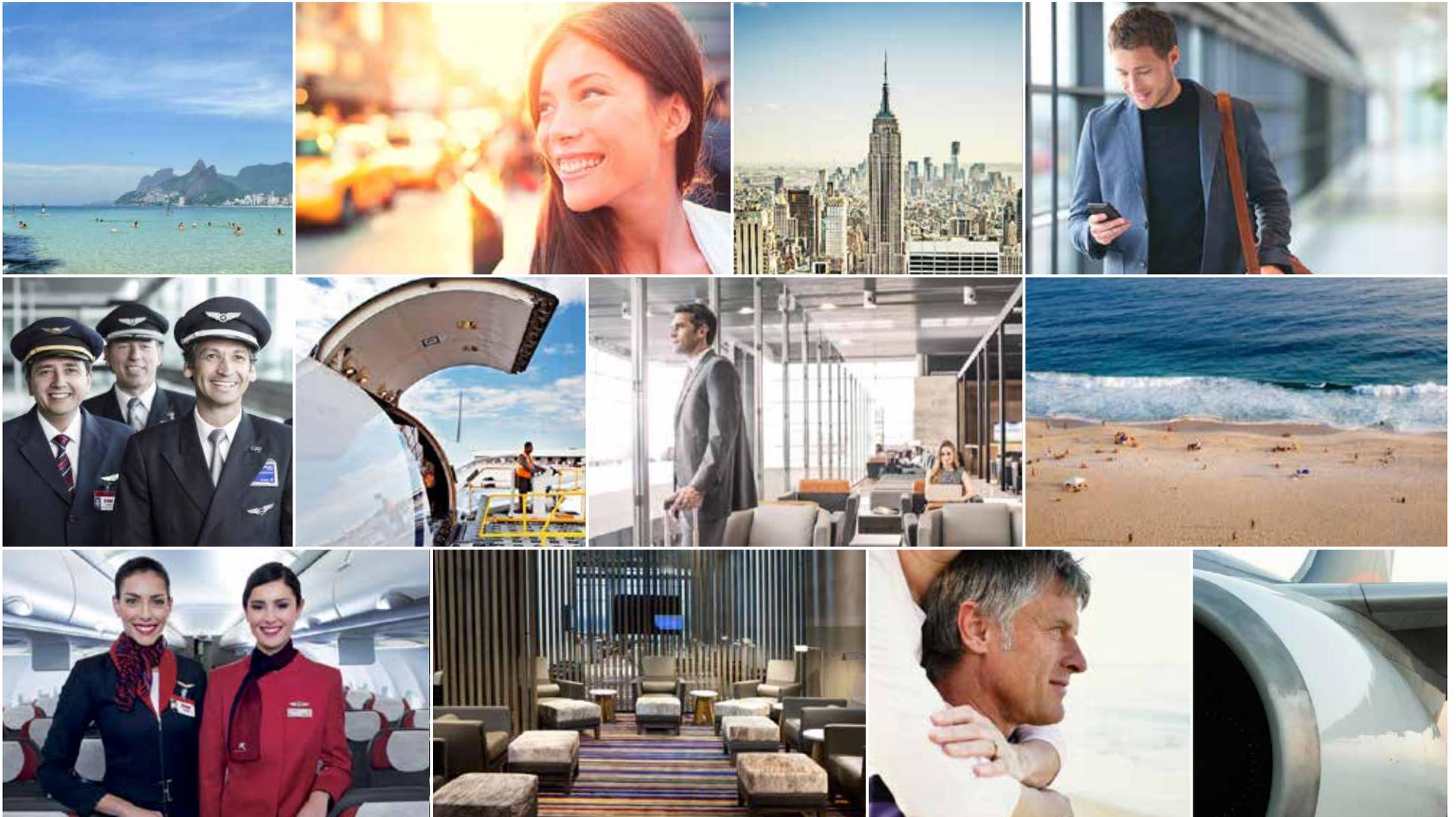


RELATÓRIO ANUAL 2014



Índice

NOSSA EMPESA	3	OPERAÇÃO	59	SUSTENTABILIDADE	105
Mensagens de Boas-vindas	4	Operação Internacional de Passageiros	60	Demonstrações Financeiras	
Estratégia e Negócios	8	Argentina	63	Afilias e Coligadas	
História	10	Brasil	64	Declaração Juramentada	
Frota	15	Chile	66		
Destinos	21	Colombia	67		
Pessoas	30	Ecuador	69		
Informações Corporativas	32	Peru	70		
		Operação de Carga	72		
		Programas de Fidelidade	74		
GOVERNANÇA CORPORATIVA	33	Imobilizado	76		
Conselho de Administração	34				
Principais Executivos	37	GESTÃO 2014	78		
Práticas de Governança Corporativa	44	Cenário do Setor	79		
Estrutura de Propriedade e	51	Regulamentação	81		
Principais Acionistas		Resultados Financeiros	87		
Política Financeira	55	Prêmios e Reconhecimentos	92		
		Informações sobre as Ações	93		
		Informações Adicionais	99		
		Fatos Relevantes	100		
		Fatores de Risco	102		



Mensagens de Boas-vindas

O ano de 2014 foi marcado por renovação para o Grupo LATAM Airlines, pois demos importantes passos em direção à conquista da nossa missão de nos tornarmos um dos três grupos de companhias aéreas mais importantes do mundo.

PREZADOS ACIONISTAS,

O ano de 2014 foi marcado por renovação para o Grupo LATAM Airlines, pois demos importantes passos em direção à conquista da nossa missão de nos tornarmos um dos três grupos de companhias aéreas mais importantes do mundo. Apesar de alguns fatores externos, tanto macroeconômicos quanto de outra natureza, que afetaram de maneira adversa nosso negócio, o Grupo LATAM seguiu em frente com seu plano de renovação em diversas frentes, incluindo a renovação da frota, a melhoria contínua do produto e a renovação da infraestrutura aeroportuária com a qual operamos.

Nossas conquistas durante o ano reforçam a convicção de que a LAN e a TAM tomaram a decisão correta ao fundir seus negócios há mais de dois anos. Sem dúvida, foi difícil chegar até aqui, mas se pudéssemos faríamos tudo outra vez. Continuamos avançando nos objetivos estratégicos que estabelecemos na fusão e entendemos que o desafio a ser enfrentado exigirá novos esforços nos próximos anos, mas temos muita confiança nos sólidos alicerces que construímos. Ao longo de 2014, a Companhia prosseguiu

com seu plano de renovação de frota com o objetivo de reduzir número de modelos operados, com a retirada gradual dos modelos menos eficientes e a alocação das aeronaves mais adequadas para cada mercado. O plano de renovação da frota faz parte da nossa estratégia de longo prazo, que acreditamos ser essencial para alcançarmos uma operação mais econômica, aumentando a competitividade de nossas companhias aéreas no longo prazo. Nesse sentido, foram incorporadas à frota da LAN 10 aeronaves modernas do modelo Boeing 787 Dreamliners, de última geração, e as aeronaves Airbus A330 da frota de longa distância da TAM foram substituídas por aeronaves Boeing 767, o que permitirá uma economia considerável de combustível e proporcionará um melhor produto aos passageiros.

Com relação à renovação e melhoria contínua do nosso produto, a TAM iniciou o processo de renovação da cabine de suas aeronaves Boeing 777, eliminando a primeira classe e reconfigurando sua classe executiva para incluir melhorias significativas na experiência de viagem dos passageiros. A TAM também juntou-se à oneworld, que passou a ser a aliança internacional do Grupo LATAM.



Mensagens de Boas-vindas

Para nossos clientes, isso significará maior comodidade nas viagens, melhor conectividade e maiores possibilidades de troca de pontos/milhas. Destaca-se também a abertura de novas salas VIP em São Paulo, em outubro de 2014, e em Santiago, em março de 2015. Ao todo, inauguramos quatro novas salas nos últimos 18 meses, incluindo também as de Bogotá e Buenos Aires.

Os grandes investimentos em infraestrutura realizados no Brasil antes da Copa do Mundo, principalmente investimentos em aeroportos, tiveram um impacto positivo e de longo prazo para o setor aéreo brasileiro. Com isso, conseguimos transferir nossas operações para o Terminal 3 do Aeroporto de Guarulhos e para o Terminal 2 do aeroporto de Brasília, uma mudança muito importante que nos permitirá continuar desenvolvendo nossa conectividade através de nossos hubs, melhorando nossos tempos de conexão e oferecendo maior comodidade para nossos passageiros.

Por fim, gostaria de destacar que a LAN e a TAM foram mais uma vez reconhecidas pelos passageiros, ficando em primeiro e segundo lugar, respectivamente, no prêmio "Melhores Companhias Aéreas da América do Sul" do

SkyTrax World Airlines Awards. Este prêmio é considerado um parâmetro global de satisfação do cliente, pois é totalmente desenvolvido com base na opinião dos passageiros.

O fato de termos enfrentado um ano tão desafiador progredindo de maneira tangível e significativa em diversas frentes nos deixa muito confiantes no futuro, pois temos conseguido superar obstáculos sistematicamente e dar passos importantes em direção à integração das companhias, alcançando nosso objetivo de não apenas nos tornarmos uma das companhias aéreas líderes do mundo, mas também uma Companhia à qual nossos funcionários sintam-se felizes em pertencer.

Mauricio Amaro
Presidente do Conselho de Administração
Grupo LATAM Airlines

Mensagens de Boas-vindas

Apesar da demora do processo de fusão das companhias LAN e TAM, temos certeza de que todos nós ganhamos com a integração: LAN, TAM e Grupo LATAM.

PREZADOS ACIONISTAS,

A consolidação do Grupo LATAM Airlines como o melhor grupo de aviação da América Latina tem sido nosso principal foco nos últimos anos, por isso temos trabalhado de forma consistente e disciplinada. Ao longo deste caminho, conseguimos grandes avanços, apesar de os resultados terem demorado mais do que pensávamos, e também sabemos que a fusão entre LAN e TAM foi a decisão mais estratégica que tomamos com foco no longo prazo. Da mesma forma, temos a firme convicção de que o Grupo LATAM Airlines é o grupo de companhias aéreas mais preparado para enfrentar cenários adversos, pois conta com uma posição única na região.

Tudo isso é fruto de muitos anos de trabalho e demonstra que estamos no caminho certo para alcançarmos nosso objetivo de posicionar o Grupo LATAM como um dos três grupos de companhias aéreas mais importantes do mundo até 2018. Para alcançar esta meta, desenvolvemos um plano estratégico baseado em fatores críticos de sucesso que apontam para o aproveitamento dos nossos pontos fortes e do nosso grande potencial.

Nossa estratégia tem como principal foco melhorar constantemente a experiência do cliente em todas as etapas da viagem, buscando sempre um atendimento diferenciado. Nesse contexto, nós aprovamos investimentos de mais de US\$ 100 milhões para aumentar o uso de tecnologia em todos os pontos de contato com os passageiros. Nosso objetivo é que os passageiros sejam atendidos de maneira simples, transparente e com total independência. Nesse sentido, estamos trabalhando para migrar para uma nova marca única, além de desenvolver uma cultura, produto e proposta de valor unificados, permitindo que o Grupo LATAM Airlines seja realmente percebido como uma única companhia aérea.

Temos certeza de que o elemento diferenciador mais importante para alcançarmos esses objetivos são nossas pessoas. Contamos com a melhor equipe humana, uma equipe de pessoas apaixonadas e focadas na construção de uma cultura comum, que é a base de toda a nossa forma de agir e é pautada na segurança, no cliente, na colaboração em equipe e na excelência em todos os sentidos. É assim que a nossa organização tem se alinhado em busca do



Mensagens de Boas-vindas

objetivo de oferecer um valor diferenciado a nossos clientes, sempre superando nossos concorrentes.

Enquanto companhia, temos trabalhado sempre em busca de sermos a melhor opção para qualquer pessoa que viaje dentro, para ou da América do Sul, buscando melhorar permanentemente nossa conectividade e fortalecer nossa malha. Nenhum outro grupo de companhias aéreas do mundo está presente em sete mercados domésticos no mesmo continente como o Grupo LATAM, ao que se soma nossa operação regional, internacional e de carga. Para aproveitar esse potencial, nos propusemos a melhorar a conectividade dentro da América do Sul e fortalecer nossos hubs na região, principalmente o aeroporto de Guarulhos, em São Paulo - principal porta de entrada à América do Sul - e os de Brasília e Lima.

Além disso, estamos redefinindo nossa estrutura de custos, buscando melhorar a competitividade e simplificar a organização, aumentando a flexibilidade e a rapidez na tomada de decisões. A meta é reduzir os

custos totais em aproximadamente US\$ 800 milhões até 2018, equivalente a cerca de 5% do gasto anual do Grupo LATAM Airlines, uma economia somada às eficiências resultantes da incorporação de aeronaves com tecnologia moderna. Em resumo, nós nos propusemos a trabalhar de maneira mais simples e em uma cultura de maior austeridade.

Temos consciência de que os próximos anos serão complexos e desafiadores na região, impactados pelo menor crescimento das economias e forte desvalorização de moedas. Ainda assim, temos certeza de que o plano estratégico que traçamos e estamos implementando nos permitirá alcançar nossos objetivos de longo prazo com sucesso, superando as dificuldades que afetam nossos mercados atualmente e a volatilidade inerente à região. Sabendo que não podemos estar alheios à realidade do nosso setor e da região em que operamos, nós priorizamos uma gestão proativa do risco, considerando todos os nossos stakeholders, com a certeza de que uma visão ampla e integrada do risco e sua administração adequada são essenciais para o sucesso a longo prazo.

Apesar da demora do processo de fusão das companhias LAN e TAM, temos certeza de que todos nós ganhamos com a integração: LAN, TAM e Grupo LATAM. Por isso, além de agradecer aos acionistas pela confiança depositada na administração, gostaria de reconhecer especialmente as mais de 53 mil pessoas que trabalham nos diferentes países onde atuamos, que deram o melhor de si para contribuir para a consolidação deste projeto histórico da aviação na América Latina. Por fim, gostaria de pedir que continuem trabalhando com a mesma paixão e o mesmo comprometimento, fazendo com que o Grupo LATAM Airlines se torne uma das três maiores companhias aéreas do mundo.

Enrique Cueto
CEO Grupo LATAM

Estratégia de Negócios

A LATAM Airlines Group S.A. é um grupo aéreo sul-americano formado pela associação entre a companhia chilena LAN Airlines e a brasileira TAM, e conta com unidades de negócios em sete países da região.

A LATAM Airlines Group S.A. (a partir de agora "LATAM Airlines Group" ou "LATAM") é um grupo aéreo sul-americano formado pela associação entre a companhia chilena LAN Airlines e a brasileira TAM, e conta com unidades de negócios em sete países da região: Argentina, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Paraguai e Peru.

Após um importante processo de consolidação e reestruturação, 2014 marcou o segundo ano após a associação. Neste ano, a LATAM alcançou uma operação integrada, após implementar completamente todas as iniciativas de sinergias, o que consolidou a LATAM como a maior empresa de transporte aéreo da América Latina, com capacidade para mais de 67 milhões de passageiros e mais de um milhão de toneladas de carga por ano.

Um dos principais pontos fortes do grupo de companhias aéreas que compõem LATAM é sua ampla rede de destinos desenvolvida a partir da sua posição única de liderança na América do Sul. Tal posição é fortalecida por sua presença em sete mercados domésticos da região, que respondem por mais de 90% do tráfego regional, e onde a LATAM atua como uma operadora local, representando uma



importante vantagem competitiva. Com isso, a LATAM possui uma participação próxima de 50% no mercado intra-regional, o que significa que uma em cada duas pessoas que viajam na América do Sul utilizam o grupo de companhias aéreas que compõem LATAM. Vale destacar que, nos últimos anos, esta é uma das regiões de maior crescimento no mundo em termos de tráfego de passageiros, com projeções de manutenção deste crescimento ao longo das próximas décadas, o que configura uma grande oportunidade para a LATAM.

Além da América do Sul, a LATAM voa para os principais pontos de entrada em outras regiões e oferece conectividade adicional através de sua aliança global,

a oneworld (da qual a TAM passou a fazer parte em março de 2014), e de diversos acordos comerciais com as principais companhias aéreas do setor.

Estratégia de Negócios



Com o objetivo de fornecer a melhor conectividade, a LATAM estabeleceu um posicionamento chave nos principais hubs de conexão da região com o mundo, especialmente no aeroporto de Guarulhos, em São Paulo. No final de 2014, a LATAM deu um importante passo nesse sentido, ao transferir suas operações internacionais para o novo Terminal 3 de Guarulhos, o que lhe permitiu reduzir significativamente seus tempos de conexão.

Além da sua malha, outro diferencial da companhia é o seu modelo de negócios, que combina de maneira bem sucedida os negócios de passageiro e carga. Tal estratégia lhe permite maximizar a taxa de ocupação das aeronaves de passageiros ao utilizar sua capacidade de carga (belly), complementada pela utilização de aviões de carga dedicados, levando a uma diversificação das fontes de receita. A flexibilidade proporcionada por esse modelo de negócios permite à companhia rentabilizar suas rotas, mitigar efeitos sazonais e aumentar suas taxas de ocupação. Em dezembro de 2014, 83% das receitas da LATAM eram geradas pela operação de passageiros, e 14% pela operação de cargas, entre outros.



Para desenvolver suas operações, a LATAM Airlines Group conta hoje com uma frota de 327 aeronaves (em dezembro de 2014), destacando-se como uma das mais modernas e jovens da indústria, com idade média inferior a sete anos. A estratégia de crescimento da LATAM considera a renovação constante da sua frota, com a finalidade de operar aeronaves mais eficientes e com menor impacto ambiental, além de cumprir com os mais elevados padrões de pontualidade, confiabilidade e segurança dos passageiros. Nesse sentido, em 2014 o LATAM Airlines Group seguiu avançando em seu processo de reestruturação da frota, retirando de operação modelos mais antigos e focando na manutenção das aeronaves equipadas com a melhor tecnologia disponível na indústria. Nesse sentido, destacam-se os avançados aviões Boeing 787 Dreamliner e Airbus A321.

De olho no futuro, em 2014 o Grupo LATAM definiu um novo plano estratégico de quatro anos (2015-2018) dividido em três principais pilares de sucesso. O primeiro deles busca fortalecer a diferenciação do produto e do serviço, com vistas a oferecer a melhor experiência de viagem aos passageiros e com

isso conquistar a preferência dos clientes na região. Além disso, a companhia continuará explorando todo o potencial da sua malha de voos e conexões na América do Sul, através da construção da maior rede de origens e destinos dentro região e dela para o resto do mundo a partir dos seus hubs, com o objetivo de oferecer a melhor opção aos seus passageiros. O terceiro pilar definido pela LATAM é de tornar-se significativamente mais competitiva em termos de custo, através de uma cultura de austeridade alinhada com a realidade do setor. Com isso, a LATAM pretende economizar US\$ 650 milhões em custos operacionais até 2018.

Através deste plano, a LATAM Airlines Group busca tornar-se um dos três maiores grupos de companhias aéreas do mundo e a companhia preferida de dois terços dos passageiros que voam dentro da América do Sul.

História



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).



História

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.



História

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 compartilhado com a Air France para Paris (Aeroporto Charles de Gaulle).



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

Parcerira 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.



História

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.

História



2010

Compra da companhia aérea colombiana Aires.

A TAM ingressa oficialmente na STAR ALLIANCE.

2011

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



Frota

No ano de 2014, o grupo de companhias aéreas que compõem LATAM operou uma frota de 327 aeronaves com idade média de 6,9 anos, destacando-se como uma das mais jovens do setor.

No período, a LATAM continuou avançando em seu plano de renovação da frota iniciado em 2013, com foco na redução do número de modelos operados através da retirada gradual de 39 aeronaves menos eficientes ao longo dos próximos anos, que serão substituídas por equipamentos mais adequados para cada mercado de atuação. A adoção desta estratégia envolveu uma análise profunda das suas necessidades de frota posteriormente à fusão e das mudanças estruturais no ambiente competitivo.

Nesse contexto, ao longo de 2014 foram retiradas de operação as aeronaves Dash Q400 e Boeing 737 (do legado da operação da Aires na Colômbia), além de sete aeronaves A330 e três A340. A companhia espera concluir a retirada total destes modelos mais antigos até 2016. Com isso, a frota da companhia passa aos poucos a contar com as aeronaves mais eficientes do mercado.

Além disso, durante o primeiro trimestre do ano, a LATAM constituiu uma provisão para multas estimadas relativas à devolução antecipada de aeronaves e outros custos envolvidos neste processo, além de reconhecer custos não recorrentes no valor de US\$112 milhões relativos a este projeto.

Para desenvolver sua operação de passageiros de curta distância – voos em rotas domésticas e regionais dentro da América do Sul –,

o grupo de companhias aéreas que compõem LATAM utilizou 238 aeronaves neste período, principalmente da família Airbus A320, tornando-se um dos três maiores operadores de aeronaves Airbus no mundo todo. Vale destacar que em 2014 foram incorporadas à frota 11 aeronaves Airbus A321, a maior da família, destinadas a atender as rotas mais densas do continente, totalizando 21 aeronaves deste modelo operadas ao final do exercício.

Os planos de médio prazo apontam para uma frota de curta distância composta exclusivamente por equipamentos da família A320, principalmente A321 e A320Neo, cuja utilização promove economias importantes por ASK em relação aos A320. O A320Neo, uma nova opção dentro da família A320, é equipado com motores mais eficientes e sharklets, dispositivos de alta tecnologia instalados nas asas para reduzir a resistência aerodinâmica, o que permite alcançar uma economia de

combustível de até 15%, além de reduzir as emissões anuais em torno de 3,6 mil toneladas de CO2 por aeronave. Vale destacar que a LATAM possui pedidos de compra para 36 aeronaves deste modelo, a serem entregues entre 2016 e 2018.

Na operação de passageiros de longa distância, em 2014, o grupo de companhias aéreas que compõem LATAM utilizou 74 aeronaves, destacando-se 10 aeronaves Boeing 787-8 Dreamliner, cinco das quais foram incorporadas no período, dentro de um pedido global de compras de 32 aeronaves do modelo, que devem ser recebidas ao longo dos próximos quatro anos. Considerado o avião “ecológico” e mais eficiente da sua categoria, a Companhia já opera este modelo em quase todas as suas principais rotas de longa distância. Às rotas diárias já operadas anteriormente por esta moderna frota entre Santiago e Madrid-Frankfurt, Nova York e Buenos Aires, somaram-se a partir de agosto cinco rotas: Miami, Punta Cana, Cancun, Cidade do México e São Paulo. Cabe notar que o Grupo LATAM é a primeira companhia da região a operar este modelo de aeronave, que se destaca, entre outras coisas, por seu incomparável consumo de combustível,

Frota



representando um custo 12% menor por ASK em relação ao Boeing 767.

Por outro lado, teve início no período a reconfiguração das aeronaves Boeing 777 da TAM, visando incluir o novo modelo de classe executiva e oferecer um produto melhor nas rotas de longa distância, principalmente para os Estados Unidos. Ao final do exercício, a companhia contava com quatro aeronaves Boeing 777 remodelados, sendo que a conclusão da reconfiguração de toda a frota é esperada para meados de 2015. O processo busca melhorar a experiência de viagem dos passageiros. Nesse contexto, a TAM deve receber um volume maior de aeronaves Airbus A350, cujo uso implicará em um salto de eficiência comparado aos atuais equipamentos da categoria, já que o modelo registra custos de operação até 25% menores que outras aeronaves, como a Airbus A330 da TAM, além de apresentar significativa redução das emissões de CO². Em 2015, a LATAM espera receber a primeira aeronave do modelo, de um pedido total de compra de 27 unidades, o que marcará a entrada em operação de uma nova geração de aeronaves de longa distância na TAM.

No total, a renovação constante dos equipamentos busca incorporar a melhor tecnologia e alcançar a liderança em eficiência, através da redução do número de aeronaves, simultaneamente ao aumento da capacidade através da incorporação de modelos maiores.

Visando desenvolver sua operação de carga, a LATAM fechou o ano com uma frota de 15 aeronaves, composta por 9 Boeing 767F, 2 dos quais se encontram arrendados por uma operadora de carga de fora da região desde o último trimestre do ano, tendo outro sido arrendado para a mesma operadora em 2015; além de 4 aeronaves Boeing 777F, os aviões de carga mais modernos da indústria em sua categoria. Estes últimos apresentam melhorias em relação ao avião de carga B767, já que são capazes de transportar o dobro da capacidade consumindo somente 50% mais combustível.

A estratégia da LATAM Airlines Group neste negócio tem por objetivo otimizar o uso da capacidade de carga de aeronaves de passageiros (belly capacity), o que significa uma redução gradual da frota de aviões de carga.

O plano de frota global da LATAM contempla compromissos de US\$1.689 milhões para 2015 e de US\$2.343 milhões para 2016, que serão financiados através de uma combinação entre arrendamento financeiro e acordos do tipo sale & leaseback (compra com posterior arrendamento).

MANUTENÇÃO

No ano, LATAM Airlines Group seguiu avançando na consolidação da integração das instalações de Manutenção, Reparo e Revisão (MRO) da LAN e da TAM, processo iniciado em 2013.

Com instalações no Brasil e Chile, a MRO é a unidade encarregada da manutenção pesada das aeronaves da Companhia, 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 ocupada uma área de 10 mil m² no Aeroporto Internacional de Santiago. Os serviços que não são executados pela unidade são terceirizados para alguns dos seus parceiros de MRO no mundo todo.

Frota

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 LATAM mantém ainda recursos menores para reparo e revisão de componentes de aeronaves dos modelos Airbus A340 e Boeing 777.

Além disso, a unidade de São Carlos conta com recursos de engenharia e um centro de treinamento técnico completo para o desenvolvimento dos recursos humanos necessários ao MRO LATAM.

Em 2014, a unidade de MRO utilizou, efetivamente, 2,5 milhão de homem-hora (um aumento de 39% em relação a 2013), atendeu a 274 aeronaves da frota da LATAM e de clientes terceiros, entregou aproximadamente 60 mil componentes e realizou 15 revisões de trens de pouso. Além disso, atendeu quase 100% da demanda por manutenção das famílias Airbus A320 e A330, e 75% da demanda por Reparo e Revisão Geral de

Componentes da frota do Grupo. Os clientes externos de manutenção e reparo da TAM incluem Azul, Trip, Avianca, Fuerza Aérea Brasileira, Embraer, Goodrich e Hamilton Sundstrand, entre outras.

Vale lembrar que, em 2011, a LATAM deu início a um processo de transformação da área de MRO, visando alcançar níveis internacionais de custo, qualidade, confiabilidade e tempo. Com relação a este processo, 2014 marcou um ano sem a ocorrência de nenhum acidente na MRO de São Paulo, enquanto a MRO de Santiago registrou uma redução de 40% em sua taxa de acidentes.

Além disso, em junho de 2014, a LATAM iniciou a construção do seu moderno hangar de manutenção no aeroporto internacional de Miami, o primeiro da LATAM Airlines Group nos Estados Unidos, contando com uma área de 9.150 m² e investimentos superiores a US\$ 15,7 milhões. Localizadas na área de carga do aeroporto, as instalações oferecerão serviços de manutenção tanto para aeronaves de passageiros quanto de carga da LAN, TAM e suas afiliadas que operam voos de e para Miami, tais como controles diários, A Check, troca de motores e reparos maiores. Além

disso, a unidade poderá realizar a troca de componentes, já que também servirá como depósito de peças de reposição, componentes e motores de aeronaves, com os quais será possível realizar esse tipo de serviço de manutenção.

Frota

	Arrendada	Própria	Total
Frota Passageiros			
Dash 8-200	5	2	7
Airbus A319-100	12	40	52
Airbus A320-200	63	95	158
Airbus A321-200	3	18	21
Airbus A330-200	5	8	13
Boeing 767-300	4	34	38
Airbus A340-300/500	-	3	3
Boeing 777-300 ER	6	4	10
Boeing 787-8	4	6	10
TOTAL	102	210	312

Frota Carga			
Boeing 777-200F	2	2	4
Boeing 767-300F	3	8*	11
TOTAL	5	10	15
TOTAL FROTA	107	220	327

(*)Nota: 2 aeronaves B767-300F estão sendo alugadas por um operador de carga fora da região desde o quarto trimestre do ano.

Frota

FAMÍLIA AIRBUS A320

A319-100

Longitude: 33,8 mts
Envergadura: 34,1 mts
Número de assentos: 144
Velocidade de cruzeiro: 850 km/h
Peso máximo decolagem: 70.000 kg



A320-200

Longitude: 37,6 mts
Envergadura: 34,1 mts
Número de assentos: 168 – 174
Velocidade de cruzeiro: 850 km/h
Peso máximo decolagem: 77.000 kg



A321-200

Longitude: 44,51 mts
Envergadura: 34,1 mts
Número de assentos: 220
Velocidade de cruzeiro: 850 km/h
Peso máximo decolagem: 89.000 kg



FAMÍLIA AIRBUS A340

A340-300

Longitude: 63,7 mts
Envergadura: 60,3 mts
Número de assentos: 260
Velocidade de cruzeiro: 896 km/h
Peso máximo decolagem: 275.000 kg



A340-500

Longitude: 67,9 mts
Envergadura: 63,45 mts
Número de assentos: 267
Velocidade de cruzeiro: 907 km/h
Peso máximo decolagem: 372.000 kg



Frota

FAMÍLIA BOEING

Boeing 767-300

Longitude: 54,2 mts
Envergadura: 47,6 mts
Número de assentos: 221 – 238 – 205
Velocidade de cruzeiro: 869 km/h
Peso máximo decolagem: 184.611 kg



Boeing 777-300 ER

Longitude: 73,9 mts
Envergadura: 64,8 mts
Número de assentos: 362
Velocidade de cruzeiro: 896 km/h
Peso máximo decolagem: 347.800 kg



Boeing 787-8

Longitude: 56,69 mts
Envergadura: 60,0 mts
Número de assentos: 247
Velocidade de cruzeiro: 913 km/h
Peso máximo decolagem: 227.930 kg



FAMÍLIA DASH

Dash 8-200

Longitude: 22,25 mts
Envergadura: 25,89 mts
Número de assentos: 37
Velocidade de cruzeiro: 500 km/h
Peso máximo decolagem: 16,470 kg



FAMÍLIA BOEING FREIGHTER

Boeing Freighter 767

Longitude: 54,2 mts
Envergadura: 47,6 mts
Volume de carga útil: 438,1 m³
Velocidad crucero: 896 km/h
Peso máximo decolagem: 186,880 kg

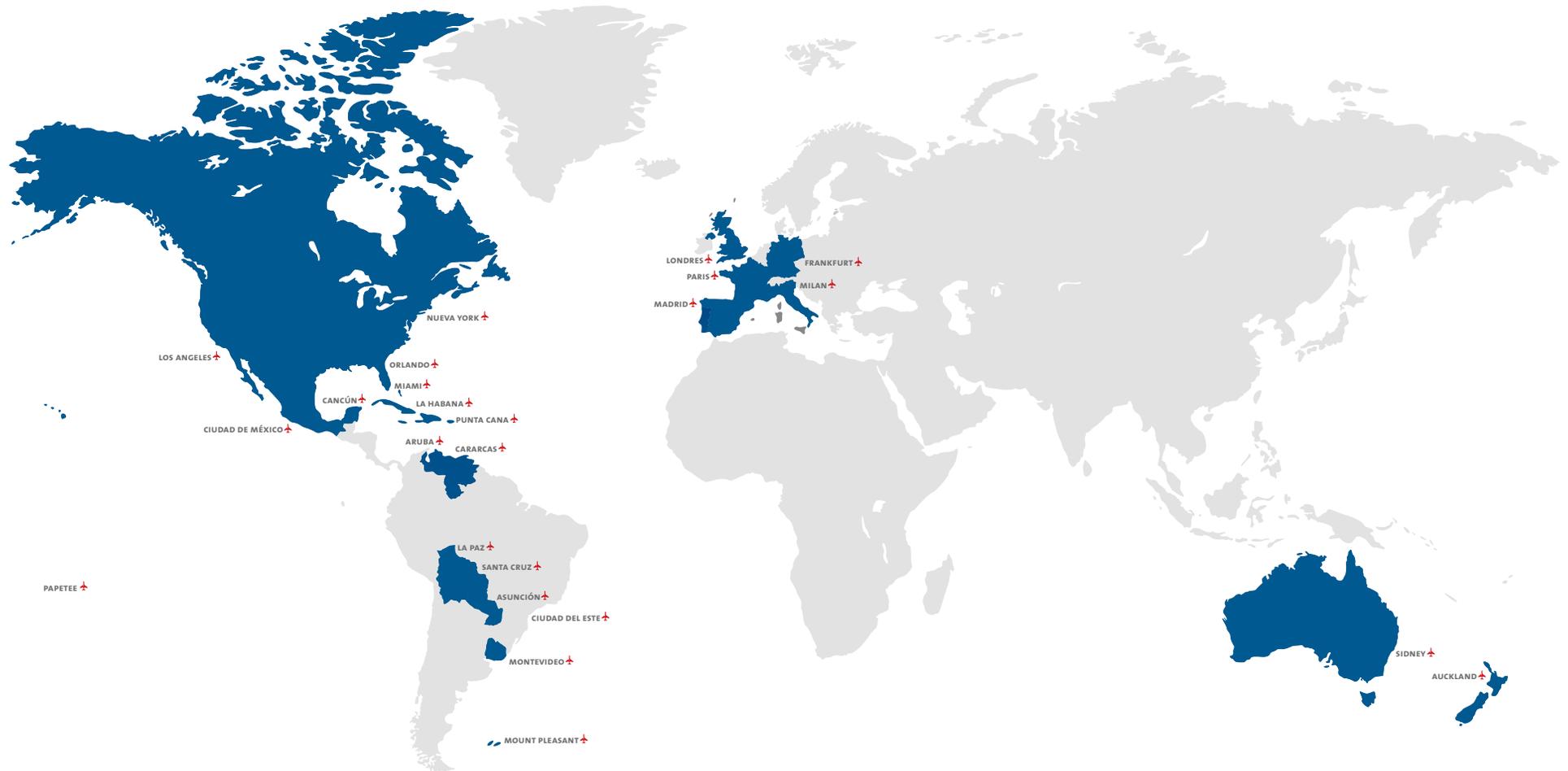


Boeing Freighter 777

Longitude: 63,7 mts
Envergadura: 64,8 mts
Volume de carga útil: 652,7 m³
Velocidad crucero: 896 km/h
Peso máximo decolagem: 347,450 kg



Destinos



24 DESTINOS INTERNACIONAIS

Destinos



16 DESTINOS DOMÉSTICOS CHILE

Destinos



14 DESTINOS DOMÉSTICOS ARGENTINA

Destinos



20 DESTINOS DOMÉSTICOS COLOMBIA

Destinos



16 DESTINOS DOMÉSTICOS PERÚ

Destinos



40 DESTINOS DOMÉSTICOS BRASIL

Destinos

GALÁPAGOS SAN CRISTÓBAL ✈

QUITO ✈

GUAYAQUIL ✈

CUENCA ✈

05 DESTINOS DOMÉSTICOS ECUADOR

Destinos



09 DESTINOS SÓ CARGA

Destinos



85 DESTINOS CÓDIGO COMPARTILHADO

Pessoas



Em dezembro de 2014, os recursos humanos da LATAM Airlines Group eram compostos por 53.072 pessoas de 61 nacionalidades diferentes, localizadas em 26 países, fazendo do Grupo LATAM Airlines não só uma companhia multinacional, mas também multicultural, o que representa grandes vantagens em termos de conhecimento dos diferentes mercados e suas pessoas.

A multiculturalidade que distingue os recursos humanos da LATAM Airlines Group trouxe grandes desafios para o processo de fusão, contexto em que a área de Recursos Humanos desempenhou, nos últimos dois anos, um papel decisivo na redução dos impactos que toda mudança organizacional gera na vida das pessoas.

Ao longo de 2014, continuamos avançando na aprovação de políticas e culturas nesse sentido, de forma a estabelecer e consolidar uma identidade corporativa única para a LATAM. 2. Além disso, dentre os principais fatores de sucesso definidos pela LATAM em 2014, destacou-se a força organizacional como um dos principais pilares, onde o foco será transformar o Grupo LATAM Airlines em um



grupo de pessoas apaixonadas, que trabalhem de forma simples, alinhada e com líderes inspiradores, para gerar um valor diferenciado para nossos clientes e ter uma organização saudável e sustentável ao longo do tempo.

Neste período, foi elaborada a primeira indução da cultura corporativa LATAM, que abordou não apenas as características comuns ao grupo,

mas também a nova cultura LATAM e seus pilares estratégicos. Este produto de capacitação padronizou o processo de integração de todos os colaboradores da LATAM Airlines Group nas diferentes regiões geográficas em que operam, contribuindo para o sucesso da nova estratégia de crescimento estabelecida.

Por outro lado, a área de capacitação acompanhou o projeto de Harmonização de Procedimentos de Atendimento SAB no Brasil, destinado a oferecer uma única experiência de viagem para todos os passageiros. Foi elaborada uma oferta de capacitação alinhada às mudanças geradas em termos de funções e produtos,

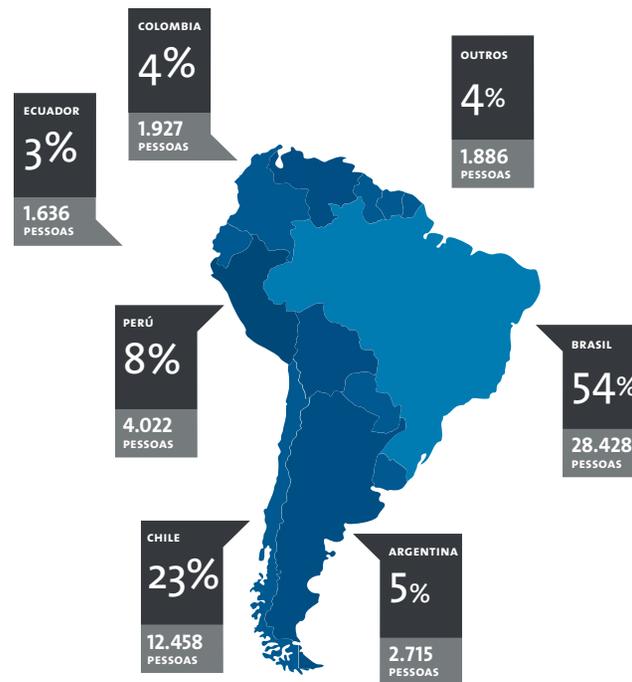
atendendo a todos os 5,5 mil tripulantes de cabine no Brasil. Além disso, foram elaborados cursos ad hoc que permitiram que os tripulantes da TAM Mercosur, no Paraguai, enfrentassem o desafio dos voos interchange e o padrão operacional LAN.

Uma das iniciativas de capacitação mais relevantes realizadas em 2014 foi o curso “Celebrando o Atendimento”, cujo foco atitudinal proporcionou ferramentas para que todas as pessoas que mantêm contato com nossos passageiros (vendas, SAC, aeroportos e atendimento a bordo) pudessem oferecer um atendimento de maior assertividade e conexão com os clientes. O formato transversal do curso permitiu o desenvolvimento destas competências de forma eficiente, consistente e com alto nível de excelência.

Além disso, com o apoio da área Jurídica da LATAM, foi desenvolvido o curso de Código de Conduta, que pretende ensinar os mais de 53 mil colaboradores a desenvolverem-se sem realizar atividades ilegais e, desta maneira, envolver a LATAM Airlines Group como um todo com esse compromisso.

Pessoas

Em 2014 também foi constituída uma área Corporativa de Seleção, que opera em Santiago, no Chile, para coordenar as áreas de seleção dos países onde a companhia atua, liderando diversos projetos dentro do escopo da LATAM com o intuito de alinhar políticas, elaborar melhorias e implementar práticas que resultem em uma gestão mais simples dos processos, que começarão a ser refletidas a partir de 2015. Também foi elaborada uma ferramenta para entrevistar os candidatos a vagas, cujo objetivo é identificar se o candidato possui o perfil de conduta das quatro competências culturais da LATAM (Segurança e Gestão de Riscos, Atendimento ao Cliente, Excelência e Trabalho em Equipe e Colaboração). Dentre outras novidades, a LATAM contará também com uma nova plataforma dentro do sistema interno People Manager para gerenciar as inscrições a vagas internas ("job posting") de forma mais segura e eficiente, além de padronizar e automatizar as diferentes etapas dos processos de seleção no nível da controladora.



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.



 26
TOTAL PAÍSES

 61
TOTAL NACIONALIDADES

TOTAL DE FUNCIONÁRIOS LATAM POR FUNÇÃO

Informações Corporativas

LATAM AIRLINES GROUP

RUT (Rol Único Tributario) 89.862.200-2

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@dvc.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 Ururáí, 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.itaui@itau-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



Mauricio Rolim Amaro
Presidente do Conselho de Administração

RUT: 48.143.165-4

O Sr. Mauricio Rolim Amaro serviu como membro do Conselho de Administração desde Junho de 2012. Ele foi reeleito em Abril de 2014 e tem servido como Presidente desde Setembro de 2012. O seu actual mandato como Presidente termina 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 a partir de abril de 2007. Também é diretor executivo da TAM Empreendimentos e Participações S.A. e preside os Conselhos de Administração da Multiplus S.A. (subsidiária da TAM S.A.) e da TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.



Henri Philippe Reichstul
Conselheiro

RUT: 48.175.668-5

O Sr. Henri Philippe Reichstul juntou-se à conselho de administração em Abril de 2014. Seu mandato termina 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 membro do Conselho Administrativo da TAM e do Grupo LATAM, ele também é membro dos Conselhos de Administração da Repsol YPF, Peugeot Citroen, 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.



Juan José Cueto Plaza
Conselheiro

RUT: 6.694.240-6

O Sr. Juan José Cueto Plaza atuou no conselho de administração da LATAM Airlines Group desde 1994 e foi reeleito em Abril de 2014. Seu mandato termina em Abril de 2015. Sr. Cueto atualmente atua como Vice-Presidente Executivo de Inversiones Costa Verde SA, cargo que ocupa desde 1990, e atua nos conselhos de administração do Consorcio Maderero S.A., Minera Michilla S.A., Inversiones del Buen Retiro S.A., Inmobiliaria e Inversiones Asturias S.A., Inversiones Mineras del Cantábrico S.A., Costa Verde Aeronáutica S.A., Sinergia Inmobiliaria S.A. e Valle Escondido S.A. O Sr. Cueto é um membro do grupo Cueto, acionista controlador da LATAM Airlines Group.

Conselho de Administração



Georges de Bourguignon Arndt
 Conselheiro

RUT: 7.269.147-4



Ramón Eblen Kadis
 Conselheiro

RUT: 4.346.062-5



Ricardo J. Caballero
 Conselheiro

RUT: 7.758.557-5

Sr. Georges de Bourguignon foi eleito diretor da empresa em Setembro de 2012 e foi reeleito em Abril de 2014. Seu mandato termina em Abril de 2015. O Sr. de Bourguignon, de 1994 a data é um parceiro e co-fundador do Asset Chile SA, banco de investimento do Chile. Atualmente presidente diretor da empresa Sal Lobos, subsidiária chilena do grupo alemão K+S, e é da empresa chilena Salmones Austral Spa. No passado, ele tem servido de várias outros conselhos de empresas públicas e privadas, bem como conselhos de organizações sem fins lucrativos. De 1990 a 1993 atuou como Gerente de Instituições Financeiras Citibank SA no Chile, e foi professor de Economia na Universidade Católica do Chile. Ele é um economista da Universidade Católica do Chile e tem um curso de pós-graduação de Harvard Business School.

O Sr. Ramón Eblen Kadis, atuou no conselho de administração da LATAM Airlines Group desde junho de 1994 e foi reeleito em Abril de 2014. Seu mandato termina em Abril de 2015. Sr. Eblen tem sido presidente de Comercial Los Lagos Ltda., Inversiones Santa Blanca S.A, Inversiones Andes SpA, Granja Marina Tornagaleones S.A. e TJC Chile S.A. e é membro do Grupo Eblen (um dos principais acionistas da LATAM Airlines Group).

O Sr. Ricardo J. Caballero juntou-se à conselho de administração em Abril de 2014. Ele é o Ford Internacional Professor de Economia e Diretor do Laboratório Econômica Mundial no Instituto de Tecnologia de Massachusetts, um associado de pesquisa do NBER e um assessor do QFR Capital Management LP. Caballero foi Chefe departamento do Presidente do MIT de economia (2008-2011) e tem sido um consultor e estudioso visitando no máximo principais bancos centrais e instituições financeiras internacionais. Seu ensino e pesquisa campos são macroeconomia, economia internacional e finanças. Sua pesquisa atual olha para os mercados de capitais globais, episódios especulativos e bolhas financeiras, mecanismos de prevenção de crises sistêmicas e dinâmica de reestruturação. Sua obra política centra-se sobre o regime de gestão e seguros de risco agregado de mercados emergentes e economias desenvolvidas. Ele também escreveu sobre externalidades de consumo e investimento, taxas de câmbio, agregadas, crescimento, rigidez de preço, agregação dinâmica, redes e complexidade. Caballero serviu 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.

Conselho de Administração



Carlos Heller Solari
 Conselheiro

RUT: 8.717.000-4

O Sr. Carlos Heller Solari, engenheiro agrícola, entrou no conselho de administração da LATAM Airlines Group em maio de 2010 e foi reeleito em abril de 2014. Seu mandato termina em Abril de 2015. O Sr. Heller tem vasta experiência no varejo (retail) por meio SACI Falabella no sector dos transportes e logística, agricultura, vinho, passeios a cavalo e comunicações. O Sr. Heller é vice-presidente da Bethia (holding e proprietário da Axxion S.A. e Betlan Dos S.A.), presidente da Axxion S.A., Betlan Dos S.A., Club Hípico de Santiago, Sotraser S.A e Ancali Agrícola. Ele também participa como membro do conselho de diretores de SACI Falabella SA, Falabella Retail S.A., Sodimac S.A., Titanium S.A., Betfam S.A., Viña Indómita S.A., Viña Santa Alicia S.A., Viña Dos Andes S.A., Blue Express S.A. e Aero Andina S.A. Além disso, ele é o acionista majoritário e vice-presidente de «Azul Azul» através de Inversiones Limitada Alpes (time de futebol de primeira divisão, Universidade de Chile).



Gerardo Jofré Miranda
 Conselheiro

RUT: 5.672.444-3

O Sr. Gerardo Jofré Miranda entrou no conselho de administração da LATAM Airlines Group em maio de 2010 e foi reeleito em abril de 2014. Seu mandato termina em Abril de 2015. O Sr. Jofré é presidente do conselho executivo da Codelco e membro do Conselho de investimento dos fundos imobiliários do Santander. De 2005 a 2009, ele era membro dos conselhos da Endesa Chile S.A., Viña San Pedro Tarapacá S.A., D & S S.A., Inmobiliaria Titanium S.A., Construmart S.A., Inmobiliaria Playa Amarilla S.A. e Inmobiliaria Parque del Sendero S.A. e foi Presidente da fundação Saber Más. Entre 2004 e 2005, era gerente de seguros para as Américas no Grupo Santander na Espanha. De 1989 a 2004, foi vice-presidente e gerente geral do Grupo Santander no Chile e atuou como diretor e presidente de muitas das empresas do Grupo Santander.



Francisco Luzón López
 Conselheiro

RUT: 48.171.119-3

Don Francisco Luzon foi eleito diretor da empresa em setembro de 2012 e foi reeleito em abril de 2014. Seu mandato termina em Abril de 2015. Atualmente o Sr. Luzon serve como conselheiro Inter-Americano de Desenvolvimento (BID) e Líder Guest-professor da Escola de Negócios China-Europa (CEIBS), em Xangai. Ele é atualmente membro do conselho de administração da Consejero de La Haya Real Estate (Setembro de 2014) e Conselheiro Independente da Willis Group (Junho de 2013). Entre 1999-2012 Sr. Luzon serviu como vice-presidente executivo para a América Latina do Banco Santander. Neste período, ele também foi vice-presidente de Worldwide S.A. do Universia. Entre 1991 e 1996, foi presidente e CEO do Grupo do Banco Argentaria. Anteriormente, no final de 1987, foi nomeado Diretor e Gerente Geral do Banco Vizcaya e em 1988 Diretor Geral do Grupo e Banco BBV. Durante sua carreira, o Sr. Luzon ocupou cargos nos conselhos de várias empresas, mais recentemente, participantes no conselho da empresa têxtil mundial Inditex-Zara, de 1997 até 2012.

Principais Executivos



Enrique Cueto Plaza
 CEO Grupo LATAM Airlines

RUT: 6.694.239-2

O Sr. Enrique Cueto é o CEO da LATAM Airlines Group. De 1994 a 2012, o Sr. Cueto foi CEO da LAN Airlines. Entre 1983 e 1993 exerceu como Gerente Geral da Fast Air Carrier, linha aérea chilena de carga. Posteriormente, entre 1993 e 1994, foi membro da Diretoria da LAN Airlines. O Sr. Cueto tem 24 anos de experiência na indústria aérea. Ele é um membro ativo do Conselho Directivo da oneworld. Além de ser membro da Diretoria e do Comitê Estratégico da IATA (Associação Internacional de Transporte Aéreo), é presidente das Diretorias da Sociedade de Fomento Fabril (SOFOFA) e da Fundação Endeavor, organização dedicada à promoção do empreendimento no Chile. O Sr. Cueto é um membro do Grupo Cueto, controlador da LATAM Airlines Group.



Ignacio Cueto Plaza
 CEO LAN

RUT: 7.040.324-2

O Sr. Ignacio Cueto é o CEO da LAN Airlines. Em 1999 teve sob sua responsabilidade a Gerência Geral de Passageiros da LAN e em 2005 assumiu a Gerência Geral da empresa, cargo que exerceu até ser concretizada a fusão com a TAM. O Sr. Cueto formou parte da Diretoria da LAN (entre 1995 e 1997) e Ladeco (entre 1994 e 1997). Além disso, entre 1993 e 1995 foi CEO de Fast Air, a maior empresa de carga nacional da época. Em 1985 assumiu como Vice-presidente de Vendas na Fast Air Carrier. Entre os anos de 1985 e 1993, o Sr. Cueto ocupou vários cargos na Fast Air carrier, incluindo o Service Manager para o Miami escritório de vendas, Diretor de Vendas para o Chile e Vice-presidente de Vendas e Marketing. O Sr. Cueto é um membro do Grupo Cueto, controlador da LATAM Airlines Group.



Marco Antonio Bologna
 CEO TAM

Extranjero

O Sr. Marco Bologna é o CEO da TAM desde Maio de 2010. Ele também é membro do conselho de administração da Suzano Papel e Celulose S.A. Sua trajetória profissional na TAM começou em março de 2001, como Vice-presidente de Finanças e Gestão e Diretor de Relações com o Mercado. Entre 2004 e 2007 exerceu como presidente da TAM Linhas Aéreas, e em março de 2009 assumiu como Presidente da TAM Aviação Executiva e Táxi Aéreo S.A. Desde 30 de abril de 2010 preside a holding TAM S.A., que reúne a TAM Linhas Aéreas, TAM Airlines (antiga TAM Mercosul), Multiplus Fidelidade e a unidade de manutenção TAM MRO. Desde fevereiro de 2012 é também presidente da TAM Linhas Aéreas. Além de contar com ampla experiência na indústria da aviação, Bologna desempenhou-se durante mais de 20 anos no mercado financeiro. O Sr. Bologna deixará de ser CEO da TAM em abril 1, 2015.

Principais Executivos



Claudia Sender Ramírez
 Presidente TAM

Extranjero

A Sra. Claudia Sender é Presidenta da TAM desde maio de 2013. A Sra. Sender ingressou na empresa em Dezembro de 2011, como vice-presidente comercial e de Marketing. Depois Junho de 2012, com a conclusão da fusão TAM-LAN e a criação da LATAM Airlines Group, ela tornou-se o chefe da unidade de negócios no mercado interno brasileiro, e suas funções foram ampliadas para incluir o serviço de atendimento ao cliente. A Sra. Sender dedicou a maior parte de sua carreira na indústria de bens de consumo, com foco em Marketing e Planejamento Estratégico. Antes de ingressar na TAM, ela foi vice-presidente de Marketing Whirlpool América Latina por um período de sete anos. Ela também trabalhou como um consultor em Bain&Company, desenvolvendo projetos para grandes empresas de diversos setores, incluindo TAM Airlines e outros jogadores do sector da aviação mundial. Ela é Engenheira Química formada pela Escola Politécnica da Universidade de São Paulo e MBA da Harvard Business School.



Armando Valdivieso Montes
 Presidente LAN

RUT: 8.321.934-3

O Sr. Armando Valdivieso Montes é Presidente da LAN, cargo que assumiu em 2012, logo após a combinação de negócios entre LAN e TAM. Anteriormente, o Sr. Valdivieso foi Gerente Geral de passageiros da LAN desde 2006. De 1997 a 2005, foi Gerente Geral de Carga da Lan Airlines. De 1994 a 1997, foi Gerente Geral da Fast Air. De 1991 a 1994, foi Vice-Presidente, nos Estados Unidos, da Fast Air, em Miami. O Sr. Valdivieso é engenheiro civil e possui um MBA Executivo pela Universidade de Harvard.



Cristian Ureta Larraín
 Vice-presidente Negocio de Carga

RUT: 9.488.819-0

O Sr. Cristián Ureta é Vice-presidente de Carga da LATAM Airlines Group, desde 2005. De 1998 a 2002, foi Vice-Presidente de Planejamento e Desenvolvimento da LAN Cargo. De 2002 a 2005, foi Vice-Presidente de Produção da LAN Cargo. O Sr. Ureta é engenheiro graduado pela Pontifícia Universidade Católica e pelo Programa de Especialização Executiva da Universidade de Stanford. Anteriormente, foi Diretor Geral e Diretor Comercial da MAS Air e Gerente de Serviços da Fast Air.

Principais Executivos



Roberto Alvo Milosawlewitsch
 Vice-presidente Senior Rede e Frota

RUT: 8.823.367-0

O Sr. Roberto Alvo Milosawlewitsch é Vice-presidente Senior de Frota e Rede. O Sr. Alvo ingressou a LAN Airlines em novembro de 2001. Antes de ocupar seu cargo atual, ele assumiu a posição de vice-presidente Sênior planejamento estratégico e desenvolvimento em 2008, foi Diretor de Administração e Finanças na Lan Argentina de 2005 até 2008, Gerente de Desenvolvimento e Planejamento Financeiro da LAN Airlines de 2003 até 2005 e Vice-presidente de Tesouraria da LAN de 2001 até ao ano 2003. Antes de ingressar na companhia, ocupou diferentes posições na Sociedad Química y Minera de Chile S.A., uma importante sociedade mineira não metálica chilena. É engenheiro civil e possui um MBA de IMD de Lausana, Suíça.



Jerome Cadier
 Vice-presidente Senior Marketing

RUT: 24.363.805-4

O Sr. Jerome Cadier é Vice-Presidente Senior de Marketing da LATAM Airlines Group desde março de 2013. Entre 1995 e 2002, O Sr. Cadier atuou como consultor da McKinsey and Company no Brasil. Entre 1994 e 2002 ele trabalhou na Whirlpool Home Appliances do Brasil, onde ocupou a Gerência Nacional de Vendas e a Vice-presidência de Marketing. Durante esse período, O Sr. Cadier também ocupou por 2 anos a Presidência da Whirlpool na Austrália e Nova Zelândia. O Sr. Cadier é Engenheiro Industrial pela Escola Politécnica de São Paulo, e possui Mestrado pela Kellogg Graduate School of Management.



Juan Carlos Menció
 Vice-presidente Senoir de Assuntos Jurídicos e de Conformidade / RUT: 24.725.433-1

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

Principais Executivos



Emilio del Real Sota
Vice-presidente Senior Pessoas

RUT: 9.908.112-0

O Sr. Emilio del Real Sota é Vice-Presidente de Pessoas da LATAM Airlines Group, desde agosto de 2005. Ele é psicólogo pela Universidade Gabriela Mistral. 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.



Andrés Osorio Hermansen
Vice-presidente Senior Finanças

RUT: 7.035.559-0

O Sr. Andrés Osorio foi nesta posição 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, onde ocupou por sete anos o cargo de Gerente Financeiro Corporativo e Metrogas, onde foi Gerente Financeiro, entre outras. Foi ainda Diretor Executivo da empresa Indumotora e também sócio da Pricewaterhousecoopers.

Exercício 2014

Conselheiro	Cargo	Remuneração Conselho (US\$)	Remuneração Diretoria (US\$)	Remuneração Sub-Diretoria (US\$)	Total (US\$)
Mauricio Rolim Amaro	Presidente	44.096		9.621	53.717
Maria Claudia Amaro	Director	8.221		3.289	11.510
Henri Philippe Reichstul	Director	6.157		1.642	7.799
Ricardo J. Caballero	Director	16.147		11.303	27.450
Juan José Cueto Plaza	Director	22.065		14.443	36.508
Ramón Eblen Kadis	Director	22.072	26.887	14.447	63.406
Georges de Bourguignon	Director	21.523	28.841	12.523	62.887
José María Eyzaguirre Baeza	Director	4.694		1.252	5.946
Carlos Heller Solari	Director	16.592		1.475	18.067
Juan Gerardo Jofré Miranda	Director	22.053	29.551	14.435	66.039
Francisco Luzón López	Director	9.992		9.593	19.585

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 VicePresidente.

4. Diretor. designação que corresponde a executivos que se reportam a um VicePresidente 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 VicePresidente, Diretor Presidente, Diretor Sênior e Diretor, de acordo com as denominações acima.

No ano de 2014, a Companhia pagou ao seus principais executivos (considerando os níveis de Vice-Presidente, Diretor Presidente, Diretor Sênior e Diretor, conforme as nomenclaturas explicadas anteriormente) um total de US\$ 44.133.566 sem incentivo pelo desempenho. Dessa forma, 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 norteamericano, 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 2013 haviam sido outorgadas 4.202.000 ações aos colaboradores da companhia, quase totalmente aos principais executivos, conforme a nomenclatura de cargos corporativos explicada anteriormente.

Assim, há um saldo de 598.000 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 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

Planos de Remuneração

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.

ESTRUTURA

Em 31 de dezembro de 2014, a LATAM Airlines Group contava com um total de 1.626 acionistas em seu registro. LATAM é controlada pelo grupo Cueto, representado pela Costa Verde Aeronáutica S.A., Inversiones Nueva Costa Verde Aeronáutica Limitada, Costa Verde Aeronáutica SpA, Inversiones Priesca Dos y Cía. Ltda., Inversiones Caravia Dos y Cía. Ltda., Inversiones El Fano Dos y Cía. Ltda., Inversiones La Espasa Dos S.A y Cía, Limitada, Inversiones Puerto Claro Dos y Cía.Ltda., Inversiones La Espasa Dos S.A., Inversiones Puerto Claro Dos Limitada e Inversiones Mineras del Cantábrico S.A., sociedades que somam 25,49% da participação acionária no fechamento do exercício.

O restante da base acionária é composto por diversos investidores institucionais, entidades jurídicas e pessoas físicas. Em 31 de dezembro

de 2014 7,69% da propriedade da LATAM estava na forma de ADRs e 0,53% na forma de BDRs.

Os principais órgãos de Governança Corporativa da LATAM Airlines Group são o Conselho de Administração e o Comitê de Diretores (que cumpre também as funções de Comitê 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 criados com a associação entre LAN e TAM. As principais atribuições desses órgãos estão detalhadas a seguir.

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.

Práticas de Governança Corporativa

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 29 de abril de 2014.

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 DIRETORES DA LATAM AIRLINES GROUP

A lei chilena dispõe que as sociedades anônimas abertas devem designar pelo menos um diretor independente e um Comitê de

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

O Comitê de Diretores e o Conselho de Administração têm as funções previstas no artigo 50 da Lei N° 18.046 de 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 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 N° 18.046 de Sociedades Anônimas e suas modificações posteriores pela Lei N° 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 N° 18.046.

As normas dos Estados Unidos da América exigem que haja um Comitê de Auditoria

Práticas de Governança Corporativa

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 2014, 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.

RELATÓRIO ANUAL DA GESTÃO DO COMITÊ DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Conforme previsto no artigo 50 da Lei 18.046, a seguir estão detalhados os temas tratados

na gestão realizada pelo Comitê do Conselho durante o ano de 2014.

- 1) Sessão Extraordinária N°25 30/1/2014:
 - Revisão do cálculo de "Impairment" (deterioração) de determinados ativos incluídos em Demonstrações Financeiras já divulgadas.
- 2) Sessão Ordinária N°141 31/1/14:
 - Sistema de remuneração e plano de remuneração dos executivos.
 - Análise do negócio Multiplus.
- 3) Sessão Extraordinária N°26 7/3/14:
 - Revisão do cálculo de "Impairment" (deterioração) de determinados ativos incluídos nas Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2013.
 - Aprovação dos honorários da PwC.
- 4) Sessão Extraordinária N°27 17/3/14:
 - Revisão das Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2013.
- 5) Sessão Ordinária N°142 4/4/14:
 - Proposição de Auditores Externos e Classificadores de Risco Privados para o exercício de 2013.
- Outros assuntos.
- Relatório Anual do Comitê do Conselho de Administração.
- 6) Sessão Ordinária N°143 5/5/14:
 - Efeito contábil da reestruturação / devolução de frota.
 - Identificação de temas pendentes de análise com relação a solicitações enviadas pelo comitê durante o exercício de 2013 e no acumulado de 2014.
 - Honorários para propostas de serviços do auditor externo PwC.
- 7) Sessão Extraordinária N°28 13/5/14:
 - Revisão das Demonstrações Financeiras em 31 de março de 2014.
- 8) Sessão Ordinária N°144 9/6/14:
 - Avaliação do CEO e altos executivos.
 - Encerramento do plano de auditoria de 2013 e planejamento para 2014.
- 9) Sessão Ordinária N°145 4/7/14:
 - Encerramento do plano de auditoria de 2013 e planejamento para 2014.
 - Honorários para propostas de serviços do auditor externo PwC e carta de independência.

Práticas de Governança Corporativa

- Avaliação do CEO e altos executivos.
- 10) Sessão Ordinária N°146 4/8/14:**
 - Situação na Venezuela com relação à remessa de divisas para o exterior.
 - Investigações governamentais.
 - Acompanhamento da planilha de controle dos temas solicitados pelo Comitê.
 - Projeto de matriz de riscos da LATAM.
- 11) Sessão Extraordinária N°29 12/8/14:**
 - Revisão das Demonstrações Financeiras em 30 de junho de 2014.
- 12) Sessão Ordinária N°147 1/9/14:**
 - Encerramento do plano de auditoria de 2013 e planejamento de 2014.
- 13) Sessão Ordinária N°148 9/10/14:**
 - Plano de auditoria de 2014.
 - Reforma tributária.
 - Situação na Venezuela.
 - Honorários de auditores externos.
- 14) Sessão Extraordinária N°30 24/10/14:**
 - Contingências tributárias.
 - Reforma tributária no Chile – Plano de implementação.
- 15) Sessão Ordinária N°149 3/11/14:**
 - Operações com Partes Relacionadas. Reforma tributária.
 - Plano de compliance. Treinamento de Compliance para Diretores realizado pela Diretora de Compliance, responsável pela Prevenção de Delitos na LATAM.
 - Honorários de auditores externos.
- 16) Sessão Extraordinária N°31 12/11/14:**
 - Revisão das Demonstrações Financeiras em 30 de setembro de 2014.
 - Situação na Venezuela.
 - Honorários de auditores externos.
 - Parecer dos auditores externos.
- 17) Sessão Ordinária N°150 9/12/14**
 - Plano de Auditoria Externa 2014.
 - Governança corporativa.
 - Modelo de prevenção de delitos, Lei 20.393.
 - Honorários de auditores externos.



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:

Comitê de Estratégia, (ii) Comitê de Liderança, (iii) Comitê de Finanças e (iv) Comitê de Marca, Produto e Programa de Passageiro Frequenter. 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

COMITÊS DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA LATAM AIRLINES GROUP

Em cumprimento ao acordo de acionistas (shareholders agreement) celebrado em 25 de janeiro de 2012 entre a LATAM Airlines Group

Práticas de Governança Corporativa

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 Frequente 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 Frequente 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.

TRANSAÇÕES ENTRE 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 2014.

Práticas de Governança Corporativa

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 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.

PRINCÍPIOS DE UMA BOA GOVERNANÇA CORPORATIVA

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 DA GOVERNANÇA CORPORATIVA DA 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:

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.



- Canais de Denúncias Éticas da LAN (www.lan.ethicspoint.com) e da TAM (www.eticatam.com.br), pelos quais 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.

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.

Práticas de Governança Corporativa



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.

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

PRÁTICAS DE GOVERNANÇA CORPORATIVA

Em 31 de março de 2014, 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.

Estrutura de Propriedade e Principais Acionistas

31 DE DEZEMBRO, 2014

	Nome ou Razão Social	Ações em 2014/12/31	% total
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%

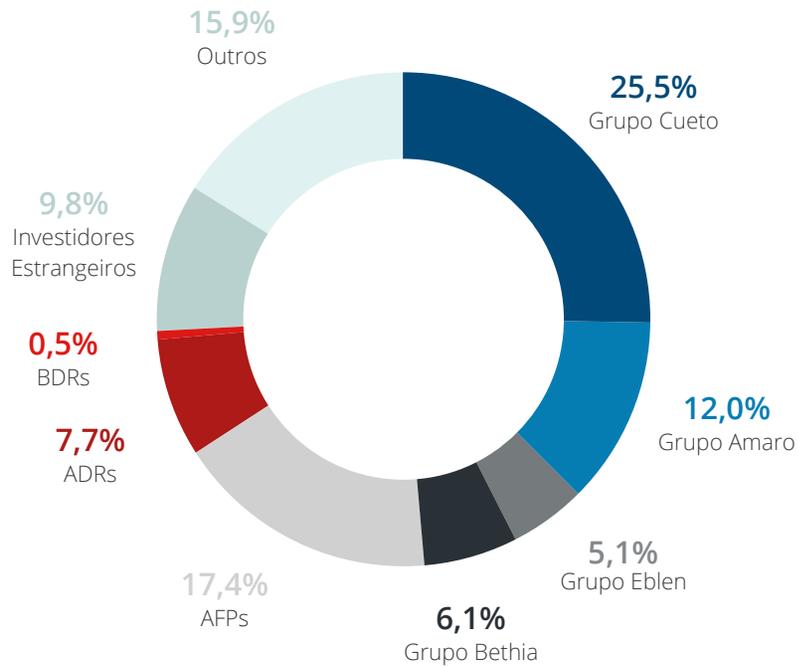
Estrutura de Propriedade e Principais Acionistas

31 DE DEZEMBRO, 2013

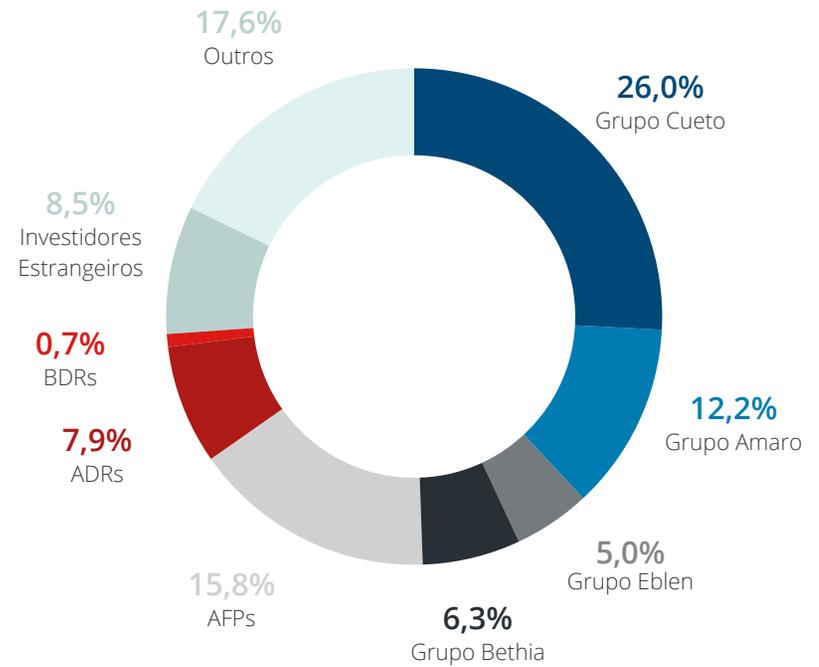
	Nome ou Razão Social	Ações em 2013/12/31	% total
1	COSTA VERDE AERONAUTICA SA	86.386.914	16,1%
2	TEP CHILE SA	65.554.075	12,2%
3	J P MORGAN CHASE BANK	42.318.030	7,9%
4	INVERSIONES NUEVA COSTA VERDE AERONAUTICA LTDA	22.314.277	4,2%
5	BANCO DE CHILE POR CUENTA DE TERCEROS NO RESIDENTES	20.134.096	3,8%
6	COSTA VERDE AERONAUTICA SPA	20.000.000	3,7%
7	AXXION S A	18.473.333	3,5%
8	INVERSIONES ANDES SPA	16.120.777	3,0%
9	INVERSIONES HS SPA	15.028.024	2,8%
10	BANCO ITAU POR CUENTA DE INVERSIONISTAS	14.554.107	2,7%
11	BANCO SANTANDER POR CUENTA DE INV EXTRANJEROS	10.050.999	1,9%
12	AFP PROVIDA S.A. FONDO TIPO C	7.974.373	1,5%

Estrutura de Propriedade e Principais Acionistas

2014



2013



Estrutura de Propriedade e Principais Acionistas

Em matéria de dividendos, a LATAM estabeleceu que fossem iguais ao mínimo exigido pela lei, ou seja, 30% do lucro, de acordo com a norma vigente.

DIVIDENDOS

Em matéria de dividendos, a LATAM estabeleceu que fossem iguais ao mínimo exigido pela lei, ou seja, 30% do lucro, de acordo com a norma vigente. Isso não se contrapõe a que, eventualmente, os dividendos possam ser repartidos sobre tal mínimo obrigatório, atendendo às particularidades e circunstâncias que possam ser percebidas durante o ano. Os dividendos relativos ao ano de 2012 corresponderam a 30% do lucro a distribuir em tal ano.

Os dividendos relativos ao ano de 2012 corresponderam a 30% do lucro a distribuir naquele ano, de acordo com as normas internacionais de divulgações financeiras. Durante os anos de 2013 e 2014, a LATAM não registrou lucro, portanto não houve distribuição de dividendos. O quadro a seguir apresenta os dividendos por ação pagos durante os últimos três anos.



Dividendos relativos ao lucro líquido do ano	Data de Pagamento	Tipo	Total de Pagamento de dividendos	Número de Ações	Dividendo por Ação	Dividendo por ADR
2012	17 de maio 2013	Definitivo	3,288,127	483,547,819	0,00680	0,00681
2013	Não houve distribuição de dividendos					
2014	Não houve distribuição de dividendos					

Política Financeira

A Diretoria de Finanças Corporativa é responsável por administrar a Política Financeira da LATAM Airlines Group. Esta Política permite 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 aprovar temas não regulados pela Política Financeira.

A Política Financeira da LATAM Airlines Group tem os seguintes objetivos:

- Garantir um nível de liquidez mínimo para a operação. Preservar e manter níveis de caixa adequados para assegurar as necessidades da operação e de 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 LATAM.

- Reduzir o Risco de Contraparte, mediante a diversificação e estabelecimento de limites para investimentos e operações com as contrapartes.

- Garantir a previsibilidade da situação financeira projetada da LATAM 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 contém diretrizes e restrições para administrar as operações de Liquidez e Aplicações Financeiras, Atividades de Financiamento e Gestão de Risco de Mercado.

POLÍTICA DE LIQUIDEZ E APLICAÇÕES FINANCEIRAS

No ano de 2014, o Grupo LATAM Airlines conduziu operações no mercado de capital visando aumentar sua liquidez a um nível

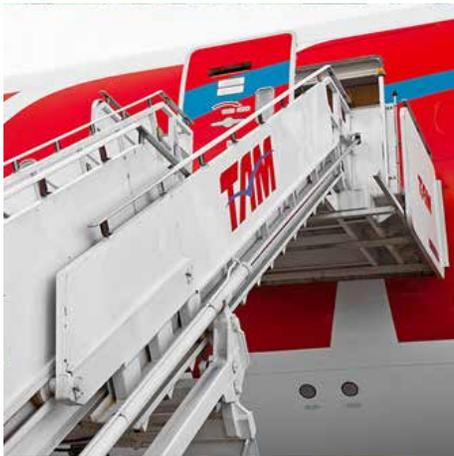
adequado, encerrando dezembro de 2014 com um índice de liquidez de aproximadamente 12% da receita bruta total.

Neste contexto, a LATAM realizou com sucesso o plano de redução da parcela da dívida com vencimento no curto prazo, que passou de aproximadamente US\$ 840 milhões ao final de 2013 para cerca de US\$ 327 milhões em dezembro de 2014. Juntamente com a redução da dívida de curto prazo, em 2014 a LATAM contratou uma linha de capital de giro para cobrir o Pre Delivery Payment do compromisso de compra de 31 aeronaves A321 com motores CFM56-5B3 e 5 aeronaves A350 com motores Rolls Royce. Tal linha de crédito foi contratada no valor de US\$ 366 milhões, dos quais aproximadamente US\$ 283 milhões foram utilizados até 31 de dezembro de 2014.

A LATAM manteve um nível de liquidez adequado, com o objetivo de se resguardar perante possíveis choques externos e a volatilidade e ciclicidade inerentes ao setor.

Nossa meta para o longo prazo é chegar a um nível de alavancagem entre 3,5x e 4,0x, e manter o índice de liquidez em torno de 15%.

Política Financeira



Adicionalmente, a LATAM manteve linhas de crédito comprometidas em um valor total de US\$ 210 milhões com instituições financeiras, tanto locais quanto internacionais, que não haviam sido utilizadas até o fechamento do exercício. Neste ano, 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 2014, a LATAM Airlines Group registrou US\$ 1.533,8 milhões em caixa e equivalentes de caixa, e US\$ 336,1 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 LATAM busca administrar o risco através da diversificação de contrapartes, prazos, moedas e instrumentos.



POLÍTICA DE FINANCIAMENTO

O escopo da Política de Financiamento da LATAM Airlines Group 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 da frota, que costumam ser financiados através de uma combinação entre recursos próprios e dívida financeira estruturada de longo prazo. Normalmente, 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.

Com relação ao financiamento de curto prazo, a LATAM possuía, em 31 de dezembro de 2014, aproximadamente 4% da sua dívida total em empréstimos com exportadores e importadores, com o objetivo de financiar necessidades de capital de giro.

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

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. Com o objetivo de cobrir total ou parcialmente esses riscos, a LATAM opera com instrumentos derivativos para fixar ou limitar os aumentos dos ativos subjacentes. A gestão de Risco de Mercado é realizada de maneira integral e considera a correlação entre as diversas exposições. Para poder operar com cada Contraparte, a LATAM

Política Financeira

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 de 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 esse ativo subjacente, que é o US Gulf Coast Jet 54. Os índices de cobertura utilizados pela LATAM Airlines Group são compostos, basicamente, por petróleo cru ("Brent") e o índice US Gulf Coast Jet 54.

A Política de Hedge de Combustível restringe o limite 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. Além disso, restringe o prazo máximo de cobertura.

Com relação aos instrumentos de hedge de combustível, a Política permite contratar instrumentos de Swap, Collars, Opções Swaption ou combinações entre estes instrumentos.

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, enquanto 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 aumentar o acesso ao crédito e 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 assinou contratos swap e opções de compra (call) de taxas de juros. Os instrumentos aprovados na Política de Hedge de Taxa de Juros são Swaps, Reverse Swaps, Opções Call e Forward Starting Swaps.

iii. Risco de taxas de câmbio locais:

A moeda funcional utilizada pela LATAM é o dólar norte-americano, em termos da fixação dos preços dos seus serviços, composição da sua demonstração de posição financeira e efeitos sobre a demonstração dos resultados.

Política Financeira



Há dois tipos de risco de câmbio: risco de fluxos e risco de balanços. O risco de fluxos ocorre como consequência da posição líquida de receitas e custos em dólares norte-americanos.

A LATAM comercializa a maior parte de seus serviços em dólares norte-americanos, a preços equivalentes ao dólar norte-americano e Reais. Aproximadamente 58% das receitas estão denominadas em dólar norte-americano e 29% 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 associadas a remuneração estão denominadas em moedas locais. A porcentagem total de custos denominados em dólar norte-americano é aproximadamente 65%, e a porcentagem aproximada de custos em Reais é 23%.

A LATAM Airlines Group 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, do Peso chileno e do Euro.

A LATAM Airlines Group realizou coberturas de exposição (hedge) do risco de taxa de câmbio utilizando contratos forward de moeda. Em 31 de dezembro de 2014, a LATAM mantém uma cobertura para o Real de US\$ 100 milhões válida para o período de janeiro a dezembro de 2015.

A LATAM pode firmar contratos de derivativos que protejam a possível valorização ou desvalorização de moedas em relação à moeda funcional utilizada pela controladora. O risco de balanço ocorre quando itens registrados no balanço patrimonial estão expostos a variações cambiais, uma vez que tais entradas estejam expressas em unidades monetárias diferentes da moeda funcional.

O principal fator de descasamento ocorre na companhia TAM S.A., que, apesar de utilizar como moeda funcional o Real, possui grande parte dos seus passivos expressos em dólares.

Visando reduzir o impacto no resultado da LATAM Airlines Group causado pela valorização ou desvalorização do Real em relação ao Dólar no ano de 2014, a LATAM realizou transações que diminuíram as obrigações líquidas em dólares norte-americanos da TAM S.A. Tais operações incluíram a redução da dívida de curto prazo em dólares norte-americanos, a redução da dívida relacionada à frota em linha com o plano de amortização original, e a redução da dívida relacionada à frota acelerada que resultou da transferência da frota e dívida correspondente da TAM Linhas Aéreas S.A. para a LATAM Airlines Group S.A..

O objetivo da LATAM é continuar realizando tais operações visando reduzir ao máximo a exposição do balanço patrimonial durante o ano de 2015, que foi menor a US\$ 1.000 milhões no final de 2014.



Operação Internacional de Passageiros

A operação internacional de passageiros da LATAM Airlines Group contempla os voos regionais dentro da América do Sul e Caribe, além dos voos de longa distância com destino a outros países do mundo.

A operação internacional de passageiros da LATAM Airlines Group contempla os voos regionais dentro da América do Sul e Caribe, além dos voos de longa distância com destino a outros países do mundo. No ano de 2014, o grupo das companhias aéreas que compõem LATAM atendeu 24 destinos internacionais através de uma frota combinada de 106 aeronaves. No período, a companhia transportou 13,6 milhões de passageiros, um aumento de 0,8% em relação ao ano anterior, dos quais 7,9 milhões voaram em rotas regionais e 5,7 milhões em voos de longa distância.

Em 2014, a operação internacional da LATAM enfrentou um ambiente complexo, produto de uma piora no cenário macroeconômico global e aumento da concorrência de companhias que operam voos para a América do Sul e dentro da região (destacando a redirecionamentos de capacidade da Venezuela), o que causou pressão sobre as tarifas. Somou-se a esse cenário uma queda na demanda por transporte aérea como consequência da depreciação de algumas moedas locais, principalmente o peso argentino. Além disso, a realização da Copa do Mundo de Futebol no Brasil impactou

negativamente a demanda por passageiros de negócios e turismo, tanto em voos domésticos quanto em rotas desde e para o Brasil nos meses de junho e julho.

Para enfrentar este cenário, a LATAM manteve seu foco na racionalização da capacidade e aprofundou sua estratégia de revenue management.

Com isso, o tráfego consolidado de passageiros em voos internacionais cresceu 1,2% em relação a 2013, enquanto a capacidade medida em ASK diminuiu 2,4%, resultando em uma sólida taxa de ocupação de 85,4%, com expansão de 3,1 p.p. em relação ao ano anterior.

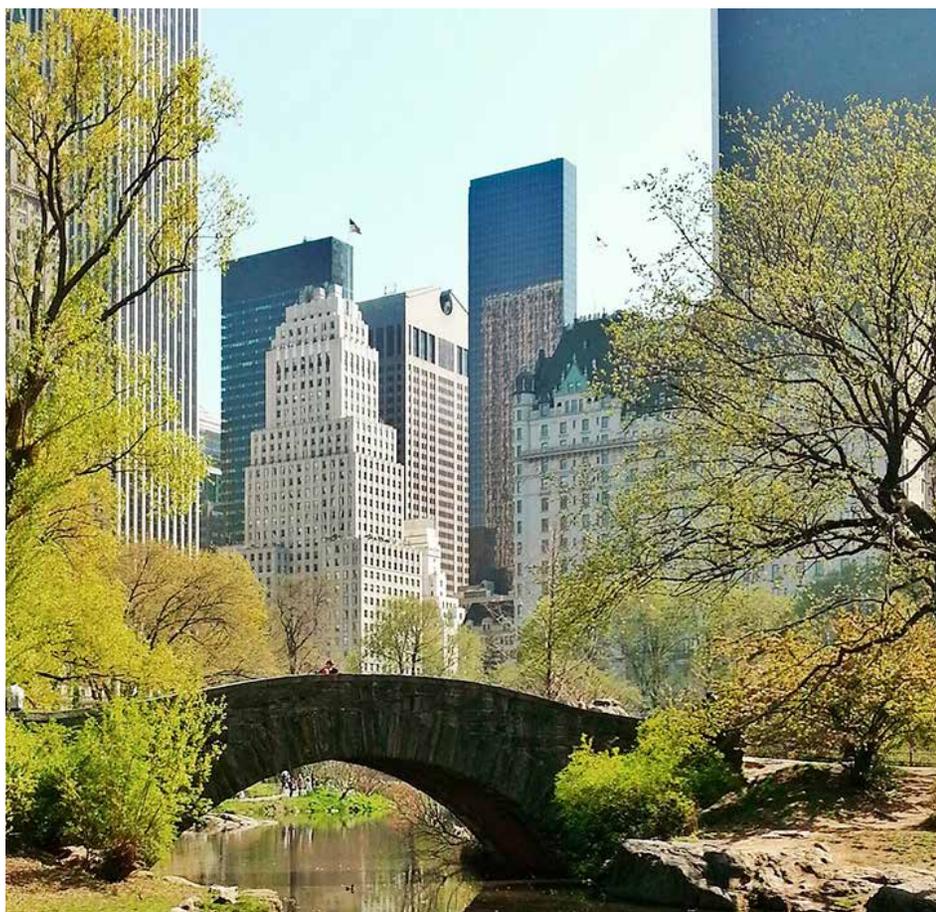
Adicionalmente, a LATAM desenvolveu este ano importantes iniciativas que visam proporcionar uma melhor experiência de viagem para passageiros internacionais. Destacamos entre elas o início do processo de reconfiguração da frota Boeing 777 da TAM, com reconfiguração da classe executiva, somada à maior utilização de aeronaves Boeing 767 com cabine executiva full flat, com o objetivo de oferecer aos

passageiros de negócios o máximo conforto em voos de longa distância. Nesse sentido, foram também implantadas melhorias significativas nas rotas de longa distância atendidas pelas novas aeronaves Boeing 787, as maiores e mais modernas da categoria.

Ainda, graças à expansão do aeroporto de Guarulhos, em São Paulo, a Companhia transferiu no mês de outubro todas as suas operações internacionais para o novo e moderno Terminal 3, onde a LATAM Airlines está construindo seu principal hub internacional, com redução significativa dos tempos de conexão. Nesse contexto, em novembro foi inaugurada a primeira sala VIP do Grupo LATAM no aeroporto, uma das maiores



Operação Internacional de Passageiros



da América do Sul, ocupando uma área de mais de 1,8 mil m² e com capacidade para 450 pessoas, representando mais uma contribuição importante para o objetivo de oferecer aos passageiros a melhor experiência de viagem.

Em nível regional, as companhias aéreas que compõem LATAM serviram 27 destinos em 2014 através de uma frota composta principalmente por aeronaves Airbus A320 e Boeing 767. Sua ampla malha permitiu que a LATAM alcançasse uma participação de 44,0% dos voos regionais medida em ASK (fonte: Miiro Di), consolidando-se como a companhia aérea líder na América do Sul, onde concorre principalmente com Avianca, Aerolíneas Argentinas e Gol, cujas participações foram de 22,6%, 11,4% e 9,8%, respectivamente. Em termos de capacidade, sua participação cresceu para 58,8% nas rotas operadas dentro do continente.

No período, a LATAM inaugurou novas rotas regionais, como Rosário-São Paulo, Córdoba-São Paulo e Montevideo-Rio de Janeiro, desempenhando basicamente um papel de alimentadora e buscando também a liderança em cidades secundárias. Além disso, no mês de dezembro, a LATAM expandiu sua presença no

Caribe, com o lançamento das rotas São Paulo-Cancun-Rosário e Bogotá-Cancun.

Além disso, neste ano a LATAM promoveu rotas como Bogotá-Lima da LAN Colombia, com aumento de duas para três frequências diárias, Santiago-Lima, aumento para nove voos diários, e Santiago-Rio de Janeiro, manutenção de uma frequência diária.

Em setembro, a LATAM Airlines Group inaugurou voos sem escala de Lima com destino a Asunción, no Paraguai, operando três frequências semanais, visando promover o crescimento do baixo tráfego aéreo entre os países.

A proposta de valor diferenciada da LAN e da TAM em termos de serviço foi reconhecida mais uma vez na premiação World Airline Awards de 2014, que conferiu às companhias os dois primeiros lugares, respectivamente,

como “Melhores Companhias da América do Sul”, de acordo com a pesquisa World Airline Survey realizada anualmente pela prestigiada empresa inglesa de estudos de mercado SkyTrax com base na opinião de

Operação Internacional de Passageiros

mais de 18 milhões de passageiros de mais de 160 nacionalidades. Além disso, a LAN foi reconhecida pelo terceiro ano consecutivo como a “Melhor Companhia Aérea da América do Sul” na premiação World Travel Awards 2014.

Com relação a rotas de longa distância, as companhias aéreas que compõem LATAM serviram 12 destinos em 2014 através de uma frota composta principalmente por aeronaves Boeing B767, B787 e B777. Nas rotas entre os Estados Unidos e a América Latina, a LATAM registrou participação de mercado de 22,8%, medida em capacidade (fonte: Miio Di), comparada a 36,3% da American Airlines, 11,5% da United Continental e 11,4% da Delta, seus principais concorrentes. Em voos com destino à Europa, a participação da LATAM foi de 10,8% da capacidade em ASK (fonte: Miio Di), comparada a 23,0% do grupo AirFrance-KLM e 20,1% do grupo Iberia-British Airways, seus principais concorrentes nessas rotas. Já nas rotas com destino à Oceania, a LATAM alcançou participação do mercado de 39% em termos de tráfego. O cálculo da participação de mercado da concorrência inclui voos realizados em rotas indiretas, por exemplo, via Dubai, nos Emirados Árabes.

O último ano marcou um importante acontecimento na operação internacional de passageiros com a entrada da TAM na aliança oneworld em 31 de março de 2014. A entrada completou a participação de todas as companhias de transporte de passageiros da LATAM Airlines Group nessa mesma aliança global, composta pela mais prestigiadas companhias aéreas do mundo e que vive atualmente a maior expansão da sua história.

Entre os acontecimentos relevantes para a operação internacional de passageiros ocorridos no período, destacam-se também o acordo de code share celebrado entre a LAN Colombia e a Iberia; o acordo de code share celebrado entre a LAN Perú e a Korean Air na rota Lima-Los Angeles-Seul; e a renovação do acordo de code share entre a LAN e a Qantas, que busca promover voos entre a Oceania e a América do Sul.

Em linha com sua estratégia de expansão da malha, a LATAM Airlines Group anunciou a abertura de novas rotas internacionais a partir da América Latina com destino à América do Norte e Europa em 2015, tais como Brasília-Orlando, São Paulo-Toronto via Nova York, São Paulo-Barcelona e Santiago-Milão via São Paulo.

Argentina

Após nove anos de operações no país, a LAN Argentina é hoje a segunda maior operadora de voos domésticos no país, um mercado dominado pela companhia estatal Aerolíneas Argentinas, que conta com participação de mercado superior a 70%. Este posicionamento foi possível graças ao seu compromisso de promover constantemente os mais altos padrões de segurança, qualidade e atendimento, sustentada por uma estratégia corporativa focada no oferecimento da melhor experiência de viagem aos passageiros.

Em 2014, a LAN Argentina atendeu 14 destinos domésticos, conectando Buenos Aires às principais capitais do país: Bahía Blanca, Bariloche, Calafate, Comodoro Rivadavia, Córdoba, Iguazú, Mendoza, Neuquén, Río Gallegos, Salta, San Juan, Tucumán e Ushuaia. Devido a uma reestruturação operacional, a rota Buenos Aires-Bahía Blanca foi suspensa temporariamente durante o segundo semestre do ano, sendo retomada a partir de janeiro de 2015.

Com 2,3 milhões de passageiros transportados em voos domésticos, um aumento de 0,5% sobre o ano anterior, a LAN Argentina registrou participação de mercado próxima de 27% (fonte: MIDT), uma queda de 3,2

pontos percentuais em relação a 2013. O tráfego médio consolidado medido em quilômetro-passageiro (RPK) aumentou 2,8%, acompanhado de uma redução de 0,6% na capacidade (ASK), o que levou a uma taxa de ocupação de 75,5%, um aumento 2,5 pontos percentuais em relação ao ano anterior.

A LAN Argentina opera voos domésticos através de uma frota de 10 aeronaves Airbus A320, consideradas as mais eficientes da indústria local para este tipo de operação e que contam com as maiores e mais confortáveis cabines de passageiros da categoria.

Vale destacar que no final de 2014, a Agência Nacional de Aviação Civil da Argentina (ANAC Argentina) autorizou a LAN Argentina a acrescentar uma nova aeronave da família em sua frota, em substituição a um equipamento mais antigo. Este foi um movimento relevante para a operação doméstica da empresa, já que desde 2011 não era permitido incorporar novas aeronaves para modernização da frota ou mesmo aeronaves provisórias para fins de manutenção.

A LAN Argentina é uma companhia aérea sediada em Buenos Aires e presente nos aeroportos Ministro Pistarini (Ezeiza) e Jorge Newbery, o

último conhecido com o “Aeroparque”, o mais importante terminal doméstico do país. Neste aeroporto, a LATAM conta com um hangar, cuja concessão foi ratificada em 30 de setembro de 2014 pela Suprema Corte de Justiça da Argentina, contrariando uma solicitação do Órgão Regulador do Sistema Nacional de Aeroportos (ORSNA) do país, que visava remover a empresa de tais instalações.



2,3
MILHÕES DE
PASSAGEIROS



10
AERONAVES

14
DESTINOS
DOMÉSTICOS

QUOTA DE MERCADO

LAN ARGENTINA 27%

Brasil

Com 93 milhões de passageiros transportados dentro do país em 2014, o Brasil é, de longe, o maior mercado doméstico da América do Sul e o quarto maior do mundo, atrás apenas dos Estados Unidos, China e Japão, segundo a Associação Internacional de Transportes Aéreos (IATA).

Neste período, a TAM transportou 33,3 milhões de passageiros em voos domésticos, um aumento de 0,4% em relação ao ano anterior, mantendo sua liderança no mercado com 38,1% de participação medida em RPKs (fonte: ANAC). Além disso, a Companhia manteve sua liderança no segmento corporativo de passageiros, com 32,7% de participação nas vendas em 2014. Suas principais concorrentes são as companhias GOL e Azul, que contam com participações de mercado de 36,1% e 16,7%, respectivamente.

Para atender os 42 destinos oferecidos dentro do Brasil, a TAM utilizou uma frota composta por 115 aeronaves da família Airbus A320, dentre elas 16 Airbus A321, que permitem atender com maior eficiência as rotas de alta densidade. Vale destacar que este ano foram incorporadas seis novas aeronaves deste modelo, o mais moderno e eficiente

da família, somando-se à incorporação do primeiro A320 Space-Flex, cuja configuração melhora consideravelmente o pitch nas primeiras quatro fileiras, maximizando o espaço e proporcionando maior conforto aos passageiros.

Ao longo de 2014, a operação doméstica de passageiros no Brasil se desenvolveu em um ambiente macroeconômico complexo, principalmente por conta da desaceleração das atividades (o PIB cresceu 0,14%), das pressões inflacionárias (6,4% ao ano) e do incremento do tipo de câmbio (9,1%), que prejudicou a demanda de transporte aéreo, especialmente das pessoas que viajam a negócios. Ainda assim, o maior impacto foi causado pela Copa do Mundo de futebol, realizada nos meses de junho e julho, que afetou fortemente a demanda corporativa e de turismo dentro do Brasil durante esse período. A TAM se preparou para esse cenário ajustando sua capacidade em 5% e 7%, respectivamente.

Na comparação anual, a TAM reduziu sua oferta em 1,4% medida em ASK (somando-se à redução de 8,4% em 2013), em linha com o plano de disciplina de capacidade, melhor segmentação de mercado e práticas de

revenue management, iniciado em 2012. Por sua vez, a demanda cresceu 1,1%, medida em RPK, resultando em um fator de ocupação de 81,7%, o que representa um aumento de 2,0 pontos percentuais em comparação ao já alto índice alcançado pela TAM em 2013, e superior ao fator médio de ocupação do setor, que foi de 79,8%.



33,3
MILHÕES DE
PASSAGEIROS



115
AERONAVES

42
DESTINOS
DOMÉSTICOS

QUOTA DE MERCADO



Brasil

Entre os avanços do período, destaca-se a inauguração de três novas rotas: João Pessoa-Salvador, Brasília-Macapá e Porto Seguro-Brasília. Além disso, houve avanço no desenvolvimento do hub no aeroporto de Brasília, principalmente doméstico, aproveitando a modernização e ampliação implementadas neste terminal em 2014, que resultou em um aumento de capacidade de 16 para 21 milhões de passageiros por ano. Nesse mesmo contexto, foi inaugurado o novo Terminal 2 (Pier Sul), exclusivo para a aviação doméstica, para onde a TAM transferiu suas operações no segundo semestre a fim de oferecer benefícios de escala com menor tempo de conexão, de forma a continuar desenvolvendo a conectividade no mercado interno. Atualmente, a Companhia atende mais de 30 destinos a partir de Brasília, conectando-se a mais de 180 destinos dentro do país.

Por outro lado, no fim do ano a TAM anunciou sua entrada na aviação regional como parte da estratégia da LATAM Airlines Group,

independentemente da regulamentação do Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional (PDAR). A companhia pretende operar entre 4 e 6 destinos regionais adicionais por ano a partir de 2015, com aeronaves Airbus A319 já existentes, e atualmente está negociando com fabricantes possíveis pedidos de aeronaves pequenas da nova geração, para atender este mercado a partir de 2018.

Além disso, a TAM e a companhia aérea Passaredo firmaram um acordo de code share, que proporcionará uma capilaridade ainda maior para a TAM, seguindo a estratégia de satisfazer e ampliar sua rede nos mercados regionais.

A LATAM Airlines Group apresentou uma operação bem-sucedida e rentável no Brasil em 2014, onde a TAM manteve a liderança, melhorou seus indicadores de pontualidade (o que refletiu em maior satisfação do cliente) e ganhou o prêmio de companhia aérea Top of Mind pelo segundo ano consecutivo.



Chile

Presente no Chile há 85 anos, neste ano a LAN manteve sua posição de liderança no mercado doméstico, apesar do aumento da concorrência. No período, a LAN transportou 7,2 milhões de passageiros em rotas domésticas, um aumento de 4% em relação a 2013, atingindo participação de mercado de 77,9% (fonte: Junta Aeronáutica Civil), um acréscimo de 1,0 ponto percentual sobre o ano anterior. Seu principal concorrente neste mercado, a SKY, possui participação de 20,2%.

Vale destacar que o número de passageiros transportados dentro do Chile registrou forte expansão ao longo dos últimos cinco anos, a uma taxa média anual de 14%.

Apesar da boa evolução do mercado este ano em termos de tráfego para a LAN, a companhia precisou ajustar seu crescimento em função do menor dinamismo de voos para o interior do país, como resultado da desaceleração econômica local e congelamento e postergação de projetos, o que impactou principalmente as rotas mineiras no norte do país.

Com isso, o tráfego consolidado de passageiros cresceu 4,7% (medido em RPK), enquanto a capacidade aumentou 1,5% (medida em ASK), ambos em relação ao ano anterior. Tais resultados levaram a

taxa média de ocupação de 82,5%, com expansão de 2,5 pontos percentuais sobre 2013, e a mais alta dos últimos 10 anos.

A LAN atende 16 destinos no país todo através de uma moderna frota de 28 aeronaves da família Airbus A320, além da mais recente adição à frota – em dezembro – do primeiro Airbus A321, o maior e mais moderno modelo da família, buscando aumentar a eficiência das operações domésticas, além de reduzir significativamente as emissões de CO2.

Em termos de serviço, a LAN obteve em 2014 o melhor resultado de pontualidade dos últimos cinco anos em voos domésticos no Chile, alcançando 90% de pontualidade em suas rotas, de acordo com a avaliação da Associação Internacional de Transportes Aéreos (IATA).

Além disso, entre outros avanços implementados este ano, a companhia lançou em maio um novo sistema de cartão de embarque eletrônico para smartphones, simplificando o processo de check-in. Além disso, desde novembro, a LAN passou a permitir que os passageiros de voos domésticos no Chile mantenham seus celulares e tablets ligados em modo avião durante todo o voo, tornando o Chile o primeiro país da América do Sul a adotar tal medida e melhorando assim a experiência de viagem dos passageiros.



7,2
MILHÕES DE
PASSAGEIROS



28
AERONAVES

16
DESTINOS
DOMÉSTICOS

QUOTA DE MERCADO



Colômbia

Desde que iniciou suas operações como LAN Colombia, em 2012, a companhia vem alcançado progressivamente uma posição de liderança no mercado doméstico do país, reconhecidamente um dos mais competitivos da América Latina. Após a implantação de diversas medidas destinadas à obtenção de reconhecimento da marca e fidelização de clientes, a LAN Colombia registrou crescimento anual superior a 10% nas rotas operadas, chegando a transportar hoje cerca de 43% passageiros a mais que há três anos.

Em seu terceiro ano de operações como LAN Colombia, a companhia transportou 4,4 milhões de passageiros em voos domésticos, um aumento de 10% sobre o ano anterior, o que a colocou como a segunda maior operadora aérea do país, com participação de 19,1% em passageiros transportados (fonte: Aerocivil), atrás apenas da Avianca, com 60,1%. Seus principais concorrentes são VivaColombia (9,6%), Satena (4,0%) e EasyFly (3,5%).

O tráfego consolidado de passageiros (RPK) aumentou 20,1%, acompanhado de aumento de capacidade de 21,4%, levando a uma taxa de ocupação de 78,7%, uma queda de 0,9 ponto percentual sobre 2013. É importante

destacar que, no período, a LAN Colombia foi de longe a unidade do LATAM Airlines Group que mais aumentou sua capacidade, impulsionada pela forte atividade econômica (crescimento do PIB de 4,8%) que colocou o país entre as economias de maior crescimento da região em 2014.

A LAN Colombia atende hoje 20 cidades dentro da Colômbia em 24 rotas, oferecendo vasta conectividade de voos a partir de Bogotá e Medellín. Mais da metade do seu volume de passageiros concentra-se nas rotas que partem de Bogotá com destino a Medellín, Cali, Cartagena, Bucaramanga e Barranquilla, nessa ordem.

A partir de julho, a companhia aumentou sua oferta doméstica com o acréscimo de cinco novas cidades no país (Cartagena, Cali, Santa Marta, San Andrés e Cúcuta), como parte da sua estratégia de penetração em cidades nas quais a Copa reduziu sua oferta. O objetivo foi aumentar a participação entre 2% e 4% no mercado colombiano, e para isso a companhia incorporou mais uma aeronave Airbus A320.

No mês de novembro, a LAN Colombia inaugurou a rota sem escalas entre Medellín



4,4

MILHÕES DE PASSAGEIROS



19

AERONAVES



20

DESTINOS DOMÉSTICOS

QUOTA DE MERCADO



Colômbia

e San Andrés, que contava até então com uma única operadora, como mais um passo em direção à descentralização das operações dentro do país com dois voos semanais (a partir de fevereiro de 2015 serão três voos), maximizando um dos destinos turísticos de maior demanda do país. Com isso, a companhia chegou a 24 frequências semanais para San Andrés a partir de Bogotá, Cali e Medellín.

Em termos de frota, a LAN Colombia encerrou o ano com 14 aeronaves Airbus A320, com capacidade para 174 passageiros, após concluir no primeiro semestre o processo de renovação da sua frota através da adição de seis aeronaves desta família, visando potencializar sua operação doméstica, processo que implicou na retirada de operação dos últimos Boeing 737 do legado da Aires. A incorporação dos novos Airbus representou um aumento de 9,5% na oferta de assentos disponíveis além de diminuir a idade da frota, o que se traduz em menores tempos de manutenção e imprevistos, melhorando assim os índices de pontualidade das operações.

O compromisso de renovação da frota da LAN Colombia se encerra em 2015, quando vencem os contratos de arrendamento de sete



aeronaves Dash 8-200 turboélice do legado da Aires, utilizadas hoje na operação de rotas regionais da Colômbia. Tais aeronaves possuem capacidade para 37 passageiros. Como parte do processo de devolução de tais equipamentos, a LAN Colombia planeja iniciar a operação das rotas de Neiva e Villavicencio através de aeronaves Airbus A320, com a desativação gradual ao longo de 2015 das rotas que não permitirão a transição para a frota de Airbus.

Em termos de serviço, este ano a LAN Colombia consolidou-se como a companhia

aérea mais pontual do país, resultado que é fruto dos investimentos e esforços empreendidos pela Companhia desde a sua chegada ao país, em linha com sua estratégia focada na prestação da melhor proposta de valor aos seus passageiros. Segundo o relatório mais recente de Atendimento de Companhias Aéreas da Aeronáutica Civil colombiana, entre janeiro e setembro de 2014 a companhia ocupou o primeiro lugar com pontualidade média de 94% e uma diferença de 11 pontos percentuais sobre a média da segunda colocada do ranking.

Equador

Desde o início das suas operações domésticas de passageiros no Equador, em 2009, a LAN tem se consolidado gradualmente como uma operadora relevante em voos domésticos, o que só foi possível graças ao seu esforço constante de oferecer o melhor produto em termos de segurança, confiabilidade e serviço.

A LAN Ecuador atende a cinco destinos através das rotas Quito-Guayaquil, Quito-Cuenca e 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. Vale destacar que no primeiro semestre do ano, a companhia reestruturou sua oferta doméstica com o objetivo de reforçar os horários corporativos entre Guayaquil e Quito, através do aumento e melhoria da oferta entre Cuenca e Quito, o que lhe permitiu obter melhores resultados e alcançar sua meta de margem para o negócio.

No período, a LAN Ecuador transportou 1,1 milhão de passageiros dentro do país, uma redução de 15,6% em relação a 2013, em um mercado que registou queda superior a 8% nos voos comerciais domésticos. Apesar do resultado, a LAN Ecuador ocupou a liderança

do mercado com participação de 36,5%, superando seus principais concorrentes, como as companhias Tame (34,58%) e Avianca-Taca (aproximadamente 29%).

No ano, o número de passageiros transportados pela LAN Ecuador registrou redução de 9,5%, acompanhado de diminuição de 21,5% na oferta. Com isso, a taxa de ocupação média foi de 81,2%, representando uma expansão de 10,8 pontos percentuais sobre 2013. Em linha com o ajuste da oferta, foi realizada uma troca gradual da frota de aeronaves Airbus operadas em voos nacionais e regionais, com substituição das cinco aeronaves Airbus A320 pelo mesmo número de A319s de menor capacidade de assentos, três das quais destinadas exclusivamente a rotas domésticas.

Como sinal do seu compromisso com o país, a LAN Ecuador assinou no período, pelo segundo ano consecutivo, um convênio de participação mútua com a Fundação Municipal de Turismo de Cuenca para a promoção turística de um dos principais destinos do país. Além disso, no início do ano a companhia deu início a uma parceria estratégica com a Silversea, operadora de cruzeiros de luxo nas Ilhas Galápagos.



1,1

MILHÕES DE PASSAGEIROS



5

AERONAVES



5

DESTINOS DOMÉSTICOS

QUOTA DE MERCADO



Peru

O Peru registrou o maior crescimento econômico da região nos últimos seis anos, a uma taxa média anual de 5,2%, contra o crescimento médio anual de 3,8% do PIB da América do Sul. O crescimento para 2014 foi de 2,6%.

A modernização econômica, somada a níveis saudáveis de inflação, balança comercial positiva, abundância de recursos naturais, contínuas melhorias da gestão econômica e estabilidade política, contribuiu para que o Peru despontasse como uma das economias mais estáveis da América Latina.

Nesse contexto, em 2014 o setor aéreo doméstico registrou crescimento de 8% no número de passageiros transportados no país em relação ao ano anterior. Para a LAN Perú, isso representa cerca de 5,7 milhões de passageiros transportados. O tráfego consolidado de passageiros (RPK) da companhia aumentou 7,3% e a oferta (ASK) aumentou 6,8% em relação a 2013. Com isso, a taxa de ocupação registrou aumento consistente ao longo do ano, chegando a 81,3%, acima da média da indústria, com expansão de 0,4 ponto percentual sobre o ano anterior.

Em 2014, a LAN Perú completou 15 anos de operação. Em comemoração à ocasião, foram realizadas companhias internas e externas de branding corporativo, tanto em mídia impressa quanto em canais de televisão. Após seis anos sem abertura de novas rotas, a LAN Perú inaugurou operações em Ayacucho e Talara, chegando a um total de 16 destinos domésticos. A abertura de tais rotas reforça o compromisso da companhia com o aumento da conectividade e mobilidade dentro do país.

A LAN Perú continua sendo a companhia aérea líder no mercado peruano, com participação de 63,2% (fonte: DGAC). Nas rotas domésticas, seus principais concorrentes são Avianca (13,0%), Peruvian Airlines (12,2%) e Star Perú (7,0%), dentre as quais a LAN Perú se destaca pela maior variedade de destinos, frequências e serviços, além de altos índices de pontualidade. Nesse sentido, a LAN Perú alcançou no período o nível mais alto de pontualidade STD 15 dos últimos cinco anos, refletindo a introdução dos Mandamentos Operacionais.

Além disso, o ano de 2014 marcou a implantação em todas as rotas domésticas da venda de "Assentos Favoritos", de e para Lima.



5,7

MILHÕES DE PASSAGEIROS



18

AERONAVES



14

DESTINOS DOMÉSTICOS

QUOTA DE MERCADO



Peru

A LAN Perú seguiu oferecendo voos em horário estendido para Cusco, um dos principais destinos da região. Todas essas são vantagens competitivas da oferta da companhia, tanto para passageiros locais como internacionais, e buscam incentivar o tráfego de passageiros para tal destino turístico.

A LAN Perú operou em 2014 uma frota de 18 aeronaves, composta por 11 aeronaves Airbus A319 e sete A320. Em linha com o pilar de gestão eficiente do negócio, foram implantados importantes projetos de eficiência no consumo de combustível, com economia anualizada estimada de 3,2 milhões de galões na operação doméstica.

Um dos objetivos da LAN Perú é ampliar os pontos de venda presenciais em nível nacional, buscando aproximar-se cada vez mais dos seus clientes. Nesse sentido, a companhia realizou com sucesso a ampliação da sua infraestrutura e alcance no mercado interno durante o ano, optando por aumentar em 10% a quantidade de quiosques e escritórios de vendas.

Assim como as demais companhias membro do LATAM Airlines Group, a Lan Perú tem por objetivo prestar o melhor serviço aos seus clientes em todos os momentos. Nesse contexto, durante o período, a companhia



seguiu implementando mudanças associadas à filosofia de trabalho LEAN, que visa melhorar e simplificar processos aeroportuários, bem como capturar eficiências operacionais, contribuindo assim para o fortalecimento da proposta de valor ao cliente em relação à concorrência.

A LAN Perú avançou ainda em seu objetivo de continuar sendo uma empresa ambientalmente responsável, compensando sua pegada de carbono e administrando de maneira consciente suas emissões de CO₂, que já registram redução de 25% desde 2012.

Operação de Carga

A LATAM Airlines Group e suas afiliadas são o maior operador de carga aérea na América Latina, especialmente dentro do Brasil, proporcionando aos seus clientes a mais ampla rede de conexões entre cidades da região e do mundo, atendendo 144 destinos em 26 países.

A LATAM Airlines Group e suas afiliadas são o maior operador de carga aérea na América Latina, especialmente dentro do Brasil, proporcionando aos seus clientes a mais ampla rede de conexões entre cidades da região e do mundo, atendendo 144 destinos em 26 países. A LATAM transporta carga nos compartimentos de carga de 307 aeronaves de passageiros e em 13 aviões de carga dedicados (quatro B777-200F e nove B767-300F, sendo que um deles será arrendado a outra operadora em 2015).

O modelo de negócio de carga tem por base otimizar a capacidade de carga das aeronaves de passageiros (belly) e potencializar essa rede conjuntamente com a operação eficiente da frota de aviões de carga dedicados. Isso permite à LATAM rentabilizar suas rotas, adequar a operação aos ciclos econômicos e elevar a taxa de ocupação dos voos. O alcance e conectividade dessa malha, somada à flexibilidade de transporte de carga em aviões de passageiros e de carga e uma moderna infraestrutura de apoio constituem vantagens que permitem à LATAM oferecer um serviço adequado às condições e necessidades do mercado.

Em 2014, a LATAM movimentou 1,1 milhão de toneladas, ou 3% mais que em 2013. No entanto, a oferta, medida, em ATK, encerrou o ano com diminuição de 5,6%. Isso levou a uma taxa de ocupação média de 59,8%, representando um aumento de 1,4 p.p. sobre 2013.

A diminuição do volume transportado é explicada, principalmente, pelo cenário desafiador para os mercados de carga aérea da região. No período, houve redução na demanda em importantes rotas entre os Estados Unidos e a América Latina – diminuição de 3% sobre 2013. O país mais afetado foi o Brasil, sofrendo impactos da Copa do Mundo de Futebol, incertezas com relação às eleições presidenciais e baixo crescimento econômico. Além disso, os mercados de exportação a partir da América Latina registraram queda de 2%, explicada principalmente por uma redução de cerca de 75% nos volumes de sementes produzidas pelo Chile nesta safra em relação ao ano anterior. Apesar deste efeito pontual, houve forte crescimento de outras commodities, como aspargos no Peru, pescados no Chile, flores na Colômbia e Equador, e frutas na Argentina e Chile, sendo que as últimas registraram uma excelente safra e forte crescimento de exportações para a Ásia.

A diminuição dos volumes, em ATK, é explicada por mudanças estruturais no itinerário das aeronaves de passageiros que também transportam carga, além da disciplina da oferta na frota de carga frente a um agressivo cenário concorrencial global e regional, fruto do excesso de capacidade tanto em voos de passageiros como em operações de carga.

Para enfrentar este cenário, a estratégia da LATAM em 2014 visou à otimização integrada da rede belly e de carga, somada a contínuos ganhos de eficiência em custos operacionais e áreas de suporte, além do desenvolvimento e melhoria de processos, sistemas e infraestrutura do negócio de carga.

Com relação à operação internacional, a malha foi otimizada potencializando a carga em conexão, principalmente no hub de Guarulhos, em São Paulo (onde os volumes em conexão tiveram aumento de 13%), e expandindo a cobertura da malha, por exemplo, para a Ásia, tanto através de acordos comerciais com companhias asiáticas como através da abertura de um novo escritório em Hong Kong. Além disso, a boa safra de frutas gerou um aumento de 21% nos volumes transportados dessas commodities em relação ao ano anterior.

Operação de Carga



Tais esforços refletiram-se no uso constante das capacidades de carga de aeronaves de passageiros em voos internacionais, com aumento de 7 p.p. na taxa de ocupação em dois anos, chegando a 67,4% em 2014.

Além disso, a frota de aviões de carga dedicados foi redimensionada considerando o objetivo estratégico de incentivar o uso de capacidade belly e maximizar a rentabilidade. Com isso, foram desativadas quatro aeronaves Boeing 767-300F que eram pouco utilizadas, das quais uma teve seu contrato de arrendamento encerrado e três foram sub-arrendadas para outra operadora fora da América Latina. A frota remanescente priorizou as operações que geram sinergias de receitas diretas e indiretas com a capacidade belly (por exemplo, a operação de carga regional entre Brasil, Argentina e Chile ou a rota Tucumán-Guarulhos, que leva frutas à América do Norte e Europa). Nesse sentido, vale destacar que a contribuição das operações de carga para a rentabilidade da capacidade belly de aeronaves de passageiros cresceu 67% sobre 2013.

Com relação à operação doméstica, o Brasil continua sendo a região mais relevante. A TAM Cargo mantém sua liderança de mercado, com participação de aproximadamente 50%, apesar do aumento da concorrência. Visando manter tal liderança, a TAM Cargo realizou investimentos na casa dos US\$ 18 milhões em infraestrutura, serviço e segurança, incluindo a construção de um novo terminal de cargas no aeroporto de Guarulhos, a compra de tecnologia de ponta para reduzir os prazos de entrega e melhorias de segurança nos terminais de carga leve.

Além disso, visando aumentar a competitividade da operação de carga em toda a rede, foram capturadas sinergias entre as afiliadas de carga (LAN Cargo, Mas Air e TAM Cargo), tirando proveito das vantagens de cada uma, o que resultou em ganhos de eficiência de US\$ 5 milhões anuais. Sinergias adicionais ainda foram obtidas nas áreas operacionais e de suporte corporativo da LATAM. Adicionalmente, a companhia simplificou processos através da metodologia LEAN,

alcançando importantes ganhos de eficiência operacional e simplificando estruturas organizacionais tendo em vista os desafios de longo prazo.

Por fim, o ano de 2014 foi para a Operação de Carga da LATAM Airlines Group um ano de construção de valor alinhado à estratégia de longo prazo: fortalecimento da competitividade, otimização da rede integrada de aviões de carga e de passageiros, aumento da agilidade e eficiência na conectividade, melhora da proposta de valor ao cliente através da otimização do portfólio de produtos, e busca por excelência e eficiência operacional.

Programas de Fidelidade

No ano de 2014, LAN e TAM operaram seus programas de fidelidade (LANPASS e TAM Fidelidade, respectivamente) de maneira independente, apesar de os membros de ambos os planos poderem acumular ou resgatar quilômetros/pontos em qualquer voo da malha administrada pelas duas companhias e suas parceiras.

Enquanto isso, continuou-se trabalhando na homologação desses programas, em linha com o processo de harmonização de operações adotado pela LATAM Airlines Group em todas as suas áreas. É assim que 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 (optar por uma classe superior) 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, entre outros avanços.

O LANPASS é o programa de passageiros frequentes da LAN, criado em 1984 para recompensar a fidelidade e preferência dos seus passageiros com diversos benefícios. Mediante o acúmulo de quilômetros, seus membros podem resgatar passagens grátis, bem como diversos produtos do seu catálogo ou vale-presentes em determinados estabelecimentos comerciais, entre outros prêmios. O programa inclui quatro categorias de "elite": Comodoro Black ("Black" a partir de março de 2015), Comodoro, Premium Silver e Premium, que buscam recompensar com benefícios exclusivos a fidelidade dos membros

que mais voam por toda a malha da aliança oneworld. Estas categorias possuem seus equivalentes na aliança, onde Ruby corresponde à categoria Premium, Sapphire à Premium Silver, e Esmerald à Comodoro e Black.

Os quilômetros são acumulados cada vez que um membro utiliza um voo LAN, TAM ou das companhias membro da oneworld. Eles também podem ser acumulados através de compras em estabelecimentos comerciais registrados no programa, ou ao utilizar serviços de empresas conveniadas da LANPASS em

todo o mundo. Vale destacar que em 2014, Santander e LANPASS renovaram seu contrato exclusivo de cobranding no Chile por mais 5 anos (de 2016 a 2020), uma parceria que há 20 anos permite que milhares de membros acumulem quilômetros para viajar pelo Chile e pelo mundo.

Em dezembro de 2014, o LANPASS contava com 9,8 milhões de membros, um crescimento de 15% em relação a 2013, localizados principalmente no Chile, Peru, Argentina, Colômbia, Equador e Estados Unidos.



Programas de Fidelidade

Já a TAM foi responsável pela criação do primeiro programa de passageiros frequentes do Brasil em 1993, o TAM Fidelidade, que também visa reconhecer os passageiros frequentes da companhia aérea, recompensando-os com diversos benefícios e promoções exclusivas. Neste caso, os clientes acumulam pontos sempre que viajam pela TAM ou LAN, bem como em voos operados pelas companhias membro da oneworld, desde que a TAM se incorporou à aliança em 31 de março de 2014 (antes, a TAM era membro da Star Alliance).

Além disso, os pontos poderão ser resgatados por upgrades na classe de serviço sempre que houver disponibilidade de assentos. Em dezembro de 2014, o programa TAM Fidelidade possuía cerca de 11,7 milhões de membros, um aumento de 8% sobre 2013. O programa inclui quatro categorias de "elite": Azul, Vermelho, Vermelho Plus e Black, que agora terão categorias equivalentes no programa oneworld (Ruby para Azul, Sapphire para Vermelho e Emerald para Vermelho Plus e Black), permitindo o acesso a mais benefícios, que incluem prioridade na lista de espera de qualquer companhia membro da aliança internacional.

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 Airlines é o principal acionista, com participação de 73%. A Multiplus é a maior e melhor rede de fidelização do Brasil, permitindo que seus participantes acumulem pontos Multiplus em empresas de diversos segmentos através de uma única conta, direta ou indiretamente (através da transferência de um programa parceiro), em mais de 13 mil estabelecimentos comerciais, podendo resgatar os pontos por mais de 550 mil produtos e serviços. Em dezembro de 2014, a rede Multiplus era composta por mais de 400 parceiros e cerca de 13,8 milhões de membros.

Entre as novidades do ano, TAM Fidelidade e TAM Viagens lançarão um novo produto denominado "Pontos + Dinheiro", que permite trocar passagens a partir de mil pontos Multiplus, além de oferecer mais possibilidades de troca, acesso a melhores experiências e promoções da TAM.



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 o 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. Adicionalmente, em 2014 iniciou-

se a construção do primeiro hangar de manutenção da LATAM em Miami, com uma área estimada de 6.200 m², sendo 1.600 m² de câmaras a frio e oficinas, além de 1.350 m² para instalações administrativas.

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 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 SEDES

As principais instalações da TAM estão localizadas em São Paulo, nos hangares

Imobilizado

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.

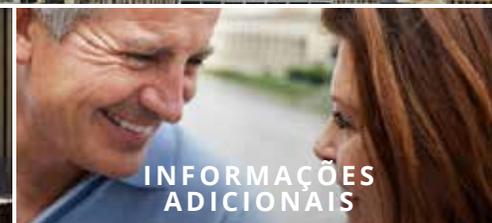
MANUTENÇÃO DE BASE

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.





Ambiente Setorial

A melhora no resultado das companhias aéreas só foi possível graças à consolidação e disciplina de capacidade demonstradas na maioria das regiões, que se provaram fatores-chave para o sucesso das operações.

Dentre os fatores positivos, destacam-se a redução do preço de combustível (preço médio do barril de jet fuel de US\$113) e uma ligeira expansão da Zona do Euro após a crise dos anos anteriores. Dentre os fatores negativos, destacam-se a forte desvalorização de diversas moedas locais em relação ao dólar, além da desaceleração de grandes economias, principalmente da China e Brasil.

Apesar destes fatores distintos que impactaram companhias aéreas do mundo todo, o ano de 2014 foi positivo para o setor como um todo, o que se reflete no crescimento de 5,9% no número de passageiros transportados no período – acima do incremento médio dos últimos 10 anos e suportado pelo aumento de demanda em todas as regiões – e na melhora significativa do resultado operacional e faturamento da indústria global, estimado em US\$ 19,9 trilhões (comparado a US\$ 10,6 trilhões em 2013).

A melhora no resultado das companhias aéreas só foi possível graças à consolidação e disciplina de capacidade demonstradas na maioria das regiões, que se provaram fatores-chave para o sucesso das operações. Com relação a operações domésticas e

regionais, continuamos observando uma tendência em direção ao modelo de baixo custo, que registrou forte expansão, e uma maior segmentação dos passageiros de acordo com suas necessidades de viagem.

Além disso, houve continuação da tendência de estabelecimento de alianças e acordos de cooperação entre companhias ao redor do mundo, resultando em uma melhor conectividade para os passageiros.

Em 2014, destacou-se o bom desempenho das companhias aéreas norte-americanas, as quais – demonstrando uma posição fortalecida e foco na rentabilidade – registraram novamente o melhor desempenho global, em um ambiente setorial muito menos fragmentado, mais disciplinado, com melhores relações trabalhistas e que se beneficiou da criação de maiores fontes de receitas auxiliares (ancillary revenues).

Na Europa, o aumento do tráfego foi impulsionado pelas companhias de baixo custo, enquanto as principais companhias aéreas demonstraram maior disciplina de oferta, concentrando-se em avançar em seus programas de reestruturação de custos. Apesar de o contexto econômico ter sido um pouco



mais favorável em comparação aos anos anteriores, não deixaram de haver dificuldades, relacionadas principalmente à crise entre Rússia e Ucrânia. No Pacífico Asiático, as operadoras registraram maior aumento de tráfego inter-regional, impactado positivamente por companhias de baixo custo e aumento da demanda doméstica, especialmente na China, apesar da desaceleração econômica do país. As moedas locais registraram forte desvalorização em relação ao dólar e houve aumento da concorrência, principalmente por parte de operadoras do Oriente Médio em rotas com destino à Europa.

Ambiente Setorial

Na América Latina, a desaceleração das economias – com a consequente forte depreciação das moedas locais – e o aumento da concorrência – com a entrada de novas operadoras na região – pressionaram a receita unitária das operadoras aéreas em 2014. Além disso, a situação de crise na Venezuela levou ao redirecionamento de capacidades de algumas operadoras deste país para outros da região, com consequente pressão sobre tarifas. Apesar do ambiente desafiador, que incluiu ainda a Copa do Mundo de futebol no Brasil em junho e julho, as operadoras aéreas da América Latina registraram resultados positivos, explicados essencialmente pela disciplina sobre a oferta, principalmente no Brasil.

Com relação ao negócio de carga, houve melhora substancial no volume transportado, que registrou crescimento de 4,5% em 2014 comparado ao incremento de 1,4% em 2013. Este resultado refletiu uma melhora nas condições de comércio global a partir da segunda metade do ano. Esta melhora foi impulsionada principalmente pelas regiões do Pacífico Asiático e Oriente Médio, já que o volume de carga dentro da América Latina permaneceu baixo, devido principalmente ao menor volume de importações a partir do Brasil.

O preço do combustível foi protagonista no ano de 2014, com o jet fuel registrando um preço médio de US\$ 113/barril no ano, o que representa uma redução de mais de 8% em relação a 2013. O impacto desta diminuição, apesar de positivo para o setor aéreo de maneira geral, 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 2015, os preços de combustíveis devem manter estes níveis mais baixos, beneficiando as companhias aéreas.

Tendo em vista a estrutura atual da indústria e as perspectivas do preço de combustível, a Associação Internacional de Transportes Aéreos (IATA) espera um aumento dos resultados das companhias aéreas no ano de 2015, projetando um faturamento global de US\$ 25 bilhões. É importante notar que as economias emergentes devem continuar sendo os principais vetores de crescimento do tráfego global em 2015, 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.



Regulamentação

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.

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,



Regulamentação

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.

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

Regulamentação

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.

Regulamentação

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 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.

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

Regulamentação

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-Montevideu 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,

Regulamentação

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.

Resultados Financeiros

A LATAM Airlines Group registrou um resultado operacional de US\$ 513,4 milhões no ano de 2014, uma redução de 20,3% em relação ao resultado operacional de 2013.

A margem operacional atingiu 4,1%, uma queda de 0,7 p.p. em relação ao ano anterior. A piora do resultado é explicada pelo ambiente macroeconômico mais fraco, com os países da região apresentando crescimentos mais baixos e enfraquecimento das moedas locais, um ambiente concorrencial mais desafiador nas operações internacionais, além do impacto da Copa do Mundo realizada no Brasil entre junho e julho, que impactou adversamente os resultados em cerca de US\$ 140 a US\$ 160 milhões.

Em 2014, a receita total atingiu US\$ 12.471,1 milhões, comparada a uma receita de US\$ 13.266,1 milhões em 2013. A redução de 6,0% é explicada pela queda de 6,2% nas receitas de passageiros e de 8,0% nas receitas de carga, parcialmente compensada por um aumento de 10,6% em outras receitas. Esses resultados refletem ainda o impacto negativo da desvalorização de 9,1% do Real em 2014 sobre as receitas denominadas nesta moeda.

As receitas das operações de passageiros e carga corresponderam a 83% e 14%, respectivamente, das receitas totais em 31 de dezembro de 2014. As receitas de passageiros registraram redução de 6,2% em 2014,

refletindo o crescimento de 1,9% no número de passageiros transportados, parcialmente compensado por uma redução de 7,9% nos yields. Em 2014, a taxa de ocupação atingiu 83,4%, um aumento de 2,5 p.p. em relação a 2013, explicada pelo aumento do número de passageiros transportados apesar da redução de 1,1% na oferta.

Em termos consolidados, a receita por ASK (RASK) registrou queda de 5,1% em relação a 2013, devido basicamente à diminuição dos yields, que refletiu a situação concorrencial no mercado internacional, depreciação das moedas locais (principalmente do Real e do Peso chileno) e o efeito da Copa do Mundo de futebol sobre a demanda de passageiros de negócios em junho e julho.

Em 2014, a diminuição da oferta em relação à capacidade de 2013 deve-se principalmente a uma redução de 2,4% na oferta do negócio internacional, em linha com a estratégia de racionalização de capacidade nestas rotas; e à contínua disciplina sobre a oferta no mercado doméstico brasileiro, onde a companhia reduziu a oferta pelo terceiro ano consecutivo, este ano em 1,4%. A oferta nos mercados domésticos de língua espanhola

seguiu registrando expansão, porém abaixo da média dos anos anteriores, com incremento de 3,6%, refletindo à menor atividade econômica, principalmente no Chile e Peru.

As receitas das operações de carga diminuíram 8,0% em 2014, como resultado da redução de 3,3% no volume de carga transportada, e de uma queda de 4,8% nos yields. O fraco desempenho do mercado de carga reflete a piora do cenário mundial de cargas, o menor volume de exportações a partir da região (principalmente do Brasil), e o aumento da concorrência de companhias aéreas regionais e internacionais na América do Sul. Por esse motivo, em 2014, a LATAM ajustou sua capacidade de carga em 5,6%, buscando potencializar a capacidade de carga das aeronaves de passageiros (belly), à medida que vem retirando gradualmente de operação as aeronaves dedicadas de carga. Além disso, a queda nos yields é explicada pelo impacto negativo da desvalorização de 9,1% do Real sobre as receitas de carga no mercado doméstico brasileiro.

Em 2014, as despesas operacionais totalizaram US\$ 11.957,8 milhões, uma queda de 5,3% em relação às despesas operacionais de 2013,

Resultados Financeiros



levando a uma diminuição de 2,4% no custo por ASK-equivalente (incluindo despesas financeiras líquidas). A redução de custos reflete, principalmente, menores gastos com combustível e remuneração, além do impacto positivo da desvalorização das moedas locais sobre determinados componentes do custo.

A despesa com combustível diminuiu 5,6%, atingindo US\$ 4.167,0 milhões, comparada a uma despesa de US\$ 4.414,2 milhões em 2013. A redução é explicada tanto pelo menor consumo quanto pelo preço mais baixo do combustível.

Com relação ao consumo de combustível, houve redução de 3,7% no ano, em linha com a estratégia de racionalização das operações de passageiros e carga, que levou a uma diminuição de 2,8% no ASK-equivalente, além de iniciativas de eficiência executadas pela LATAM durante o ano, principalmente em relação à sua frota. Com relação ao preço, a diminuição é explicada pela queda de 4,9% no preço do combustível (excluindo o hedge).

Adicionalmente, a LATAM reconheceu em 2014 uma perda com hedge de US\$ 108,7 milhões, comparado a um ganho com hedge de US\$

22,1 milhões em 2013. Com relação ao hedge de taxa de câmbio, a LATAM reconheceu também nesta linha um ganho com hedge do Real de US\$ 3,8 milhões em 2014.

A linha de pessoal e benefícios diminuiu 5,7% em 2014, refletindo a diminuição de 0,3% no número de funcionários e a desvalorização das moedas locais sobre os salários, principalmente a desvalorização de 9,1% do Real e de 15,2% do Peso no período em relação a 2013. Além disso, no quarto trimestre do ano, foi reconhecida uma reversão de US\$ 108 milhões pelo não pagamento de bônus por desempenho no ano.

Em 2014, a LATAM reconheceu ainda despesas não recorrentes com o plano de reestruturação da frota, iniciado no segundo semestre de 2013. O plano visa atender às necessidades da LATAM Airlines Group após a fusão e consiste na redução do número de modelos operados, com a retirada gradual dos modelos menos eficientes e alocação das aeronaves mais adequadas para cada mercado atendido.

Com isso, a LATAM reconheceu uma provisão com despesas de reestruturação da frota de US\$ 112 milhões no primeiro trimestre de

2014, como parte do processo de desativação gradual das aeronaves modelo A330, A340, B737, Dash 8-Q400 e Dash 8-200s. Tais despesas não recorrentes estão relacionadas principalmente a multas pela devolução antecipada e gastos com manutenção para devolução de aeronaves.

Com isso, o Grupo LATAM Airlines registrou prejuízo líquido de US\$ 109,8 milhões no exercício de 2014, comparado a um prejuízo líquido de US\$ 281,1 milhões no exercício de 2013. Esse resultado levou a uma margem líquida negativa de 0,7%, uma melhora de 1,4 p.p. em relação à margem líquida de 2013.

O prejuízo líquido registrado em 2014 foi impactado pela provisão de US\$ 112 milhões para despesas com reestruturação da frota, conforme já mencionado, e por uma perda cambial de US\$ 130,2 milhões, principalmente resultado da desvalorização do Real entre 31 de dezembro de 2013 e 31 de dezembro de 2014. Esse resultado é comparado a um prejuízo de US\$ 482,2 milhões com variação cambial em 2013, refletindo o maior desequilíbrio no balanço da TAM na época.

Resultados Financeiros

Para os 12 meses que termina 31 de dezembro

	2014	2013	% Change
RECEITAS			
Passageiros	10.380.122	11.061.557	-6,2%
Carga	1.713.379	1.862.980	-8,0%
Outras	377.645	341.565	10,6%
TOTAL RECEITAS OPERACIONAIS	12.471.146	13.266.102	-6,0%
DESPESAS			
Pessoal	-2.350.102	-2.492.769	-5,7%
Combustíveis	-4.167.030	-4.414.249	-5,6%
Comissões	-365.508	-408.671	-10,6%
Depreciação e Amortização	-991.264	-1.041.733	-4,8%
Outros Arrendamentos e Tarifas de Aterrisagem	-1.327.238	-1.373.061	-3,3%
Serviço de Passageiros	-300.325	-331.405	-9,4%
Arrendamento de Aeronaves	-521.384	-441.077	18,2%
Manutenção	-452.731	-477.086	-5,1%
Outras Despesas Operacionais	-1.482.198	-1.642.146	-9,7%
TOTAL DESPESAS OPERACIONAIS	-11.957.780	-12.622.197	-5,3%
RESULTADO OPERACIONAL	513.366	643.905	-20,3%
Margem Operacional	4,1%	4,9%	-0,7 pp
RESULTADO LÍQUIDO	-109.790	-281.114	-60,9%
Margem Líquida	-0,9%	-2,1%	1,2 pp
EBITDA	1.504.630	1.685.638	-10,7%
EBITDA Margem	12,1%	12,7%	-0,6 pp.
EBITDAR	2.026.014	2.126.715	-4,7%
EBITDAR Margem	16,2%	16,0%	0,2 pp.

Resultados Financeiros

Para os 12 meses findos 31 de dezembro

	2014	2013	Var. %
SISTEMA			
ASKs-equivalente (milhão)	206.198	212.237	-2,8%
RPKs-equivalente (milhão)	153.978	153.485	0,3%
Taxa de Ocupação (com base em ASKs-equivalente)%	74,7%	72,3%	2,4 pp
Yield com base em RPKs-equivalente (US Cent)	7,9	8,4	-6,7%
Receitas Op. por ASK-equivalente (US Cent)	5,9	6,1	-3,7%
Despesas por ASK-equivalente (US Cent)	6,1	6,2	-2,4%
Galões de Combustível Usado (milhão)	1.220	1.267	-3,7%
Distância Rota Média (milhares de km)	1,6	1,6	0,2%
Número Total de Pessoal (fim do período)	53.072	52.997	0,1%
PASSAGEIROS			
ASKs (milhão)	130.201	131.691	-1,1%
RPKs (milhão)	108.534	106.466	1,9%
Passageiros Transportados (milhares)	67.833	66.696	1,7%
Taxa de Ocupação (com base em ASKs) %	83,4%	80,8%	2,5 pp
Yield com base em RPKs (US Centavos)	9,6	10,4	-7,9%
Receitas por ASK (US Centavos)	8,0	8,4	-5,1%
CARGA			
ATKs (milhão)	7.220	7.652	-5,6%
RTKs (milhão)	4.317	4.467	-3,3%
Toneladas Transportadas (milhares)	1.102	1.171	-5,9%
Taxa de Ocupação (com base em ATKs) %	59,8%	58,4%	1,4 pp
Yield com base em RTKs (US Centavos)	39,7	41,7	-4,8%
Receitas por ATK (US Centavos)	23,7	24,3	-2,5%

Resultados Financeiros

Receitas de passageiros e carga por distribuição geográfica

Para os 12 meses findos 31 de dezembro

	2014	2013	% Change
SYSTEM			
Perú	660.057	646.217	2,1%
Argentina	813.472	950.595	-14,4%
EEUU	1.224.264	1.290.493	-5,1%
Europa	935.893	937.539	-0,2%
Colombia	391.678	387.999	0,9%
Brasil	5.361.594	5.572.884	-3,8%
Ecuador	248.585	273.712	-9,2%
Chile	1.589.202	1.698.476	-6,4%
Asia Pacífico y resto de Latinoamérica	868.756	1.166.622	-25,5%
TOTAL	12.093.501	12.924.537	-6,4%

Prêmios e Reconhecimentos

Em 2014, as companhias aéreas que pertencem ao Grupo LATAM Airlines receberam cerca de 50 prêmios em diversas áreas: Serviço de bordo (excelência da carta de vinhos e do cardápio), Experiência de Viagem (Salas VIP do Grupo LATAM, revistas de entretenimento a bordo) e Reputação, além de rankings que medem sua gestão econômica, social e ambiental.

A seguir, listamos os principais reconhecimentos recebidos pelo Grupo LATAM em 2014:

• **Índice Dow Jones de Sustentabilidade (DJSI):**

O Grupo LATAM Airlines entrou para a categoria Mundial do Índice Dow Jones de Sustentabilidade, tornando-se o primeiro grupo de companhias aéreas do continente americano a receber esse reconhecimento.

• **Skytrax 2014: O maior prêmio do setor.**

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

• **Best of 2014 Awards Gala / Premier Traveler USA**

Primeiro lugar na categoria "Best Airline to South America".

• **Premio Empresa Alas20 (agenda líderes sustentables):**

- Prêmio Melhor dos Melhores
- Melhor relação com investidores, sustentabilidade
- CEO Líder em Sustentabilidade: Enrique Cueto

• **Prêmio de transparência Corporativa/ Universidad del Desarrollo e Chile Transparente LAN**

• **21st World Travel Awards (WTA)**

LAN: Melhor companhia aérea da América do Sul.

• **Best of 2014 Awards Gala / Premier Traveler USA**

LAN: Primeiro lugar na categoria "Best Airline to South America".

• **Top of Mind Internet – DataFolha/UOL**

TAM: Primeiro lugar na categoria companhias aéreas

• **As Marcas mais amadas – Centro de Inteligência Padrão (CIP)**

TAM: Primeiro lugar na categoria companhias aéreas

• **Travelers' Choice Favorites - TripAdvisor®**

Primeiro lugar na categoria companhias aéreas

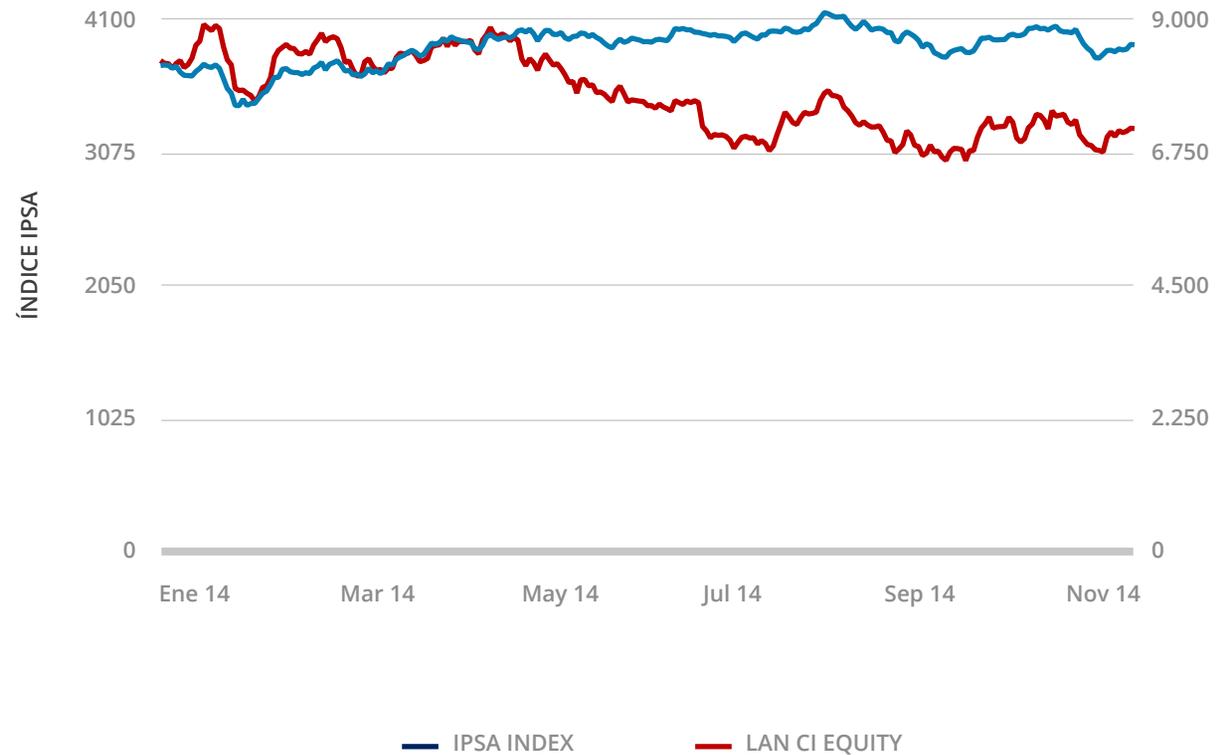
• **Wines on the Wing / Global Traveler**

• TAM: Primeiro Lugar Melhor Champanhe em Classe Executiva Internacional: Drappier Carte d`Or, NV, Champagne, France - TAM

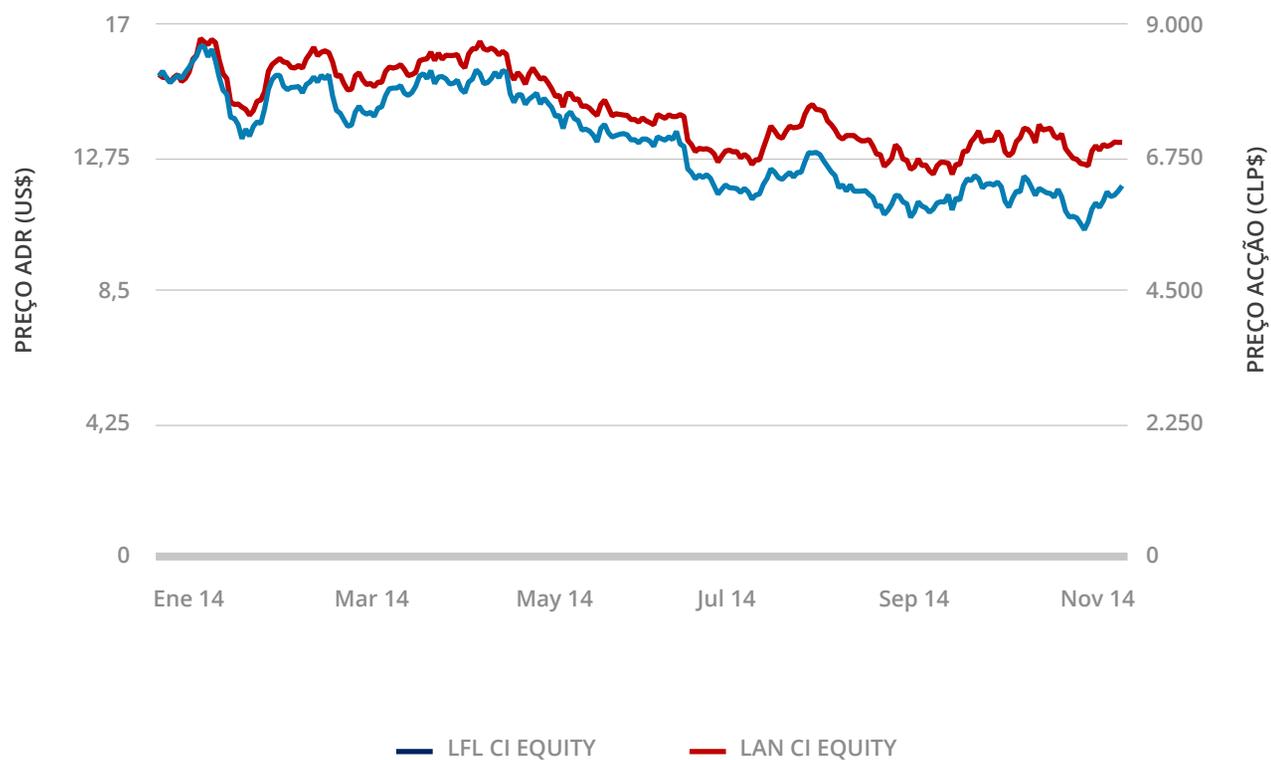
Premio Corresponsables e Pacto Global: Programa "Cuido mi Destino"

Informações sobre as Ações

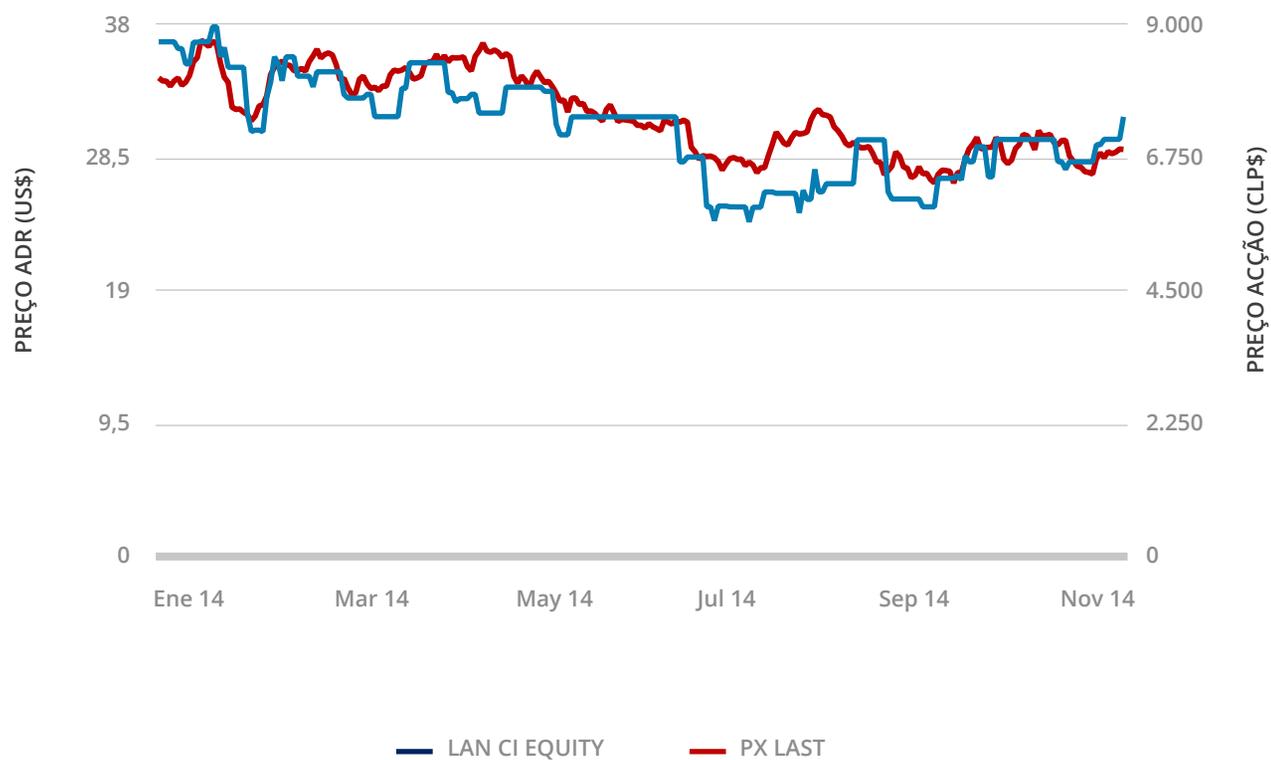
Durante 2014, as ações da LATAM Airlines Group mostraram uma rentabilidade negativa de 14,4%, enquanto que a ADR e BDR da LATAM mostraram uma rentabilidade negativa de 26,5% e 13,5% respectivamente. Em 31 de dezembro de 2014, a capitalização das ações da LATAM foi de US\$6.536 milhões. Durante 2014, a ação da LATAM Airlines Group teve uma rentabilidade abaixo do IPSA (Índice de Preço Seletivo de Acciones), índice que teve uma rentabilidade positiva de 4,2% 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.



Informações sobre as Ações



Informações sobre as Ações



Informações sobre as Ações

Volumes de ações negociadas por Trimestre (Bolsa de Santiago)

2012	Nº de ações negociadas	Preço Médio (CLP)	Valor Total (CLP)
Primeiro Trimestre	64.710.000	14.373	812.172.800.000
Segundo Trimestre	107.445.492	13.097	1.006.390.000.000
Terceiro Trimestre	57.157.847	12.063	683.382.000.000
Quarto Trimestre	38.877.169	11.286	438.423.700.000
2013			
Primeiro Trimestre	31.787.896	11.214	356.563.517.000
Segundo Trimestre	47.046.121	9.209	431.735.536.000
Terceiro Trimestre	60.095.492	7.064	414.584.729.000
Quarto Trimestre	68.677.913	8.167	567.710.204.600
2014			
Primeiro Trimestre	61.484.884	8.211	505.709.680.413
Segundo Trimestre	35.965.643	8.131	289.601.577.406
Terceiro Trimestre	35.231.909	7.191	253.842.152.886
Quarto Trimestre	44.766.542	6.939	310.758.809.345

Informações sobre as Ações

Volumes de ADRs negociados por Trimestre (NYSE)

2012	Nº de ações negociadas	Preço Médio (USD)	Valor Total (USD)
Primeiro Trimestre	17.180.265	29,20	456.019.600
Segundo Trimestre	27.871.128	25,97	725.219.500
Terceiro Trimestre	43.620.441	25,37	1.080.972.000
Quarto Trimestre	23.579.847	23,48	560.725.400
2013			
Primeiro Trimestre	23.842.422	23,62	562.524.908
Segundo Trimestre	35.452.685	19,05	665.938.101
Terceiro Trimestre	41.500.940	13,91	573.896.339
Quarto Trimestre	51.531.434	15,93	822.930.239
2014			
Primeiro Trimestre	39.001.153	14,88	583.899.207
Segundo Trimestre	37.203.364	14,67	543.101.797
Terceiro Trimestre	39.309.163	12,39	486.257.603
Quarto Trimestre	25.321.250	11,58	406.290.235

Informações sobre as Ações

Volumes de BDRs negociados por Trimestre (Bovespa)

2012	Nº de BDRs negociados	Preço Médio (BRL)	Valor Total (BRL)
Segundo Trimestre	35.857.854	52,12	2.041.688.000
Terceiro Trimestre	5.982.600	50,50	301.911.500
Quarto Trimestre	1.118.000	47,00	54.162.270
2013			
Primeiro Trimestre	1.581.895	45,74	73.304.033
Segundo Trimestre	1.027.918	38,10	40.259.529
Terceiro Trimestre	1.214.565	30,59	38.707.827
Quarto Trimestre	93.816	35,71	3.347.264
2014			
Primeiro Trimestre	223,6	34,73	7.371.941
Segundo Trimestre	90	33,09	2.914.078
Terceiro Trimestre	147,6	26,88	4.280.666
Quarto Trimestre	105,6	28,49	2.926.065

Informações Adicionais

Durante o ano de 2014, assim como nos anteriores, os principais fornecedores da LATAM Airlines eram representados pelas fabricantes de aviões Airbus e Boeing.

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: MTU Maintenance Hannover, Celma Companhia Electromecânica, Rolls Royce PLC, International Aero Engines, General Electric Co. y CFM International Inc. (Manutenção); Zodiac Seats US, Recaro, BE Aerospace, Zodiac seats UK (bancos); Honeywell e Rockwell Collins (Avionics); Air France, LUFTHANSA Technik, Fokker Services (Componentes MRO); Panasonic, Thales, Zodiac (Entretenimento a Bordo); Messier Bugatti (Trens de Pouso e Freios); UTC Aerospace (Naceles); Heico Corp, AMG (Reparos). Somam-se a esses os nossos fornecedores de combustível, tais como Raizen Combustíveis S.A., Petrobras, Air BP, Shell, World Fuel Services, Repsol, 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.

Fatos Relevantes

OUTROS / NOVEMBRO 3, 2014

Em 29 de setembro de 2014 foi publicada no Diário Oficial do Chile a Lei nº 20.780 (“Lei”), a qual “modifica o sistema tributário de renda e introduz diversos ajustes no sistema tributário”. Dentre as importantes reformas tributárias que a mencionada Lei contém, altera-se de forma gradual, de 2014 à 2018, a Taxa de Imposto de Primeira Categoria, a qual deve ser declarada e paga a partir do ano tributário 2015. A mencionada taxa chegará a 27% (vinte e sete por cento), caso a opção seja pelo sistema parcialmente integrado ou a 25% (vinte e cinco por cento), caso a opção seja pelo sistema de renda atribuída. A Lei estipula que, caso não seja exercida a opção, será aplicado por padrão o sistema parcialmente integrado às sociedades anônimas, o qual poderá ser modificado uma vez, transcorridos cinco anos. Em 17 de outubro de 2014, a Superintendência de Valores e Seguros publicou o Ofício Circular nº 856, no qual estabelece que o registro dos efeitos no ativo e passivo por impostos diferidos, originados pelas modificações introduzidas pela Lei, em 30 de setembro de 2014, deverá contabilizar-se contra o patrimônio. A LATAM estima um

impacto em suas Demonstrações Financeiras de, aproximadamente, US\$ 150 milhões (cento e cinquenta milhões de dólares norte americanos) a utilizar a taxa do sistema parcialmente integrado, considerando que este sistema é aplicado por padrão para as sociedades anônimas. O impacto estimado será reconhecido como um encargo líquido no patrimônio, conforme o estabelecido no Ofício Circular nº 856. A LATAM apresenta suas Demonstrações Financeiras para a Securities and Exchange Commission (“SEC”) dos Estados Unidos da América e para a Comissão de Valores Mobiliários (“CVM”) no Brasil, sob as Normas Internacionais de Informações Financeiras (NIIF), as quais estabelecem na Norma Internacional de Contabilidade nº 12 – Impostos sobre Lucros, que os efeitos por mudanças nas taxas devem ser reconhecidos no resultado do exercício. Mediante isto, a Companhia reconhecerá o impacto mencionado no parágrafo anterior, em suas Demonstrações Financeiras que serão apresentadas a SEC e CVM, a débito de Despesa de Imposto no resultado para o período findo em 30 de setembro de 2014.

MUDANÇAS NA ADMINISTRAÇÃO / SETEMBRO 2, 2014

Nesta data, a Sra. Maria Cláudia Oliveira Amaro apresentou sua renúncia ao cargo de Diretora da Companhia e, em sua substituição, o Conselho de Administração elegeu o Sr. Henri Philippe Reichstul. Dessa forma, na próxima Assembleia Geral Ordinária de Acionistas da LATAM Airlines, a ser realizada em 2015, procederemos com a eleição e renovação dos membros da Diretoria.

MUDANÇAS NA ADMINISTRAÇÃO / ABRIL 29, 2014

Em reunião da Assembleia Geral Ordinária de Acionistas (AGO), os acionistas da LATAM deliberaram o seguinte:

a) Aprovado o Relatório Anual, Balanços e Demonstrações Financeiras da Companhia relativas ao exercício findo em 31 de dezembro de 2013; Ressalta-se que foi apurado prejuízo no período e, portanto, a Companhia não distribuirá dividendos.

b) Eleitos os membros do Conselho de Administração da LATAM, com prazo de mandato pelo período de 02 (dois) anos, os Srs.:

1. Juan José Cueto Plaza.
2. Mauricio Rolim Amaro.
3. Maria Claudia Amaro.
4. Ramón Eblen Kadis.
5. Carlos Heller Solari.
6. Francisco Luzón López.
7. Ricardo J. Caballero.
8. Juan Gerardo Jofré Miranda.
9. Georges de Bourguignon Arndt.

Ressalta-se que os Srs. indicados pelos números 7, 8 e 9 acima foram eleitos na qualidade de Conselheiros Independentes, de acordo com o artigo 50 bis da Lei nº 18.046, referente às Sociedades Anônimas no Chile.

c) Estabelecida a remuneração do Conselho de Administração da Companhia para o exercício de 2014;

d) Estabelecida a remuneração da Diretoria da Companhia e de seu orçamento para o exercício de 2014;

Fatos Relevantes

e) Escolhida a empresa de auditoria externa da Companhia, bem como as Agências Classificadoras de Risco da Companhia;

f) Informado o custo de processamento, impressão e envio da informação a que se refere a Circular 1.816 da Superintendência de Valores e Seguros; e

g) Escolhido o jornal em que serão realizadas as publicações legais da Companhia.

Junta extraordinária de acionistas, citaciones, acordos e proposições / Abril 4, 2014
Em Reunião Ordinária realizada no dia 04 de abril de 2014, o Conselho de Administração da LATAM decidiu convocar a Assembleia Geral Ordinária para o dia 29 de abril de 2014 às 10:00 (Chile), no Hotel Regal Pacífico, Salón Pacífico, Av. Apoquindo nº 5680, Las Condes, Santiago, Chile, para deliberar sobre a seguinte ordem do dia:

a) Aprovação do Relatório Anual, Balanços e Demonstrações Financeiras da Companhia relativas ao exercício findo em 31 de dezembro de 2013;

b) Eleição do Conselho de Administração da Sociedade;

c) Estabelecimento da remuneração do Conselho de Administração da Companhia para o exercício findo em 31 de dezembro de 2014;

d) Estabelecimento da remuneração da Diretoria da Companhia e de seu orçamento para o exercício findo em 31 de dezembro de 2014;

e) Escolha da empresa de auditoria externa da Companhia; escolha das Agências Classificadoras de Risco da Companhia; e esclarecimentos sobre as matérias estabelecidas no item XVI da Lei 18.046 das Sociedades Anônimas;

f) Informação sobre o custo de processamento, impressão e envio da informação a que se refere a Circular 1.816 da Superintendência de Valores y Seguros;

g) Escolha do jornal em que serão realizadas as publicações legais da Companhia; e

h) Outras matérias sociais que devam ser deliberadas em Assembleia Geral Ordinária da Companhia.

Conforme previsto no Artigo 59 da Lei das Sociedades Anônimas do Chile, os documentos referentes aos diversos assuntos submetidos a voto se encontram à disposição dos acionistas em nosso website, no endereço www.latamairlinesgroup.net. O Cartão de Voto (Proxy Card) também estará disponível no website mencionado a partir do dia 11 de abril de 2014.

OUTROS / JANEIRO 10, 2014

Com relação ao aumento de capital aprovado pela Assembleia Geral Extraordinária da LATAM Airlines, realizada em 11 de junho de 2013: Nesta data, foram colocadas, mediante procedimento de Leilão de Ordens, de acordo com o disposto na Seção 2.4A do Manual de Operações em Ações da Bolsa de Comercio de Santiago, Bolsa de Valores, as 10.314.872 ações não subscritas dentro do período de exercício do direito de preferência findo em 19 de dezembro de 2013. O preço da colocação correspondeu

a US\$ 15,17, conforme o câmbio da moeda norte-americana publicado pelo Banco Central do Chile na quinta-feira, 09 de janeiro de 2014, equivalente a 8.072,60 pesos chilenos, levantando, assim, o equivalente na data de hoje, aproximadamente US\$ 156,5 milhões. Desta forma, foi concluído com sucesso o processo de colocação de 100% das 62.000.000 ações da emissão primária (que excluem as ações destinadas aos planos de remuneração dos funcionários da Companhia e de suas afiliadas) da Companhia, relativas ao aumento de capital referido anteriormente, totalizando US\$ 940,5 milhões levantados com a operação.

Fatores de Risco

Não controlaremos as ações com direito a voto ou o Conselho de Administração da TAM.

RISCOS RELACIONADOS ÀS NOSSAS OPERAÇÕES

- Não controlaremos as ações com direito a voto ou o Conselho de Administração da TAM.
- Os ativos da LATAM incluem uma quantidade significativa de goodwill.
- A impossibilidade de implementar com sucesso nossa estratégia prejudicaria nossos negócios e o valor de mercado das ADSs e de nossas ações ordinárias.
- Caso não tenhamos sucesso na implementação da nova marca única, nosso negócio e o valor de mercado de nossas ADSs e ações ordinárias poderão sofrer efeitos adversos.
- A combinação dos programas de passageiros frequentes da LAN e da TAM pode levar certo tempo.
- Os resultados financeiros da LATAM estão expostos à variação cambial.
- Dependemos de alianças estratégicas ou relações comerciais em muitos países em que operamos,

e nosso negócio pode ser prejudicado com o fim de qualquer uma de nossas alianças estratégicas e relações comerciais.

- Nossos negócios e resultados operacionais podem ser prejudicados se deixarmos de obter e manter rotas, acessos e direitos adequados a aeroporto e outras permissões de operação.
- Uma parte considerável das nossas receitas de carga provém de uma variedade relativamente limitada de produtos, que podem ser afetados por acontecimentos que impactem sua produção ou comercialização.
- Nossas operações estão sujeitas a variações no fornecimento e custo de combustível aéreo, que podem impactar prejudicialmente nossos negócios.
- Confiamos na manutenção de uma alta taxa de utilização diária de aeronaves para aumentar nossas receitas, o que nos faz particularmente vulneráveis a atrasos.
- Operamos aeronaves Airbus e Boeing e dependemos delas. Nosso negócio estará em risco se não recebermos pontualmente a entrega de aeronaves, se não houver

aeronaves disponíveis de tais companhias ou se o público tiver uma visão negativa de nossos aviões.

- Qualquer atraso na entrega das aeronaves Airbus A350 pode prejudicar nosso plano de frota.
- Se não conseguirmos incorporar aeronaves arrendadas à nossa frota a preços e termos aceitáveis no futuro, nosso negócio poderá ser prejudicado.
- Nosso negócio pode ser prejudicado caso não possamos atender nossos importantes requerimentos de financiamento futuro.
- Nosso negócio pode ser afetado negativamente por nosso alto índice de endividamento e obrigações de arrendamento de aeronaves em comparação a nosso capital social.
- As variações das taxas de juros poderiam afetar adversamente nossas obrigações com juros, negócios, posição financeira, resultados operacionais e perspectivas, além do preço das nossas ADRs e BDRs e ações preferenciais.

Fatores de Risco

- Os aumentos de custos de seguros e/ou reduções importantes de suas coberturas podem prejudicar nossa situação financeira e os resultados de nossas operações.
 - Os problemas suscitados nos sistemas de controle de tráfego aéreo ou outras falhas técnicas podem interromper nossas operações e ter um efeito adverso significativo em nosso negócio.
 - Nosso êxito financeiro depende da disponibilidade e do desempenho do pessoal-chave, que não está sujeito a restrições sobre trabalhar para a concorrência.
 - Nosso negócio é extremamente dependente de serviços fornecidos por terceiros. Caso esses terceiros não forneçam o serviço conforme o esperado, ou caso haja interrupções em nossos relacionamentos com os fornecedores ou no fornecimento de serviços para a Companhia, nossa posição financeira e os resultados das operações poderiam sofrer efeitos negativos.
 - Perturbações ou falhas de segurança em nossa infraestrutura de tecnologia da informação poderão interferir em nossas operações, comprometer informações de passageiros ou funcionários e nos expor a obrigações que podem prejudicar nossos negócios e nossa reputação.
 - Nosso negócio pode sofrer consequências adversas caso não consigamos fechar acordos de negociação coletiva satisfatórios com nossos funcionários sindicalizados.
 - Ações coletivas dos colaboradores poderiam causar dificuldades operacionais e impactar negativamente o nosso negócio.
 - Os aumentos de custos de mão de obra, que constituem uma parte substancial dos nossos custos operacionais, afetam diretamente nossos resultados.
 - É possível que enfrentemos dificuldades para encontrar, capacitar e reter funcionários.
- RISCOS RELACIONADOS AO SETOR AÉREO**
- Nosso desempenho depende materialmente da situação econômica dos países em que operamos. Condições econômicas adversas nesses países podem ter um impacto negativo em nosso negócio.
 - Nosso negócio é altamente regulado. Dessa forma, mudanças no ambiente regulatório em que operamos podem afetar negativamente os nossos negócios e os resultados das nossas operações.
 - Os prejuízos e obrigações decorrentes de acidentes que afetem uma ou mais aeronaves podem prejudicar substancialmente nossos negócios.
 - Os altos níveis de concorrência do setor aeronáutico podem prejudicar nosso nível operacional.
 - O Chile abriu seu setor aéreo nacional para companhias aéreas estrangeiras sem restrições, o que poderá alterar o cenário competitivo do setor de aviação doméstico no Chile, afetando nossos negócios e resultados operacionais.
 - A redistribuição de determinados direitos de pouso e aterrissagem pode afetar negativamente nossos resultados operacionais.

Fatores de Risco

- Alguns de nossos concorrentes podem receber apoio externo, o que prejudicaria nossa posição competitiva.
- A estrutura normativa da aviação civil no Brasil está passando por alterações, e não foi possível avaliar até o momento os resultados dessas alterações em nossos negócios e resultados operacionais.
- Nossas operações estão sujeitas a normas ambientais locais, nacionais e internacionais; os custos de cumprimento dessas normas aplicáveis ou as consequências do seu descumprimento poderiam afetar negativamente nossos resultados, negócios ou reputação.
- Nossos negócios podem ser prejudicados por uma mudança desfavorável na conjuntura do setor de aviação comercial, causada por acontecimentos exógenos que afetem os hábitos turísticos ou aumentem os custos, tais como epidemias, condições climáticas e desastres naturais, guerras ou ataques terroristas.
- Acontecimentos em países latino-americanos e outros mercados emergentes podem afetar de maneira adversa a economia chilena, impactar negativamente nosso negócio e resultados operacionais e provocar uma baixa no preço de mercado de nossas ações ordinárias e ADS.
- As alterações da taxa de imposto sobre o rendimento ou regime de tributação no Chile podem afetar nossos resultados financeiros.
- Flutuações do valor do peso chileno e outras moedas dos países em que operamos podem afetar negativamente nossas receitas e rentabilidade.
- O governo brasileiro exerce influência significativa sobre a economia do Brasil, podendo continuar a exercê-la, o que teria um impacto negativo sobre nosso negócio, condição financeira e resultados operacionais.
- Não somos obrigados a divulgar a mesma quantidade de informações para nossos investidores quanto os emissores dos Estados Unidos, por isso é possível que se receba menos informações do que se receberia de uma empresa norte-americana similar

RISCOS RELACIONADOS ÀS NOSSAS AÇÕES ORDINÁRIAS E ADS

- Os interesses dos nossos acionistas majoritários podem divergir dos interesses dos demais acionistas.
- A colocação de nossas ADS e ações ordinárias no mercado de valores é limitada e pode ter ainda mais iliquidez e volatilidade de preços.
- Os titulares de ADS podem ser prejudicados pelas desvalorizações de moedas e flutuações da taxa de câmbio.
- Futuras mudanças nos controles de investimento estrangeiro e retenção de impostos podem afetar negativamente os residentes não chilenos que investem em nossas ações.
- Os titulares de nossas ADS podem ficar impossibilitados de exercer seus direitos preferenciais em determinadas circunstâncias.



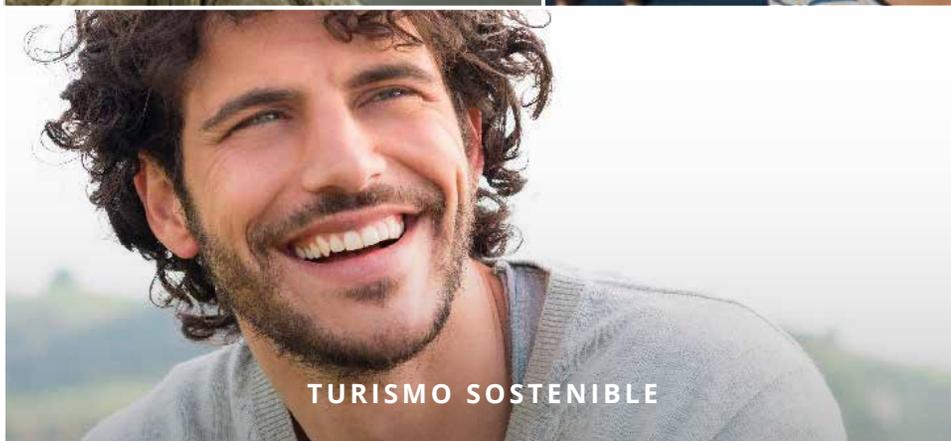
MEDIO AMBIENTE



CLIENTES



FUNCIONARIOS



TURISMO SOSTENIBLE



RELAÇÕES GOVERNAMENTAIS
E TÊMAS REGULATÓRIOS

Visão de Sustentabilidade

2014 foi um ano de avanços e cumprimento de metas para a gestão da sustentabilidade da LATAM Airlines Group. Transitamos por um processo que continua em andamento e que está definindo os passos para a implementação de uma estratégia renovada, que além de determinar os objetivos do negócio, também contribui para todos os nossos grupos de interesse.

O processo de materialidade realizado em 2013, onde foram mapeados e definidos os temas e impactos econômicos, sociais e ambientais mais relevantes para o nosso negócio, foi fundamental para o desenvolvimento da nossa Estratégia Corporativa de Sustentabilidade 2015-2018.

É assim que essa estratégia reflete nossa busca pela longevidade através da integração de uma visão mais ampla do negócio, onde a geração de valor não passe apenas pelo desempenho econômico que nossos acionistas, investidores e público interno precisam, mas também incorpore fornecedores, comunidade, clientes e meio ambiente. Por sua vez, esta visão integral da nossa gestão empresarial incorpora a história e as particularidades da LAN e da TAM.

O ano de 2015 trará o desafio de lançar e executar

os programas, atividades e metas associados à estratégia, além de construir os alicerces para sua continuidade nos próximos anos e acompanhar o objetivo de nos tornarmos uma das três melhores companhias aéreas do mundo, mantendo sempre uma boa relação e um diálogo permanente com todos os stakeholders.

Esperamos gerar um benefício direto para nossa companhia, bem como para os grupos de interesse com os quais nos relacionamos, através de uma gestão voltada para a mitigação dos nossos riscos sociais e ambientais, a preservação do valor turístico da região, o atendimento às expectativas dos nossos clientes e colaboradores, o acesso a fundos mundiais de investimento mais responsáveis e o objetivo de nos tornarmos líderes do setor aéreo no Índice Dow Jones de Sustentabilidade.

Uma das principais conquistas de 2014 deu-se com a entrada no Índice Dow Jones de Sustentabilidade Mundial, sendo o primeiro grupo de companhias aéreas da América listado neste seleto grupo.

A seguir, apresentamos as diferentes iniciativas implementadas como base da nossa Estratégia de Sustentabilidade, destacando os

marcos mais relevantes de 2014. A estratégia compreende três âmbitos fundamentais para contribuir para a crescente sustentabilidade do Grupo LATAM Airlines:

- Governança de sustentabilidade
- Mudanças climáticas
- Cidadania corporativa

Trabalhando nesses três eixos, buscamos avançar no equilíbrio e interação dos âmbitos econômico, social e ambiental, conseguindo crescer economicamente, gerenciar nossos impactos sobre o meio ambiente e contribuir para o progresso social. Este é o princípio adotado pela companhia para determinar seu sucesso nas sociedades onde opera.



Governança de Sustentabilidade

Definimos a Governança como o sistema que mobiliza, monitora e integra a sustentabilidade no negócio, envolvendo toda a nossa cadeia de valor.

A estrutura de tomada de decisões é o ponto mais importante na gestão de uma companhia, ainda mais quando se deseja sair do espaço tradicional empresarial e transitar para uma organização que contribua significativamente para o desenvolvimento sustentável. É com isso que a LATAM Airlines Group está comprometido, a começar pelos nossos líderes, o que se traduziu no reconhecimento recebido em 2014 por Enrique Cueto, eleito “CEO Líder em Sustentabilidade” pela Agenda de Líderes Sustentables 2020 (ALAS20).

No marco da governança pela sustentabilidade, incorporamos a visão de cadeia de valor, por isso a gestão de nossos clientes e fornecedores é tão importante.

Oferecer um serviço de excelência e proporcionar uma experiência diferenciada para os clientes é fundamental para o sucesso dos negócios da LATAM Airlines Group, tanto no segmento de passageiros quanto no de carga. Buscamos otimizar nossos processos a partir de uma cultura de melhoria contínua,

trabalhando para conquistar a confiança e fidelização do cliente, desde o planejamento, a oferta de voo, o check-in ou embarque até o encerramento da viagem e a entrega da mercadoria transportada.

Em 2014, com o intuito de aprimorar os serviços oferecidos antes e durante o voo, a LATAM investiu US\$100 milhões em projetos de tecnologia. 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.

Os grandes avanços alcançados incluem o desenvolvimento de aplicativos para smartphones, cujo objetivo é permitir que os clientes administrem todas as variáveis de sua viagem através de seus dispositivos móveis, incluindo o cartão de embarque em versão eletrônica. Com relação à experiência de voo, foi criado o acesso a um sistema de entretenimento sem fio para dispositivos pessoais, chamado “LAN e TAM Entertainment”, oferecendo aos passageiros mais opções durante sua viagem para assistir a filmes,

séries e vídeos em seus próprios smartphones, tablets e laptops. Também é possível acessar o portal do YouTube, com a melhor seleção de conteúdo dos canais mais populares do site.

No negócio de Carga, também foi desenvolvido um plano de investimentos em sistemas para soluções digitais voltadas para clientes das unidades LAN e TAM, no total de US\$25 milhões.

O ano de 2014 também trouxe muitos avanços na gestão e no relacionamento com clientes através dos serviços de atendimento, apresentando um sistema unificado para LAN e TAM. Todos os contatos são registrados e analisados para que os clientes recebam uma solução e uma resposta personalizada.

As iniciativas mencionadas acima colaboram diretamente para a sustentabilidade do negócio e o atendimento às expectativas dos clientes. Ainda assim, o compromisso da companhia inclui aprofundar as ações com clientes que reforcem a contribuição para o desenvolvimento sustentável.

Com relação aos nossos fornecedores, 2014 foi um ano importante para a relação com esse

Governança de Sustentabilidade



grupo de interesse, já que definimos a Política de Compras Corporativas da LATAM Airlines Group, alinhando políticas e simplificando processos de duas instituições que, até pouco tempo, eram independentes. Este documento, entregue a todos os trabalhadores da área de Compras, estabelece os princípios de sustentabilidade que a companhia deseja priorizar em toda a sua cadeia de valor, destacando aspectos como: proteção dos direitos humanos, práticas anticorrupção, condições de trabalho e responsabilidade socioambiental, entre outros. Por sua vez, destaca-se a definição dos procedimentos para licitações e o preço padrão para as diferentes categorias de fornecedores.

Por outro lado, a companhia está trabalhando em um piloto de identificação e avaliação socioambiental de fornecedores, que já tem um plano de trabalho definido. A aproximação inicial foi baseada na identificação dos riscos

próprios do negócio, que serão trabalhados a partir de uma matriz de riscos que compreende quatro dimensões: restauração, mobilização, serviços de tecnologia da informação (IT) e de segurança. Esta iniciativa é um exemplo do que o Grupo LATAM realiza através de sua Vice-presidência de Compras e Supply Chain, que monitora permanentemente os aspectos que podem ser considerados críticos, como manutenção dos equipamentos, sistemas de backup, horas extra, ou a saúde e segurança dos fornecedores de alimentos.

Por fim, como o desenvolvimento local é um aspecto importante da nossa estratégia, o nível de investimento que fazemos em empresas das regiões onde operamos é fundamental. É por isso que priorizamos a contratação de empresas locais ou controladas de empresas internacionais, porém estabelecidas no país de operação, para ser um aliado ativo do desenvolvimento econômico local.

Mudanças Climáticas



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.



Ciente do impacto gerado pelo setor (responsável por 2% das emissões de gases do efeito estufa atribuíveis à atividade humana), a LATAM Airlines Group tem por objetivo liderar e ser uma referência mundial em mudanças climáticas, através de maior eficiência e competitividade.

As emissões de CO₂, ruído e resíduos gerados nas operações aéreas e terrestres são os principais impactos ambientais que a LATAM busca minimizar, lançando mão de diversos programas específicos e iniciativas, como a implantação de um Sistema de Gestão Ambiental, redução da sua pegada de carbono, aumento do uso de energias alternativas renováveis, minimização da geração de resíduos e aumento da sua eco-eficiência.

O Sistema de Gestão Ambiental da LATAM Airlines Group, alinhado às exigências da norma ISO 14001

para as operações terrestres, e o sistema de gestão ambiental IEnVA (Environmental Assessment) desenvolvido em conjunto com a IATA para operações de voo, estabelecem controles sobre impactos ambientais relevantes, programas de eficiência, otimização de processos e gestão dos riscos associados às emissões da operação.

A maior parte das nossas emissões de gases do efeito estufa provém da queima de combustíveis, o que torna essencial o aumento da eficiência, redução do consumo e gestão adequada deste item.

Nesse sentido, são realizadas ações de eco-eficiência e melhoria contínua, tais como a aquisição de aeronaves modernas equipadas com motores de última geração e a inclusão de critérios de eficiência que resultem em melhorias ambientais nas decisões da companhia envolvendo a aquisição, operação e manutenção da sua frota. Os Programas LEAN Fuel e Smart Fuel apresentam pelo menos 20 iniciativas já implementadas, incluindo fortes investimentos em renovação da frota, gestão mais eficiente de rotas e duração de voos - graças ao uso de novas tecnologias, como o sistema de navegação RNP (Required Navigation Performance), utilização de plataformas para desembarque parcial, controle do fluxo de ar condicionado, otimização

da capacidade de carga em aeronaves de passageiros e carga através de inovações que reduzem o peso a bordo, atualização e lavagem dos motores, entre outros. Os resultados falam por si só: em 2014, alcançamos uma redução de 298.184 toneladas de CO₂.

Outro aspecto fundamental com relação a eco-eficiência são as condições de operação da frota, suportadas pelo importante trabalho de manutenção e pela estratégia de renovação. Nesse sentido, a companhia realiza a atualização, substituição de peças e lavagem de motores de forma preventiva, o que lhe permite aumentar a eficiência do consumo de combustível da frota e, com isso, diminuir o impacto ambiental. Além disso, como parte da nossa estratégia de liderança, investimos na manutenção de uma das frotas mais jovens do mercado, composta atualmente por 327 aeronaves com idade inferior a sete anos.

Nossos esforços de gestão e mitigação de impactos também ficaram evidentes nos voos realizados no Brasil durante a Copa do Mundo de futebol, para os quais compensamos 100% das emissões de gases do efeito estufa nas rotas com destino às 12 cidades-sede. No total, foram compensadas 100 mil toneladas de gases

Mudanças Climáticas



do efeito estufa, correspondendo a 4,5 mil voos. Os projetos associados a créditos de carbono Premium trazem importantes benefícios socioambientais para as comunidades envolvidas, tais como a preservação da biodiversidade, inclusão social, estímulo à cultura e cuidados da saúde.

O setor de transporte aéreo está fortemente empenhado em desenvolver a demanda e a utilização de energias alternativas mais eficientes e com menor impacto ambiental, buscando contribuir para a redução da sua pegada de carbono. Como companhia, nos alinhamos a estes esforços e estamos envolvidos no desenvolvimento de pesquisas para a promoção do uso de biocombustíveis de segunda geração em voos, sendo os primeiros da América do Sul a realizar voos utilizando esta tecnologia.

Além disso, uma das principais metas da LATAM Airlines Group e da indústria é alcançar crescimento com carbono neutro até 2020. Com este objetivo em vista, 2014 foi o terceiro ano consecutivo em que a LAN Peru neutralizou suas operações terrestres através de um programa de compensação que contribui para o reflorestamento da Amazônia Peruana em parceria com a empresa Bosques Amazónicos

(BAM). Da mesma forma, a LAN Colombia juntou-se à iniciativa neutralizando suas emissões terrestres através da aquisição de créditos de carbono de um importante projeto de redução das emissões resultantes do desmatamento e degradação de florestas (REDD) no corredor de conservação Chocó Darién. O projeto conta com certificação ouro segundo a classificação do Clima, Comunidade e Biodiversidade. Adicionalmente, quase 35% dos recursos obtidos com a venda dos créditos são investidos em programas de desenvolvimento comunitário.

Outro importante impacto das operações do setor aéreo é a poluição sonora e da qualidade do ar. A LATAM Airlines desenvolve um controle permanente e diferentes medidas para a gestão e redução dos níveis de ruído gerados pelas operações, tais como o investimento em motores mais modernos e silenciosos, e a realização de operações em hangares e aeroportos utilizando somente um motor (monobra one engine taxi).

O desafio estratégico para a LATAM Airlines Group quanto à sustentabilidade ambiental para os próximos anos é atingir a marca de 100% de implantação do Sistema de Gestão Ambiental em todas as suas operações.

Cidadania Corporativa

Buscamos, através da Cidadania Corporativa, compreender nosso desempenho perante a sociedade e, a partir daí, promover o progresso social. Isso inclui tanto as comunidades do entorno dos destinos onde operamos quanto os nossos próprios colaboradores.

O ano de 2014 destacou-se nesse sentido, com a materialização e disseminação da Cultura LATAM entre os nossos funcionários. O esforço contribuiu para a definição de que a LATAM Airlines Group busca e reúne pessoas que compartilhem um valor principal: a Paixão, que se traduz nos valores que orientam o nosso comportamento. Paixão pela segurança, Paixão pelo cliente, Paixão pela equipe e Paixão pela Excelência.

Procuramos fazer com que os 53.072 colaboradores da companhia atinjam todo o seu potencial, estando comprometidos e, principalmente, voltados ao cliente, e que possam desenvolver-se e crescer na organização. Para isso, a companhia busca fazer com que todos os colaboradores conheçam e estejam alinhados aos seus objetivos, trabalhando de maneira eficiente, ágil, com papéis claramente definidos e de maneira coordenada.

Entre os benefícios oferecidos aos nossos colaboradores, destacamos seguro de vida, plano de saúde, plano de previdência, assistência maternidade e cobertura para pessoas com deficiência, entre outros.

Com relação à qualificação e capacitação dos nossos colaboradores, procuramos oferecer uma experiência completa de aprendizagem. Em 2014, foram investidos US\$ 39.157 em 1.910.367 horas de treinamento interno, e US\$ 430.652 em 150

bolsas de estudos para os nossos colaboradores.

Outro aspecto fundamental para a indústria aeronáutica é a saúde e segurança ocupacional. Por isso, a LATAM Airlines Group preocupa-se em minimizar seus índices de acidente de trabalho. Para alcançar este objetivo, utilizamos ferramentas de gestão que incluem desde iniciativas comportamentais, até a segurança física, eliminando riscos potenciais através de regras, padrões e procedimentos.

Ao operar em diversos países da região, o alcance do nosso impacto também é amplo. Por este motivo, definimos, em linha com a nossa relação de proximidade com as Comunidades, uma estratégia de apoio ao Turismo Sustentável e ao Investimento Social.

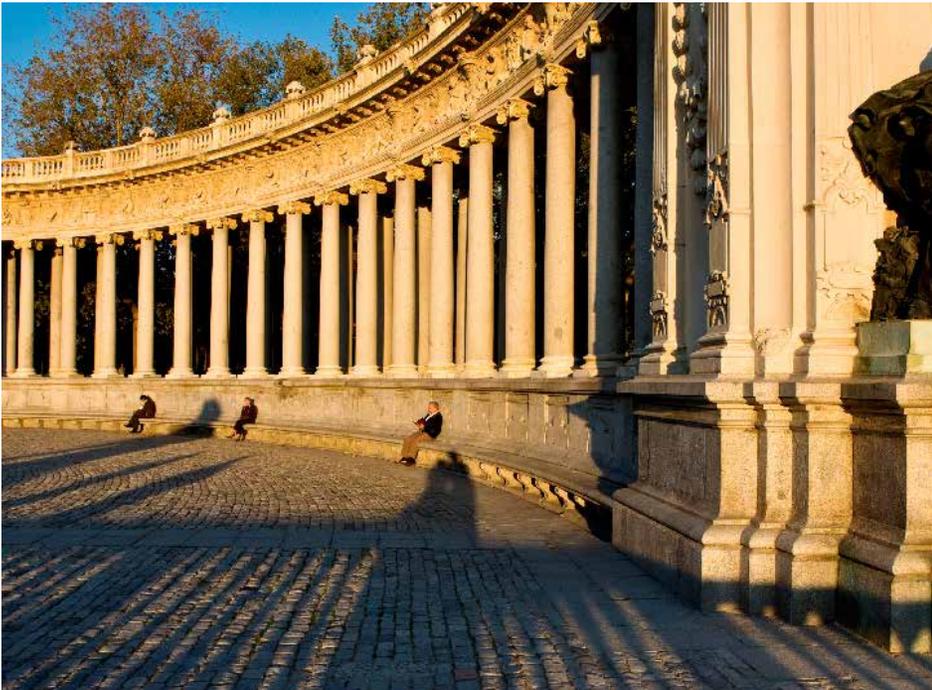
Nossa principal responsabilidade é promover o desenvolvimento sustentável junto aos stakeholders nos destinos onde operamos, já que o nosso maior impacto na região deriva da conectividade que proporcionamos. Buscamos nos posicionar como líderes em sustentabilidade na região, como promotores do turismo sustentável em prol do desenvolvimento da região. Para isso, definimos quatro pilares de trabalho, suportados pelo eixo transversal da integração dos esforços de todos os stakeholders.

Com relação ao turismo sustentável, em 2014

foi realizado novamente na Argentina, Chile, Colômbia, Equador e Peru o programa Cuido mi Destino (CMD), que completou 5 anos. 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 participaram de palestras informativas sobre consciência turística, meio ambiente e cultura local, contribuindo assim para o avanço do turismo sustentável e promoção do patrimônio histórico e cultural da América Latina. Desde a sua criação em 2009, o programa já percorreu 21 localidades da América Latina, engajando mais de 2,6 mil alunos, além de voluntários do Grupo LATAM Airlines.

Por último, com relação ao Investimento Social, focamos na contribuição que podemos gerar como grupo para as 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. Entre as organizações que apoiamos, destacamos: Un Techo para Mi País, América Solidária, Coaniquem, María Ayuda, Corporación la Esperanza, UNICEF, Make-a-Wish, Childhood, Fundação Amazônia Sustentável e Central Nacional de Transplantes.

Relações Governamentais e Temas Regulatórios



Por meio das relações que mantém com órgãos governamentais e entidades setoriais nos diversos mercados em que atua, a LATAM Airlines Group mantém uma voz ativa frente a questões que influenciam direta ou indiretamente sua estratégia de negócios.

Ao longo do tempo, procuramos fortalecer nossa participação em organizações que representam o setor aéreo. Globalmente, atuamos através da IATA, que constitui um espaço fundamental de intercâmbio de informações sobre novas tecnologias, segurança operacional e desafios atuais e futuros do setor aéreo.

Regionalmente, participamos ainda da Latin American and Caribbean Air Transport Association (ALTA). Defendendo sempre o diálogo transparente, buscamos soluções conjuntas e focadas na eficiência e rentabilidade. A companhia possui equipes responsáveis pelo monitoramento e participação nesses debates.

Com o processo de integração da LATAM, nosso desafio é atuar de maneira integrada nas relações com agentes políticos e setoriais em regiões tão diversas como Chile, Peru, Argentina e Brasil, levando em consideração suas realidades locais.

No Chile e em outros mercados, também trabalhamos junto aos governos para estudar rotas e voos que permitam promover a geração de turismo, empregos e rentabilidade para os locais onde passamos a atuar.

A fim de garantir um relacionamento adequado com os representantes de governos e associações, temos como referência os códigos de conduta da LATAM. E como parte do nosso programa de compliance, estamos desenvolvendo uma agenda de capacitação sobre governança e ética.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. E CONTROLADAS
DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS

31 DE DEZEMBRO DE 2014

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
VEF - BOLÍVAR FORTE



RELATÓRIO DOS AUDITORES INDEPENDENTES

Santiago, 17 de março, 2015

Acionistas e Diretores
Latam Airlines Group S.A.

Examinamos as demonstrações financeiras consolidadas da Latam Airlines Group S.A. e suas controladas, as quais compreendem os balanços patrimoniais consolidados em 31 de dezembro de 2014 e de 2013 e as respectivas demonstrações consolidadas dos resultados, dos resultados abrangentes, das mutações do patrimônio líquido e dos fluxos de caixa referentes aos exercícios findos naquelas datas e as correspondentes notas às demonstrações financeiras consolidadas.

Responsabilidade da administração sobre as demonstrações financeiras

A administração é responsável pela elaboração e adequada apresentação das demonstrações financeiras consolidadas de acordo com as Normas Internacionais de Relatório Financeiro. Esta responsabilidade inclui a concepção, implementação e manutenção de controle interno necessário para a elaboração e adequada apresentação das demonstrações financeiras consolidadas livres de distorção relevante, independentemente se causada por fraude ou erro.

Responsabilidade dos auditores independentes

Nossa responsabilidade é a de expressar uma opinião sobre essas demonstrações financeiras consolidadas com base em nossas auditorias. Nossos exames foram conduzidos de acordo com as normas de auditoria geralmente aceitas no Chile. Essas normas requerem que planejem e executemos a auditoria para obter segurança razoável de que as demonstrações financeiras estão livres de distorções relevantes.

Uma auditoria envolve a execução de procedimentos selecionados para obtenção de evidência a respeito dos valores e divulgações apresentados nas demonstrações financeiras consolidadas. Os procedimentos selecionados dependem do julgamento do auditor, incluindo a avaliação dos riscos de distorção relevante nas demonstrações financeiras, independentemente se causada por fraude ou erro. Nessa avaliação de riscos, o auditor considera os controles internos relevantes para a elaboração e adequada apresentação das demonstrações financeiras consolidadas da entidade para planejar os procedimentos de auditoria que são apropriados nas circunstâncias, mas não para fins de expressar uma opinião sobre a eficácia do controle interno da entidade. Como consequência, não expressamos este tipo de opinião. Uma auditoria inclui também a avaliação da adequação das políticas contábeis utilizadas e a razoabilidade das estimativas contábeis feitas pela administração, bem como a avaliação da apresentação das demonstrações financeiras tomadas em conjunto.

Acreditamos que a evidência de auditoria obtida é suficiente e apropriada para fundamentar nossa opinião.





Santiago, 17 de março, 2015
Latam Airlines Group S.A.
2

Opinião

Em nossa opinião, as demonstrações financeiras consolidadas apresentam adequadamente, em todos os aspectos relevantes, a posição financeira da Latam Airlines Group S.A. e suas controladas em 31 de dezembro de 2014 e 2013, os resultados de suas operações e os fluxos de caixa referentes aos exercícios findos naquelas datas, de acordo com as Normas Internacionais de Relatório Financeiro.

A blue ink signature of Jonathan Yeomans Gibbons, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke at the end.

Jonathan Yeomans Gibbons
RUT: 13.473.972-K

A blue ink signature of another individual, written in a cursive style with a long horizontal stroke at the end.

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	5
2.1. Bases de preparação	5
2.2. Bases de consolidação	9
2.3. Transações em moeda estrangeira	10
2.4. Imobilizado	12
2.5. Ativos intangíveis, exceto <i>goodwill</i>	12
2.6. Goodwill	13
2.7. Capitalização de juros	13
2.8. Perdas por <i>impairment</i> do valor dos ativos não financeiros	13
2.9. Ativos financeiros	14
2.10. Instrumentos financeiros derivativos e atividades de <i>hedge</i>	15
2.11. Estoques	16
2.12. Contas a receber e outros recebíveis	16
2.13. Caixa e equivalentes de caixa	16
2.14. Capital social	17
2.15. Contas comerciais a pagar e outras contas a pagar	17
2.16. Empréstimos provisionados a juros	17
2.17. Impostos circulantes e diferidos	17
2.18. Benefícios a empregados	18
2.19. Provisões	18
2.20. Reconhecimento da receita	19
2.21. Arrendamentos	20
2.22. Ativos não circulantes ou grupos de ativos para alienação, classificados como mantidos para venda	20
2.23. Manutenção de equipamentos de voo	20
2.24. Meio ambiente	21
3 - Gestão de riscos financeiros	21
3.1. Fatores de risco financeiro	21
3.2. Gestão de risco de capital	35
3.3. Estimativa do valor justo	36
4 - Estimativas e julgamentos contábeis	40
5 - Informação por segmentos	41
6 - Caixa e equivalentes de caixa	44
7 - Instrumentos financeiros	47
7.1. Instrumentos financeiros por categorias	47
7.2. Instrumentos financeiros por moedas	49
8 - Contas a receber e outros recebíveis e contas a receber, não circulantes	50
9 - Contas a receber e a pagar a partes relacionadas	53
10 - Estoques	54
11 - Outros ativos financeiros	55
12 - Outros ativos não financeiros	56
13 - Investimentos em subsidiárias	57
14 - Ativos intangíveis, exceto <i>goodwill</i>	60

15 - <i>Goodwill</i>	61
16 - Imobilizado	63
17 - Impostos circulantes e diferidos	71
18 - Outros passivos financeiros	76
19 - Contas comerciais a pagar e outras contas a pagar	84
20 - Outras provisões	86
21 - Outros passivos não financeiros	89
22 - Provisões para benefícios a empregados	90
23 - Contas a pagar, não circulantes	91
24 - Patrimônio líquido	91
25 - Receitas de atividades continuadas	97
26 - Custos e despesas por natureza	97
27 - Outras receitas, por função	99
28 - Moedas estrangeiras e variações cambiais	99
29 - Lucro / (prejuízo) por ação	108
30 - Contingências	109
31 - Compromissos	119
32 - Transações com partes relacionadas	125
33 - Pagamentos baseados em ações	126
34 - Meio ambiente	129
35 - Eventos subsequentes à data das demonstrações financeiras	130

LATAM AIRLINES GROUP S.A. E CONTROLADAS

BALANÇO PATRIMONIAL CONSOLIDADO

ATIVOS	<u>Nota</u>	Em 31 de dezembro de <u>2014</u> MR\$	Em 31 de dezembro de <u>2013</u> MR\$
Ativos circulantes			
Caixa e equivalentes de caixa	6 - 7	2.628.034	4.649.834
Outros ativos financeiros, circulantes	7 - 11	1.727.595	1.663.115
Outros ativos não financeiros, circulantes	12	658.394	786.216
Contas a receber e outros recebíveis, circulantes	7 - 8	3.662.467	3.825.686
Contas a receber de partes relacionadas, circulantes	7 - 9	818	1.471
Estoques circulantes	10	706.653	541.206
Impostos a recuperar, circulantes	17	267.501	191.836
		<hr/>	<hr/>
Total de ativos circulantes distintos dos ativos ou grupos de ativos para alienação classificados como mantidos para venda ou como realizada para distribuição aos proprietários		9.651.462	11.659.364
		<hr/>	<hr/>
Ativos não circulantes ou grupos de ativos para alienação classificados como mantidos para venda ou como realizada para distribuição aos proprietários		2.826	5.728
		<hr/>	<hr/>
Total ativos circulantes		9.654.288	11.665.092
		<hr/>	<hr/>
Ativos não circulantes			
Outros ativos financeiros, não circulantes	7 - 11	225.740	152.946
Outros ativos não financeiros, não circulantes	12	910.581	637.834
Contas a receber, não circulantes	7 - 8	80.921	236.076
Investimentos contabilizados utilizando o método da equivalência patrimonial		-	15.452
Ativos intangíveis exceto <i>goodwill</i>	14	4.993.866	4.903.783
<i>Goodwill</i>	15	8.801.056	8.732.287
Imobilizado	16	28.615.444	25.728.274
Impostos a recuperar circulantes, não circulantes	17	46.916	-
Impostos diferidos	17	1.081.931	943.979
Total ativos não circulantes		<hr/>	<hr/>
		44.756.455	41.350.631
		<hr/>	<hr/>
Total ativos		54.410.743	53.015.723
		<hr/>	<hr/>

As Notas de números 1 a 35, em anexo, são parte integrante das demonstrações financeiras consolidadas.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. E CONTROLADAS

BALANÇO PATRIMONIAL CONSOLIDADO

PATRIMÔNIO LÍQUIDO E PASSIVOS		Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de
PASSIVOS	<u>Nota</u>	<u>2014</u> MR\$	<u>2013</u> MR\$
Passivos circulantes			
Outros passivos financeiros, circulantes	7 - 18	4.315.302	4.778.405
Contas comerciais a pagar e outras contas a pagar, circulantes	7 - 19	3.956.134	3.649.152
Contas a pagar a partes relacionadas, circulantes	7 - 9	93	1.183
Outras provisões, circulantes	20	32.966	65.255
Impostos a pagar, circulantes	17	47.517	27.134
Outros passivos não financeiros, circulantes	21	7.132.922	6.727.105
Total passivos circulantes		<u>15.484.934</u>	<u>15.248.234</u>
Passivos não circulantes			
Outros passivos financeiros, não circulantes	7 - 18	19.626.694	18.412.801
Contas a pagar, não circulantes	7 - 23	1.533.833	2.161.955
Outras provisões, não circulantes	20	1.867.680	2.628.976
Impostos diferidos	17	2.794.041	1.797.308
Provisões para benefícios a empregados, não circulantes	22	196.830	106.977
Outros passivos não financeiros, não circulantes	21	944.016	181.709
Total passivos não circulantes		<u>26.963.094</u>	<u>25.289.726</u>
Total passivos		<u>42.448.028</u>	<u>40.537.960</u>
PATRIMÔNIO LÍQUIDO			
Capital social	24	5.304.885	4.935.153
Lucros acumulados	24	740.690	1.304.465
Ações em tesouraria	24	(307)	(307)
Outras reservas	24	5.647.048	6.033.151
Patrimônio atribuível aos acionistas controladores		<u>11.692.316</u>	<u>12.272.462</u>
Participações de não controladores	13	270.399	205.301
Total patrimônio líquido		<u>11.962.715</u>	<u>12.477.763</u>
Total patrimônio líquido e passivos		<u>54.410.743</u>	<u>53.015.723</u>

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

		Para os exercícios findos em 31 de dezembro de	
	<u>Nota</u>	<u>2014</u> MR\$	<u>2013</u> MR\$
Receita	25	28.456.957	27.892.144
Custo das vendas		<u>(22.628.027)</u>	<u>(21.645.492)</u>
Lucro bruto		<u>5.828.930</u>	<u>6.246.652</u>
Outras receitas	27	895.892	737.542
Custos de distribuição		(2.240.252)	(2.218.021)
Despesas com administrativas		(2.303.587)	(2.463.635)
Outras despesas		(944.143)	(880.367)
Outras receitas (despesas)		<u>104.332</u>	<u>(126.747)</u>
Lucros (prejuízos) de atividades operacionais		<u>1.341.172</u>	<u>1.295.424</u>
Receitas financeiras		212.358	155.475
Despesas financeiras	26	(1.011.792)	(998.830)
Resultado de equivalência patrimonial		(15.499)	4.315
Receita de variação cambial (despesas)	28	(317.395)	(1.026.898)
Efeito de variação no valor de unidades de reajuste		<u>20</u>	<u>495</u>
Lucro/ (Prejuízo) antes dos impostos		208.864	(570.019)
Receita (despesa) com imposto	17	<u>(697.078)</u>	<u>26.989</u>
LUCRO/ (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO		<u>(488.214)</u>	<u>(543.030)</u>
Lucro/ (Prejuízo) , atribuível aos acionistas controladores		(565.981)	(582.131)
Lucro/ (Prejuízo) atribuível às participações de não controladores	13	<u>77.767</u>	<u>39.101</u>
Lucro/ (Prejuízo) do exercício		(488.214)	(543.030)
 LUCROS/ (PREJUÍZOS) POR AÇÃO			
Lucros/ (Prejuízos) básicos por ação (R\$)	29	(1,03745)	(1,19204)
Lucros/ (Prejuízos) diluídos por ação (R\$)	29	(1,03745)	(1,19204)

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

	<u>Nota</u>	Para os exercícios findos em 31 de dezembro de	
		<u>2014</u> MRS	<u>2013</u> MRS
LUCRO/ (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO		(488.214)	(543.030)
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	<u>(141.943)</u>	<u>117.640</u>
Outros resultados abrangentes, antes de impostos, variações cambiais		<u>(141.943)</u>	<u>117.640</u>
<i>Hedge</i> de fluxo de caixa			
Lucros (prejuízos) do <i>hedge</i> de fluxo de caixa, antes dos impostos	18	<u>(406.791)</u>	<u>281.058</u>
Outros resultados abrangentes, antes de impostos, <i>hedge</i> de fluxo de caixa		<u>(406.791)</u>	<u>281.058</u>
Outros componentes de outros resultados abrangentes, antes dos impostos		<u>(548.734)</u>	<u>398.698</u>
Imposto de renda relativos com componentes de outro resultado abrangente que são reclassificados ao resultado do exercício			
Imposto de renda sobre outros resultados abrangentes, <i>hedge</i> de fluxo de caixa de outro resultado abrangente		<u>117.707</u>	<u>(41.822)</u>
Imposto de renda acumulados relativos sobre componentes de outros resultados abrangentes que são reclassificados ao resultado do exercício		<u>117.707</u>	<u>(41.822)</u>
Outro resultado abrangente		<u>(431.027)</u>	<u>356.876</u>
Total resultado abrangente		<u>(919.241)</u>	<u>(186.154)</u>
Resultados abrangentes atribuíveis a:			
Resultados abrangentes atribuíveis aos acionistas controladores		(920.856)	(178.792)
Resultados abrangentes atribuíveis a participações de não controladoras		<u>1.615</u>	<u>(7.362)</u>
TOTAL DE RESULTADO ABRANGENTE		<u>(919.241)</u>	<u>(186.154)</u>

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

Nota	Patrimônio líquido atribuível a os controladores										
	Ajustes da avaliação patrimonial										
	Capital social	Ações próprias em tesouraria	Reservas de variação cambial na conversões	Reservas de hedge de fluxo de caixa	Reservas de pagamentos baseados em ações	Outras reservas	Total outras reservas	Lucros acumulados	Patrimônio líquido atribuível aos controladores	Participações de não controladores	Patrimônio líquido total
	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS
Patrimônio líquido em 1 de janeiro de 2014	4.935.153	(307)	570.986	(46.261)	42.961	5.465.465	6.033.151	1.304.465	12.272.462	205.301	12.477.763
Mutações no patrimônio líquido											
Resultados abrangentes											
Lucro (perdas)	24	-	-	-	-	-	-	(565.981)	(565.981)	77.767	(488.214)
Outros resultados abrangente		-	(63.916)	(290.959)	-	-	(354.875)	-	(354.875)	(76.152)	(431.027)
Total de resultados abrangentes		-	(63.916)	(290.959)	-	-	(354.875)	(565.981)	(920.856)	1.615	(919.241)
Transações com acionistas											
Emissão de ações	24-33	369.732	-	-	-	-	-	-	369.732	-	369.732
Incremento (redução) pelas transferências e outras movimentações patrimônio	24-33	-	-	-	-	19.910	(51.138)	(31.228)	(29.022)	63.483	34.461
Total das transações com os acionistas		369.732	-	-	-	19.910	(51.138)	(31.228)	340.710	63.483	404.193
Saldo em 31 de dezembro de 2014		5.304.885	(307)	507.070	(337.220)	62.871	5.414.327	740.690	11.692.316	270.399	11.962.715

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

Nota	Patrimônio líquido atribuível aos controladores										
	Ajustes da avaliação patrimonial										
	Capital social	Ações em tesouraria	Reservas de variação cambial na conversões	Reservas de hedge de fluxo de caixa	Reservas de pagamentos baseados em ações	Outras reservas	Total outras reservas	Lucros acumulados	Patrimônio líquido atribuível aos controladores	Participações de não controladores	Patrimônio líquido total
	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS
Patrimônio líquido em 1 de janeiro de 2013	2.944.235	(359)	401.220	(279.834)	9.461	5.485.672	5.616.519	1.886.081	10.446.476	221.994	10.668.470
Mutações no patrimônio líquido											
Resultados abrangentes											
Lucro (perdas)	24	-	-	-	-	-	-	(582.131)	(582.131)	39.101	(543.030)
Outros resultados abrangente		-	169.766	233.573	-	-	403.339	-	403.339	(46.463)	356.876
Total de resultados abrangentes		-	169.766	233.573	-	-	403.339	(582.131)	(178.792)	(7.362)	(186.154)
Transações com acionistas											
Emissão de ações	24-33	1.991.340	-	-	-	-	-	-	1.991.340	-	1.991.340
Incremento (redução) pelas transferências de Ações em tesouraria	24	(52)	52	-	-	-	-	-	-	-	-
Incremento (redução) pelas transferências e outras movimentações patrimônio	24-33	(370)	-	-	-	33.500	(20.207)	13.293	13.438	(9.331)	4.107
Total das transações com os acionistas		1.990.918	52	-	-	33.500	(20.207)	13.293	2.004.778	(9.331)	1.995.447
Saldo em 31 de dezembro de 2013		4.935.153	(307)	570.986	(46.261)	42.961	5.465.465	6.033.151	12.272.462	205.301	12.477.763

As Notas de números 1 a 35, em anexo, são parte integrante das demonstrações financeiras consolidadas.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. E CONTROLADAS

DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA CONSOLIDADO - MÉTODO DIRETO

	<u>Nota</u>	Para os exercícios findos em 31 de dezembro	
		<u>2014</u> <u>MRS</u>	<u>2013</u> <u>MRS</u>
Fluxos de caixa gerados de atividades operacionais			
Recebimentos de atividades operacionais			
Recebimentos gerados das vendas de bens e prestação de serviços		31.611.798	29.005.886
Outros recebimentos de atividades operacionais		227.055	8.918
Pagamentos de atividades operacionais			
Pagamentos a fornecedores pelo fornecimento de bens e serviços		(20.788.400)	(20.586.661)
Pagamentos a e por conta dos empregados		(5.731.971)	(5.173.993)
Outros pagamentos de atividades operacionais		(1.250.229)	(65.956)
Juros recebidos		27.680	24.451
Imposto de renda pago		(255.195)	(177.302)
Outras entradas (saídas) de caixa	6	(631.333)	161.420
Fluxos de caixa líquidos procedentes de atividades de operacionais		<u>3.209.405</u>	<u>3.196.763</u>
Fluxos de caixa utilizados em atividades de investimento			
Fluxos de caixa utilizados para obter o controle de subsidiárias ou outros negócios		1.318	(12.623)
Fluxos de caixa utilizados em a compra de participações não controladoras		-	(1.130)
Outros recebimentos pela venda instrumentos patrimoniais ou instrumentos de dívida de outras entidades		1.225.621	595.210
Outros pagamentos para adquirir instrumentos patrimoniais ou de dívida de outras entidades		(1.152.739)	(979.586)
Valores gerados da venda de imobilizado		1.342.764	479.333
Compras de imobilizado		(3.427.330)	(2.932.851)
Compras de ativos intangíveis		(132.782)	(95.565)
Valores procedentes de outros ativos de longo prazo		-	46.377
Outras entradas (saídas) de caixa	6	(42.869)	150.140
Fluxos de caixa líquidos utilizados em atividades de investimentos		<u>(2.186.017)</u>	<u>(2.750.695)</u>
Fluxos de caixa gerados de (utilizados em) atividades de financiamento			
Valores procedentes de emissão de ações		369.732	1.992.201
Pagamentos para adquirir ou resgatar as ações da entidade		11.607	-
Valores procedentes de empréstimos de longo prazo		2.536.220	4.381.102
Valores procedentes de empréstimos de curto prazo		1.370.321	2.395.122
Reembolsos de empréstimos		(5.427.266)	(4.310.547)
Pagamentos de passivos de arrendamentos financeiros		(932.627)	(905.469)
Dividendos pagos		(81.951)	(63.026)
Juros pagos		(867.903)	(780.216)
Outras entradas (saídas) de caixa	6	(25.546)	(132.014)
Fluxos de caixa líquidos procedentes de (utilizados em) atividades de financiamento		<u>(3.047.413)</u>	<u>2.577.153</u>
Incremento (diminuição) líquido no caixa e equivalentes de caixa, antes do efeito de câmbios		(2.024.025)	3.023.221
Efeitos da variação na taxa de câmbio sobre o caixa e equivalentes de caixa		2.225	297.801
Incremento (diminuição) líquida de caixa e equivalentes de caixa		<u>(2.021.800)</u>	<u>3.321.022</u>
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO INÍCIO DO EXERCÍCIO	6	<u>4.649.834</u>	<u>1.328.812</u>
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FINAL DO EXERCÍCIO	6	<u>2.628.034</u>	<u>4.649.834</u>

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 2014

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; 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.

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 Cía. Ltda., Inversiones Caravia Dos y Cía. Ltda., Inversiones El Fano Dos y Cía. Ltda., Inversiones La Espasa Dos S.A., Inversiones Puerto Claro Dos Limitada, Inversiones La Espasa Dos y Cía. Limitada, Inversiones Puerto Claro Dos y Cía. Limitada e Inversiones Mineras del Cantábrico S.A. é proprietário de 25,49% 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 influencia a significativamente a administração desta.

Em 31 de dezembro de 2014, a Sociedade contava com um total de 1.622 acionistas em seu registro. Nessa data, aproximadamente um 7,69% da propriedade da Sociedade se encontrava sob a forma de ADRs e aproximadamente 0,53% sob a forma de BDRs.

Para o exercício findo em 31 de dezembro de 2014, a Sociedade teve uma média de 53.300 empregados, terminando este exercício com um número total de 53.072 pessoas, distribuídas em 10.077 empregados de Administração, 6.986 em Manutenção, 17.517 em Operações, 9.237 Tripulantes de Cabine, 4.009 Tripulantes de Chefia e 5.246 em Vendas.

As principais controladas incluídas nestas demonstrações financeiras consolidadas são as seguintes:

a) Em 31 de dezembro de 2014

RUT	Sociedade	País de origem	Moeda funcional	Percentual de participação			Balanço Patrimonial			Resultado
				Direto	Indireto	Total	Ativos	Passivos	Patrimônio	Lucros (prejuízos)
				%	%	%	MRS	MRS	MRS	MRS
96.518.860-6	Lantours Division Servicios Terrestres S.A. e Controlada	Chile	US\$	99,9900	0,0100	100,0000	8.577	6.080	2.497	5.059
96.763.900-1	Inmobiliaria Aeronáutica S.A.	Chile	US\$	99,0100	0,9900	100,0000	106.036	44.768	61.268	(1.490)
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A. e Controladas (1)	Chile	US\$	99,8361	0,1639	100,0000	1.700.021	2.829.270	(1.131.584)	(261.390)
Estrangeira	Lan Perú S.A.	Peru	US\$	49,0000	21,0000	70,0000	636.080	606.663	29.417	2.294
Estrangeira	Lan Chile Investments Limited e Controlada (1)	Ilhas Caymán	US\$	99,9900	0,0100	100,0000	5.352	-	5.352	7.236
93.383.000-4	Lan Cargo S.A.	Chile	US\$	99,8939	0,0041	99,8980	1.529.915	623.601	906.314	(33.755)
Estrangeira	Connecta Corporation	EUA	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	72.862	76.639	(3.777)	1.867
Estrangeira	Prime Airport Services Inc. E Controlada (1)	EUA	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	48.130	60.819	(12.689)	421
96.951.280-7	Transporte Aéreo S.A.	Chile	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	976.339	391.200	585.140	(41.476)
96.634.020-7	Ediciones Ladeco América S.A.	Chile	CLP	0,0000	100,0000	100,0000	-	1.286	(1.286)	-
Estrangeira	Aircraft International Leasing Limited	EUA	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	-	-	-	7.136
96.631.520-2	Fast Air Almacenes de Carga S.A.	Chile	CLP	0,0000	100,0000	100,0000	25.502	10.391	15.111	2.067
96.631.410-9	Ladeco Cargo S.A.	Chile	CLP	0,0000	100,0000	100,0000	919	35	885	37
Estrangeira	Laser Cargo S.R.L.	Argentina	ARS	0,0000	100,0000	100,0000	109	367	(258)	41
Estrangeira	Lan Cargo Overseas Limited e Controladas (1)	Bahamas	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	161.056	124.007	32.453	(215.064)
96.969.690-8	Lan Cargo Inversiones S.A. e Controlada (1)	Chile	CLP	0,0000	100,0000	100,0000	121.094	158.756	(33.763)	(9.086)
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A. e Controladas (1)	Chile	CLP	99,7100	0,0000	99,7100	42.592	39.168	3.379	(11.308)
Estrangeira	TAM S.A. e Controladas (1) (2)	Brasil	BRL	63,0901	36,9099	100,0000	18.109.172	15.431.269	2.424.153	396.488

(1) O Patrimônio informado corresponde ao patrimônio do controlador, não inclui interesses de não-controladores.

(2) 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. Durante o ano 2014 LATAM Airlines Group S.A. efetuou aumentos do capital na sociedade TAM S.A. por um montante de MR\$ 582.000.

(2) Em 31 de dezembro de 2013

RUT	Sociedade	País de origem	Moeda funcional	Percentual de participação			Balanço Patrimonial			Resultado
				Direto	Indireto	Total	Ativos	Passivos	Patrimônio	Lucros (prejuízos)
				%	%	%	MRS	MRS	MRS	MRS
96.518.860-6	Lantours Division Servicios Terrestres S.A. e Controlada	Chile	US\$	99,9900	0,0100	100,0000	6.377	5.177	1.200	1.635
96.763.900-1	Inmobiliaria Aeronáutica S.A.	Chile	US\$	99,0100	0,9900	100,0000	90.314	28.402	61.912	2.804
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A. e Controladas (1)	Chile	US\$	99,8361	0,1639	100,0000	1.502.986	2.112.676	(577.500)	(225.424)
Estrangeira	Lan Perú S.A.	Peru	US\$	49,0000	21,0000	70,0000	617.313	590.591	26.722	13.640
Estrangeira	Lan Chile Investments Limited e Controladas (1)	Ilhas Caymán	US\$	99,9900	0,0100	100,0000	10.352	12.294	(1.942)	(2)
93.383.000-4	Lan Cargo S.A.	Chile	US\$	99,8939	0,0041	99,8980	1.809.986	968.728	841.258	6.515
Estrangeira	Connecta Corporation	EUA	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	21	5.086	(5.065)	(811)
Estrangeira	Prime Airport Services Inc. e Controlada (1)	EUA	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	31.691	43.132	(11.441)	(156)
96.951.280-7	Transporte Aéreo S.A.	Chile	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	842.617	282.047	560.570	(10.991)
96.634.020-7	Ediciones Ladeco América S.A.	Chile	CLP	0,0000	100,0000	100,0000	-	1.312	(1.312)	-
Estrangeira	Aircraft International Leasing Limited	EUA	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	-	6.571	(6.571)	(10)
96.631.520-2	Fast Air Almacenes de Carga S.A.	Chile	CLP	0,0000	100,0000	100,0000	25.007	8.630	16.377	3.923
96.631.410-9	Ladeco Cargo S.A.	Chile	CLP	0,0000	100,0000	100,0000	893	30	863	(4)
Estrangeira	Laser Cargo S.R.L.	Argentina	ARS	0,0000	100,0000	100,0000	122	471	(349)	(73)
Estrangeira	Lan Cargo Overseas Limited e Controladas (1)	Bahamas	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	829.866	599.961	226.804	226.897
96.969.690-8	Lan Cargo Inversiones S.A. e Controlada (1)	Chile	CLP	0,0000	100,0000	100,0000	92.343	113.921	(23.278)	(2.560)
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A. e Controladas (1)	Chile	CLP	99,7100	0,0000	99,7100	35.987	20.926	15.042	935
Estrangeira	TAM S.A. e Controladas (1) (2)	Brasil	BRL	63,0901	36,9099	100,0000	20.369.980	18.702.547	1.445.466	(1.062.036)

(1) O Patrimônio informado corresponde ao patrimônio do controlador, não inclui interesse

(2) {s de não-controladores.

(3) 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.

Durante o ano 2013 LATAM Airlines Group S.A. efetuou aumentos do capital na sociedade TAM S.A. por um montante de MRS\$ 3.623.486.

Adicionalmente, passou a se consolidar certas sociedades de propósito específico, denominadas: JOL, destinada ao financiamento de aeronaves ; Chercán Leasing Limited, destinada ao financiamento de adiantamentos das aeronaves; Guanay Finance Limited, destinada á emissão de obrigações (*securitized bond*), dado que a Sociedade tem os principais riscos e benefícios associados a eles, de acordo com a Norma Internacionais de Informação Financeira: Demonstrações Financeiras Consolidadas (IFRS 10) e com fundos de investimento privados nos quais a Sociedade e suas controladas efetuam investimentos.

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 2013 e 31 de dezembro de 2014, estão detalhadas a seguir:

(1) Incorporação ou aquisição de sociedades

- Em 11 de outubro de 2013, TAM S.A., sob contratos de compra e venda de ações com Lan Cargo Overseas Limited (controlada indireta da LATAM Airlines Group S.A.), TADEF, Participação e Consultoria Empresarial Ltda. e Jochman Participações Ltda. Adquiriu 100% das ações de Aerolinhas Brasileiras S.A. (ABSA). O efeito de esta transação sobre LATAM Airlines Group S.A. corresponde à compra das participações sobre ABSA que possuíam as sociedades TADEF, Participação e Consultoria Empresarial Ltda. e Jochman Participações Ltda., as quais representavam a participação não controlada sobre a sociedade adquirida.
- A sociedade Lan Pax Group S.A. Proprietário de 55% da Aerolane Líneas Aéreas del Ecuador S.A., durante o ano 2014 obteve 100% dos direitos económicos 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 económicos da Holdco Ecuador S.A.

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 2014, foram preparadas em conformidade com as Normas Internacionais de Relatório Financeiro (IFRS) emitas pelo Conselho de Norma Internacionais de Contabilidade (IASB) e interpretações emitidas pelo Comitê de Interpretações das Normas Internacionais de Informação (CIIFRS).

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
	MRS	MRS	MRS
Total patrimônio líquido			
Patrimônio atribuível aos acionistas controladores			
Lucros acumulados			
Lucro / (Prejuízo) do exercício	(565.981)	(224.359)	(341.622)
Lucros acumulados exercícios anteriores	<u>2.114.690</u>	<u>1.773.068</u>	<u>341.622</u>
Total Lucros acumulados	<u>1.548.709</u>	<u>1.548.709</u>	<u>-</u>
Participações de não controladores			
Retained earnings			
Lucro / (Prejuízo) do exercício	77.767	77.801	(34)
Lucros acumulados exercícios anteriores	<u>44.688</u>	<u>44.654</u>	<u>34</u>
Total Lucros acumulados	<u>122.455</u>	<u>122.455</u>	<u>-</u>

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 2014:

	Data da emissão	Aplicação obrigatória: exercícios iniciados a partir de
(i) Normas e emendas		
Emenda à IAS 32: Instrumentos financeiros: Apresentação.	dezembro 2011	01/01/2014
Emendas à IFRS 10: Demonstrações financeiras consolidadas, IFRS 12: Divulgação sobre participações em outras entidades e IAS 27: Demonstrações financeiras separadas.	outubro 2012	01/01/2014
Emenda à IAS 36: <i>Impairment</i> dos ativos.	maio 2013	01/01/2014 A Sociedade adotou de forma antecipada esta emenda em 31 de dezembro de 2013.
Emenda à IAS 39: Instrumentos financeiros: Reconhecimento e mensuração.	junho 2013	01/01/2014
Emenda à IAS 19: Benefício aos empregados.	novembro 2013	01/07/2014
(ii) Interpretações		
IFRIC 21: Taxas Governamentais.	maio 2013	01/01/2014
(iii) 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

	Data da emissão	Aplicação obrigatória: exercícios iniciados a partir de
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.

b) Pronunciamentos contábeis com aplicação efetiva a partir de 1 de janeiro de 2015 e seguintes:

	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.	junho 2014	01/01/2017
Emenda à IFRS 9: Instrumentos financeiros.	novembro 2013	01/01/2018
Emenda à IFRS 11: Acordos 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 nas associadas e <i>joint ventures</i> .	setembro 2014	01/01/2016
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 nas associadas e <i>joint ventures</i> .	dezembro 2014	01/01/2016

	Data da emissão	Aplicação obrigatória: exercícios iniciados a partir de
(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: Informação financeira .	setembro 2014	01/01/2016

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. A Sociedade só adotou antecipadamente a emenda à IAS 36: *Impairment* dos Ativos.

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 da 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 algum 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).

Se LATAM Airlines Group S.A. e Controladas retiver em uma 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, 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 se contabiliza por o método de participação.

(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 2014 e 31 de dezembro 2013 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 do 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 ajustados 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”.

(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.

Na consolidação, as diferenças de câmbio decorrentes da conversão do investimento líquido em operações no exterior (ou no território Chileno com moeda funcional diferente da Sociedade) e de empréstimos e outros instrumentos de moeda estrangeira designados como *hedge* desses investimentos são reconhecidos no patrimônio líquido. Quando uma operação no exterior é vendida, as diferenças de câmbio que foram registradas no patrimônio são reconhecidas na demonstração do resultado como parte de lucro ou prejuízo sobre a venda.

Goodwill e ajustes de valor justo de correntes da aquisição de uma entidade no exterior são tratados como ativos e passivos da entidade no exterior e convertidos pela taxa de fechamento do período 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.

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 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 período 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* foi 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 7 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 apto são capitalizados durante o período de tempo necessário para completar e preparar o ativo para o uso pretendido. 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.

(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

As variações no valor justo de derivativos designados e qualificados como *hedge* de valor justo são registradas na demonstração do resultado consolidado, com quaisquer variações no valor justo do ativo ou passivo protegido por *hedge* que são atribuídos ao risco "*hedgado*".

(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 períodos 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 “Outras 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.

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, de acordo com o método de taxa de juros efetiva.

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.

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 provêm de uma combinação de negócios. Nesse caso, o imposto também é contabilizado em Outros

resultados abrangentes, diretamente no resultados como contrapartida na *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.

(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.

(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 período 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 os 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 período 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.

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 período 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 se concentra na imprevisibilidade dos mercados financeiros e busca minimizar potenciais efeitos adversos no desempenho financeiro do Grupo. A Sociedade usa instrumentos financeiros derivativos para proteger certas exposições a riscos.

(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 da taxa de juros e (iii) risco cambial. Com a finalidade de cobrir total ou parcialmente estes riscos, a Sociedade opera com instrumentos derivativos para fixar ou limitar o possível impacto que pudessem gerar os riscos mencionados.

(i) Risco do preço do combustível

A variação dos preços do combustível depende de maneira importante da oferta e da demanda de petróleo no mundo, das decisões tomadas pela Organização dos Países Exportadores de Petróleo (“OPEP”), da capacidade de refinação a nível mundial, dos níveis de estoque mantidos, da ocorrência ou não de fenômenos climáticos e de fatores geopolíticos.

A Sociedade compra o combustível para aviões denominado Jet Fuel grau 54. Existe um índice de referência no mercado internacional para este ativo subjacente, que é o US Gulf Coast Jet 54. No entanto, o mercado futuro deste índice tem baixa liquidez no médio e longo prazo, fato que faz com que a Sociedade efetue *hedge* natural West Texas Intermediate (“WTI”), natural Brent (“BRENT”) e em destilado Heating Oil (“HO”) nestes prazos, os quais têm alta correlação com o Jet Fuel e são índices com maior liquidez. Para coberturas de curto prazo a Sociedade efetue *hedge* na supra subjacente e adicionalmente em Jet Fuel grau 54.

Para o exercício de 2014, a Sociedade reconheceu perdas de R\$ 275,1 milhões resultantes de operações de *hedge* de combustível. Durante como exercício de 2013, a Sociedade reconheceu ganhos de R\$ 45,6 milhões para o mesmo conceito.

Em 31 de dezembro de 2014, o valor de mercado das posições de combustíveis totalizava R\$ 417,6 milhões (negativo). No fechamento de dezembro de 2013, este valor era de R\$ 37,2 milhões (positivo).

As tabelas a seguir mostram o nível de *hedge* para os diferentes períodos:

Posições em 31 de dezembro de 2014 (*)	Vencimentos				
	Q115	Q215	Q315	Q415	Total
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).

Posições em 31 de dezembro de 2013 (*)	Vencimentos		
	Q114	Q214	Total
Percentual de <i>hedge</i> sobre volume de consumo esperado	56%	26%	41%

(*) O percentual apresentado na tabela considera o total dos instrumentos de *hedge* (*swaps* e opções).

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.

Visto que a mudanças no valor as posições em vigor não representam alterações de fluxos de caixa, mas uma alteração na exposição do valor de mercado, as posições de cobertura existentes que não têm impacto sobre os resultados (são registrados como contratos de cobertura de fluxo de caixa, portanto, uma variação no preço do combustível tem um impacto sobre o patrimônio líquido da Sociedade através da demonstração do resultado abrangente consolidado)

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 terceiro trimestre do ano 2015.

Os cálculos foram feitos considerando um movimento paralelo de 13 reais por barril na curva do preço de referência futuro bruto do BRENT e JET no encerramento de dezembro de 2014 e no encerramento de dezembro de 2013.

Preço de referência (R\$ por barril)	Posições em 31 de dezembro de 2014 efeito no patrimônio (milhões de R\$)	Posição em 31 de dezembro de 2013 efeito no patrimônio (milhões de R\$)
+13	+66,14	+57,56
-13	-66,56	-44,81

A Sociedade procura diminuir o risco representado pelos aumentos no preço do combustível garantindo não ficar em desvantagem em relação aos seus concorrentes no caso de uma forte queda nos preços. Com esta finalidade, a Sociedade utiliza instrumentos de proteção de *hedge* tais como *swaps*, opções *call* e *collars* que cobrem parcialmente os volumes de combustíveis ao consumir.

Dada a estrutura de cobertura de combustível durante o ano 2014, que considera uma parte livre de coberturas, uma queda vertical de 13 reais no preço de referência do BRENT e JET (considerado como a média mensal diária), significaria um impacto aproximado R\$ 229,45 milhões de custo de combustível mais baixo. Para o ano 2014, uma alça vertical de 13 reais no preço de referência do BRENT e JET (considerado como a média mensal diária), o significado um impacto de aproximadamente R\$ 224,03 milhões de reais em custos mais elevados de combustível.

(ii) Risco da taxa de juros e dos fluxos de caixa:

A variação nas taxas de juros depende fortemente da situação da economia mundial. Uma melhora nas perspectivas econômicas de longo prazo movimentam as taxas de longo prazo para cima, enquanto que uma piora nas perspectivas provoca uma redução por efeitos de mercado. No entanto, se considerarmos uma intervenção governamental em períodos de contração econômica costuma-se reduzir as taxas de referência de maneira a impulsionar a demanda agregada ao tornar o crédito mais acessível e aumentar a produção (da mesma forma que existem aumentos na taxa de referência em períodos de expansão econômica).

A incerteza existente sobre o comportamento do mercado e dos governos e sobre a variação da taxa de juros faz com que exista um risco associado à dívida da Sociedade sujeita a juros variáveis e aos investimentos que mantém.

O risco das taxas de juros na dívida equivale ao risco dos fluxos de caixa futuros dos instrumentos financeiros devido à flutuação das taxas de juros nos mercados. A exposição da Sociedade frente aos riscos nas variações na taxa de juros de mercado está relacionada, principalmente, com as obrigações de longo prazo com taxa variável.

Para reduzir o risco de um eventual aumento nas taxas de juros, a Sociedade subscreveu contratos de *swap* e de opções *call* de taxas de juros. Atualmente 69% (70% em 31 de dezembro de 2013) da dívida estão fixadas perante flutuações dos tipos de juros. Com isso, a Sociedade está exposta principalmente da taxa London Inter Bank Offer Rate ("LIBOR") de 30 dias, 90 dias, 180 dias e 360 dias. Outros juros menos relevantes são Certificados de Depósito Interbancário brasileiro ("CDI"), e a Taxa de Juros de Longo Prazo do Brasil ("TJLP").

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.

<u>Aumento (diminuição) de curva futuros da taxa libor de três meses</u>	<u>Posições em 31 de dezembro de 2014 efeito no resultado antes do imposto (milhões de R\$)</u>	<u>Posição em 31 de dezembro de 2013 efeito no resultado antes do imposto (milhões de R\$)</u>
+100 pontos base	-73,13	-69,58
-100 pontos base	+73,13	+69,58

Mudanças nas condições de mercado produzem uma variação na valorização dos instrumentos financeiros vigentes de *hedge* de taxa de juros, ocasionando um efeito no patrimônio líquido da Sociedade (isto porque são registrados como *hedge* de fluxos de caixa). Estas mudanças são consideradas razoavelmente possíveis em função das atuais condições de mercado. Os cálculos foram efetuados aumentando (reduzindo) em forma vertical 100 pontos base da curva futura da libor de três meses.

<u>Aumento (diminuição) de curva futuros da taxa libor de três meses</u>	<u>Posições em 31 de dezembro de 2014 efeito no patrimônio (milhões de R\$)</u>	<u>Posição em 31 de dezembro de 2013 efeito no patrimônio (milhões de R\$)</u>
+100 pontos base	+40,72	+54,70
-100 pontos base	-42,37	-57,30

Existem limitações no método utilizado para análise de sensibilidade e correspondem às limitações nas informações disponíveis no mercado. Estas limitações devem-se ao fato de que os níveis que indicam as curvas de futuros não necessariamente se cumprirão e variarão em cada período.

De acordo com o requerido pelo IAS 39, durante os exercícios divulgados, a Sociedade não registrou valores por inefetividade nas demonstrações do resultado consolidado.

(iii) Risco cambial:

A moeda funcional utilizada pela Sociedade é o dólar norte americano no que se refere à fixação de preços dos seus serviços, à elaboração do seu balanço patrimonial e aos efeitos sobre os resultados das operações.

O risco principal se apresenta quando itens registrados no balanço são expostos a variação cambial, porque são expressos como uma unidade monetária que não a moeda funcional.

No caso da controlada TAM S.A., cuja moeda funcional é o real brasileiro, grande parte de seus passivos são expressos em moeda dólares norte americanos. Portanto, ao converter de passivos financeiros, ativos financeiros e contas a receber de dólares norte americanos a reais brasileiros, os resultados da controlada variam. Este impacto no resultado é consolidado na Sociedade.

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 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 2014 MMR\$
-10%	+185,40
+10%	-185,40

A Sociedade vende a maior parte de seus serviços em dólares norte americanos ou em preços equivalentes ao dólar norte americano e reais brasileiros. Grande parte das suas despesas está denominada em dólares norte americanos ou em preços equivalentes ao dólar norte americano, destacando-se os custos de combustível, taxas aeronáuticas, arrendamento de aeronaves, seguros, e componentes e acessórios para aeronaves. As despesas com remuneração estão discriminadas em moedas locais.

A Sociedade mantém as tarifas dos negócios de carga e passageiros internacionais em dólares norte americanos. Nos negócios domésticos existe um mix, uma vez que no Peru as vendas são em moeda local e os preços indexados em dólar norte americano. Nos negócios domésticos do Brasil, Chile, Argentina e Colômbia, as tarifas são em moeda local sem nenhum tipo de indexação. No caso das operações domésticas no Equador, tanto as tarifas como as vendas são em dólares. Como resultado disso, a Sociedade se encontra exposta à flutuação de diversas moedas, entre as quais se encontram: real brasileiro, peso chileno, peso argentino, guarani paraguaio, peso mexicano, euro, libra esterlina, novo sol peruano, peso colombiano, dólar australiano e dólar da Nova Zelândia. Dessas moedas, a maior exposição apresenta-se em real brasileiro e pesos chilenos.

Por outro lado, uma das fontes de financiamento da Sociedade é a recebimento dos fluxos futuros relacionados a dividendos e distribuições de capital que as controladas projetam distribuir. Esses fluxos de caixa futuros variam de acordo com a evolução da taxa de câmbio em comparação com o US\$. A maior exposição aos fluxos de caixa futuros é apresentada em a controlada TAM S.A. e a volatilidade da taxa de fechamento R\$/US\$. No caso da controlada TAM S.A. as receitas são expressas em grande proporção em R\$ e uma grande parte de seus custos são em US\$.

Para cobrir o investimento das controladas e reduzir a volatilidade do fluxo de caixa, a Sociedade pode subscrever contratos de derivativos para proteger a possível apreciação ou desvalorização de moedas contra a moeda funcional da Sociedade, realização *hedges* da exposição ao risco do taxa de câmbio, através de *forward* de moeda.

A fim de reduzir a exposição à variação dos fluxos operacionais mensais de todo o ano 2014, provocados por eventuais depreciação do BRL e assegurar um margem econômico, LATAM efetua *hedge* mediante derivados FX *Forward*.

Durante o exercício findo a dezembro de 2014, a Sociedade reconheceu ganhos por MR\$ 12,2 milhões resultantes de operações de *hedge* FX. Durante igual exercício de 2013, a Sociedade não tinha posições vigentes por o mesmo conceito, com que não reconheceu compensações.

Em 31 de dezembro de 2014, o valor de mercado das posições de derivado FX totalizava R\$ 0,3 milhões (negativo). No encerramento de dezembro 2013, este valor de mercado foi de R\$ 75,2 milhões (positivo).

No encerramento de dezembro 2014, a Sociedade contratou derivativos FX por R\$ 265,62 milhões (R\$ 1.171,3 milhões em 31 de dezembro de 2013).

Sensibilidade Taxa de Câmbio LATAM

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.

Visto que a mudanças no valor as posições em vigor não representam alterações de fluxos de caixa, mas uma alteração na exposição do valor de mercado, as posições de cobertura existentes que não têm nenhum impacto sobre os resultados (são registrados como contratos de cobertura de fluxo de caixa de acordo com IAS 39, portanto, uma variação no tipo de cambio tem um impacto sobre o patrimônio líquido da Sociedade).

A tabela a seguir apresenta a sensibilidade de instrumentos financeiros dos derivativos 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 primeiro mês de 2015.

Apreciação (depreciação) de R\$/US\$	Efeito em 31 de dezembro de 2014 MMR\$
-10%	-26,51
+10%	+26,51

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 de TAM S.A. e Controladas ser o reais brasileiro, a Sociedade apresenta efeitos pela variação do 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 2014 MMR\$	Efeito em 31 de dezembro de 2013 MMR\$
-10%	1.224,91	+ 1.092,71
10%	-1.002,21	-894,01

(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 tipo de cambio 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 o menor 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.

(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 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 associada às coberturas de risco de mercado, a Sociedade precisa de fundos líquidos para assegurar o pagamento de suas obrigações.

Por esse motivo, a Sociedade administra seu Caixa e equivalentes de caixa e seus demais ativos financeiros, compatibilizando o prazo de seus investimentos com os das suas obrigações. Desta forma, por política, o prazo médio dos investimentos não pode exceder o prazo médio de suas obrigações. Esta posição de Caixa e equivalentes de caixa está investida em instrumentos altamente líquidos de curto prazo, através de entidades financeiras de primeiro nível.

A Sociedade apresenta obrigações futuras de arrendamento mercantil financeiro e operacional, vencimentos de outras obrigações com bancos, contratos de derivativos e contratos de compra de aviões.

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. Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut 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	Mais de cinco anos	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortização	Taxa efetiva %	Taxa nominal %
				MRS	MRS	MRS	MRS	MRS					
Empréstimos a exportadores													
97.032.000-8	BBVA	Chile	US\$	265.891	-	-	-	-	265.891	265.620	Em vencimento	0,40	0,40
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	119.646	-	-	-	-	119.646	119.529	Em vencimento	0,34	0,34
97.006.000-6	ESTADO	Chile	US\$	146.293	-	-	-	-	146.293	146.091	Em vencimento	0,52	0,52
97.030.000-7	BCI	Chile	US\$	266.037	-	-	-	-	266.037	265.620	Em vencimento	0,47	0,47
76.645.030-K	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	CORPBANCA	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	49.671	-	-	-	53.119	46.595	Mensal	3,100	3,100
0-E	BBVA FRANCES	Argentina	ARS	4.550	62.163	-	-	-	66.713	55.913	Mensal	33,00	33,00
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	4.276	9.233	752.868	-	-	766.377	751.617	Trimestral	2,33	2,33
Obrigações garantidas													
0-E	CREDIT AGRICOLE	França	US\$	49.591	146.327	290.950	170.265	97.283	754.416	726.734	Trimestral	1,68	1,43
0-E	BNP PARIBAS	EUA	US\$	25.590	77.718	212.754	220.518	504.864	1.041.444	932.903	Trimestral	2,13	2,04
0-E	WELLS FARGO	EUA	US\$	94.383	283.395	757.596	760.374	1.854.166	3.749.914	3.460.944	Trimestral	2,26	1,57
0-E	CITIBANK	EUA	US\$	50.864	153.834	416.378	425.850	923.587	1.970.513	1.817.144	Trimestral	2,24	1,49
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	14.561	44.019	119.330	122.310	195.348	495.568	479.022	Trimestral	1,32	0,78
0-E	BTMU	EUA	US\$	7.785	23.542	63.991	65.815	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	69.906	149.194	141.815	Trimestral	1,63	1,03
0-E	US BANK	EUA	US\$	49.705	148.885	394.770	391.410	1.000.835	1.985.605	1.721.637	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	262.996	261.986	690.378	1.341.758	1.206.526	Trimestral	1,86	1,81
0-E	HSBC	EUA	US\$	4.154	12.551	33.835	34.414	84.204	169.158	156.729	Trimestral	2,29	1,48
0-E	PK AirFinance US, Inc.	EUA	US\$	5.509	16.941	48.053	52.688	76.400	199.591	185.193	Mensal	1,86	1,86
0-E	KFW IPEX-BANK	Alemanha	US\$	1.849	5.642	16.065	12.184	10.017	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\$	20.888	62.139	166.119	-	-	249.146	242.609	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	361.055	306.656	Trimestral	6,40	5,67
0-E	PEFCO	EUA	US\$	46.630	139.923	367.565	178.218	10.357	742.693	669.907	Trimestral	5,35	4,76
0-E	BNP PARIBAS	EUA	US\$	29.856	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	88.188	-	-	138.247	134.321	Trimestral	1,89	1,89
0-E	US BANK	EUA	US\$	866	16.593	14.490	-	-	31.949	31.824	Mensal	-	-
0-E	BANC OF AMERICA	EUA	US\$	1.912	5.626	7.735	-	-	15.273	14.508	Mensal	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\$	3.1083	8.1707	129.269	19.419	651	262.129	248.389	-	-	-
Derivativos de não hedge													
-	OUTROS	-	US\$	2.662	1.668	-	-	-	4.330	1.939	-	-	-
Total				1.526.548	2.063.553	6.434.453	3.932.224	6.367.093	20.323.871	18.554.936			

(*) Bônus securitizado com os fluxos futuros das vendas com cartão de crédito em Estados Unidos e Canada.

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, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut 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	Mais de cinco anos	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortização	Taxa efetiva	Taxa nominal
				MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS		MRS	%
Empréstimos bancários													
0-E	NEDERLANDSCHE CREDIETVERZEKERING MAATSCHAPPIJ	Holanda	US\$	489	1.310	3.493	3.493	3.636	12.421	10.083	Mensal	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	AFS INVESTMENT IX LLC	EUA	US\$	7.459	20.455	54.534	54.511	22.705	159.664	135.785	Mensal	1,25	1,25
0-E	AIRBUS FINANCIAL	EUA	US\$	9.623	28.445	75.949	42.255	20.548	176.820	167.396	Mensal	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\$	8.625	25.154	-	-	-	33.779	33.203	Trimestral	2,5	2,5
0-E	DVB BANK SE	EUA	US\$	547	1.472	2.037	-	-	4.056	3.963	Mensal	1,68	1,68
0-E	GENERAL ELECTRIC CAPITAL CORPORATION	EUA	US\$	6.672	29.826	64.487	-	-	100.985	97.876	Mensal	1,25	1,25
0-E	KFW IPEX-BANK	Alemanha	US\$	9.552	29.773	50.911	37.261	14.251	141.748	134.635	Mensal/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	Mensal	1,75	1,75
0-E	WACAPOU LEASING S.A.	Luxemburgo	US\$	1.522	4.059	9.453	7.575	35.131	57.740	53.076	Trimestral	2,00	2,00
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE MILAN BRANCH	Itália	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	-	Mensal	11,70	11,70
0-E	BANCO IBM S.A	Brasil	BRL	946	2.970	9.044	106	-	13.066	10.139	Mensal	10,58	10,58
0-E	HP FINANCIAL SERVICE	Brasil	BRL	733	2.202	3.668	-	-	6.603	5.921	Mensal	9,90	9,90
0-E	SOCIÉTÉ AIR FRANCE	França	EUR	1.453	-	-	-	-	1.453	303	Mensal	6,82	6,82
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE	França	BRL	412	1.185	3.589	547	-	5.733	4.364	Mensal	11,60	11,60
Outros empréstimos													
0-E	COMPANHIA BRASILEIRA DE MEIOS DE PAGAMENTO	Brasil	BRL	80.432	41.373	-	-	-	121.805	121.805	Mensal	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. Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut 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	Mais de cinco anos	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortização	Taxa efetiva %	Taxa nominal %
				MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS			
Contas comerciais a pagar e outras contas a pagar													
-	VARIOS	VARIOS	US\$	1.405.244	70.344	-	-	-	1.475.588	1.475.588	-	-	-
			US\$	2.940	27.755	-	-	-	30.695	30.363	Trimestral	2,11	2,11
			CLP	63.425	640	-	-	-	64.065	64.065	-	-	-
			BRL	1.011.391	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-K	COMUNIDAD MUJER	Chile	CLP	5	-	-	-	-	5	5	-	-	-
78.591.370-1	BETHIA S.A. E CONTROLADAS	Chile	CLP	16	-	-	-	-	16	16	-	-	-
0-E	INVERSORA AERONÁUTICA ARGENTINA	Argentina	US\$	72	-	-	-	-	72	72	-	-	-
	Total			<u>3.078.188</u>	<u>99.380</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>3.177.568</u>	<u>3.177.235</u>			
	Total consolidado			<u>4.827.461</u>	<u>2.777.694</u>	<u>8.332.080</u>	<u>4.756.687</u>	<u>9.488.462</u>	<u>30.182.384</u>	<u>26.906.099</u>			

Tipo de passivos para análise de risco de liquidez, agrupados por vencimento em 31 de dezembro de 2013
 Nome de empresa devedora: LATAM Airlines Group S.A. e Controladas. Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut 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	Mais de cinco anos	Total Valor	Valor nominal	Tipo de amortização	Taxa efetiva %	Taxa nominal %
				MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS			
Empréstimos a exportadores													
97.032.000-8	BBVA	Chile	US\$	-	70.512	-	-	-	70.512	70.278	Em vencimento	1,00	1,00
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	542.389	-	-	-	-	542.389	538.798	Em vencimento	1,63	1,63
97.030.000-7	ES TADO	Chile	US\$	-	94.144	-	-	-	94.144	93.704	Em vencimento	1,06	1,06
76.100.458-1	BLADEX	Chile	US\$	236.448	-	-	-	-	236.448	234.260	Em vencimento	1,87	1,87
Empréstimos bancários													
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	2.054	1.848	269.518	-	-	273.420	269.518	Em vencimento	3,19	3,19
97.023.000-9	CORP BANCA	Chile	UF	44.512	129.932	327.034	197.961	-	699.439	628.894	Trimestral	4,85	4,85
0-E	CITIBANK	Argentina	ARS	1.839	37.156	-	-	-	38.995	35.924	Mensal	20,75	20,75
0-E	BBVA	Argentina	ARS	3.907	70.346	-	-	-	74.253	64.663	Mensal	23,78	23,78
Obrigações													
0-E	ING	EUA	US\$	9.443	28.263	75.462	75.439	66.141	254.748	214.449	Trimestral	5,69	5,01
0-E	CREDIT AGRICOLE	França	US\$	27.788	84.067	196.591	23.752	-	332.198	328.695	Trimestral	1,99	1,99
0-E	PEFCO	EUA	US\$	5.341	16.021	-	-	-	21.362	20.999	Trimestral	3,06	2,73
0-E	BNP PARIBAS	EUA	US\$	26.530	80.342	218.724	225.930	557.223	1.108.749	979.802	Trimestral	2,45	2,31
0-E	WELLS FARGO	EUA	US\$	129.394	387.628	1.029.994	1.024.623	2.824.185	5.395.824	4.918.935	Trimestral	2,47	1,76
0-E	CITIBANK	EUA	US\$	27.034	81.401	219.471	223.076	395.705	946.687	871.894	Trimestral	2,64	2,04
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	12.697	38.358	103.915	106.492	226.515	487.977	469.923	Trimestral	1,32	0,78
0-E	BTMU	EUA	US\$	6.772	20.477	55.618	57.199	152.281	292.347	276.592	Trimestral	1,64	1,04
0-E	APPLEBANK	EUA	US\$	3.322	10.054	27.340	28.151	76.043	144.910	137.047	Trimestral	1,63	1,04
0-E	US BANK	EUA	US\$	43.804	131.237	348.211	345.599	1.053.479	1.922.330	1.649.172	Trimestral	2,81	2,81
0-E	DEUTSCHEBANK	EUA	US\$	13.493	40.996	110.512	91.411	219.673	476.085	405.355	Trimestral	3,27	3,27
Outras obrigações garantidas													
0-E	DVB Bank SE	EUA	US\$	19.158	57.544	153.970	-	-	230.672	223.231	Trimestral	1,99	1,99
Arrendamento financeiro													
0-E	ING	EUA	US\$	11.779	35.619	93.008	21.842	-	162.248	152.448	Trimestral	3,23	3,03
0-E	CREDIT AGRICOLE	França	US\$	11.914	34.200	73.637	57.738	40.796	218.285	209.695	Trimestral	1,21	1,21
0-E	CITIBANK	EUA	US\$	4.706	14.121	37.657	37.657	18.830	112.971	95.024	Trimestral	6,38	5,65
0-E	PEFCO	EUA	US\$	41.150	123.403	329.046	271.587	54.374	819.560	723.335	Trimestral	5,35	4,23
0-E	BNP PARIBAS	EUA	US\$	18.703	56.354	152.011	139.326	16.724	383.118	345.144	Trimestral	4,65	4,15
0-E	BANCO AMERICA	EUA	US\$	1.647	4.917	13.184	-	-	19.748	18.504	Mensal	1,43	1,43
Outros empréstimos													
0-E	BOEING	EUA	US\$	-	6.569	403.227	-	-	409.796	400.205	Em vencimento	1,75	1,75
0-E	CITIBANK (*)	EUA	US\$	22.840	47.086	308.907	491.501	491.206	1.361.540	1.054.170	Trimestral	6,00	6,00
Derivativos de hedge													
-	OUTROS	-	US\$	25.780	71.438	140.155	38.796	1.438	277.607	264.290	-	-	-
Derivativos de não hedge													
-	OUTROS	-	US\$	2.624	7.503	3.790	-	-	13.917	13.030	-	-	-
Total				1.297.068	1.781.536	4.690.982	3.458.080	6.194.613	17.422.279	15.707.978			

(*) 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 2013
Nome de empresa devedora: TAMS.A. e Controladas, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut 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 uma três anos	Mais de três a cinco anos	Mais de cinco anos	Total	Valor Nominal	Tipo de amortização	Taxa efetiva	Taxa nominal
				MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS		%	%
Empréstimos bancários													
0-E	CITIBANK	Brasil	US\$	5.646	103.241	-	-	-	108.887	102805	No Vencimento	3,76	3,2
0-E	BANCO DO BRASIL S.A.	Brasil	US\$	22.965	317.305	-	-	-	340.270	322926	No Vencimento	5,2	4,66
0-E	BANCO ITAU BBA	Brasil	US\$	68.268	118.856	-	-	-	187.124	172954	No Vencimento	6,31	4,73
0-E	BANCO SAFRA	Brasil	US\$	101.226	53.847	-	-	-	155.073	146077	No Vencimento	3,73	2,94
0-E	BANCO SAFRA	Brasil	BRL	469	1.047	122	-	-	1.638	1602	Mensal	7,42	7,42
0-E	BANCO BRADESCO	Brasil	US\$	187.396	118.737	-	-	-	306.133	286596	No Vencimento	3,87	3,29
0-E	BANCO BRADESCO	Brasil	BRL	-	105.384	-	-	-	105.384	100001	No Vencimento	10,63	10,15
0-E	NEDERLANDSCHE CREDIET VERZEKERING MAATSCHAPPIJ	Holanda	US\$	436	1.160	3.092	3.092	4.767	12.547	9873	Mensal	6,01	6,01
Obrigações como público													
0-E	THE BANK OF NEW YORK	EUA	US\$	79.672	187.996	445.898	1.071.428	2.232.994	4.017.988	2576860	No Vencimento	8,6	8,41
Arrendamento financeiro													
0-E	AFS INVESTMENT IX LLC	EUA	US\$	6.676	18.104	48.279	48.279	44.256	165.594	136623	Mensal	1,25	1,25
0-E	AIR CANADA	EUA	US\$	3.104	3.854	-	-	-	6.958	6958	Mensal	0	0
0-E	AIRBUS FINANCIAL SERVICES	EUA	US\$	8.307	24.375	67.804	51.226	36.915	188.627	176521	Mensal	1,42	1,42
0-E	AWAS	EUA	US\$	13.238	10.382	-	-	-	23.620	13238	Mensal	0	0
0-E	BNP PARIBAS	EUA	US\$	1.691	4.704	13.365	14.719	20.259	54.738	51729	Trimestral	1	1
0-E	BNP PARIBAS	França	US\$	2.043	5.615	14.962	14.979	24.328	61.927	52378	Trimestral	0,86	0,75
0-E	CITIBANK N.A.	Inglaterra	US\$	16.536	46.901	113.480	117.620	257.381	551.918	521439	Trimestral	1,03	0,9
0-E	CREDIT AGRICOLE - CIB	EUA	US\$	11.645	33.211	134.922	28.807	33.518	242.103	229445	Trimestral	1,4	1,4
0-E	CREDIT AGRICOLE - CIB	França	US\$	20.695	62.714	142.985	120.946	124.790	472.130	457734	Semestral/ Trimestral	0,75	0,65
0-E	DVB BANK SE	Alemanha	US\$	7.932	22.986	29.791	-	-	60.709	58566	Trimestral	2,5	2,5
0-E	DVB BANK SE	EUA	US\$	501	1.455	2.912	665	-	5.533	5339	Mensal	1,75	1,75
0-E	GENERAL ELECTRIC CAPITAL CORPORATION	EUA	US\$	8.689	114.326	-	-	-	123.015	121764	Mensal	1,25	1,25
0-E	HSBC	França	US\$	3.774	10.495	28.458	29.191	88.328	160.246	150620	Trimestral	1,45	1,25
0-E	KFW IPEX-BANK	Alemanha	US\$	10.455	30.611	72.339	50.769	42.710	206.884	193775	Mensal/ Trimestral	1,74	1,74
0-E	NATIXIS	França	US\$	22.533	47.126	138.019	146.281	291.937	645.896	576580	Semestral/ Trimestral	2,81	2,78
0-E	PK AIRFINANCE US, INC.	EUA	US\$	8.178	23.747	102.098	44.512	91.279	269.814	249260	Mensal	1,71	1,71
0-E	WACAPOU LEASING S.A.	Luxemburgo	US\$	1.481	3.933	9.237	7.517	34.167	56.335	50921	Trimestral	2	2
0-E	WELLS FARGO BANK NORTHWEST N.A.	EUA	US\$	4.172	3.343	-	-	-	7.515	7482	Mensal	1,25	1,25
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE MILAN BRANCH	Itália	US\$	33.061	92.666	225.613	239.803	247.051	838.194	782652	Trimestral	3,86	3,78
0-E	THE TORONTO-DOMINION BANK	EUA	US\$	1.359	3.919	10.621	10.881	15.506	42.286	40748	Trimestral	0,57	0,57
0-E	BANCO DE LAGE LANDEN BRASIL S.A.	Brasil	BRL	525	1.584	-	-	-	2.109	2256	Mensal	10,38	10,38
0-E	BANCO IBMS.A.	Brasil	BRL	431	480	1.476	717	-	3.104	2460	Mensal	10,58	10,58
0-E	HP FINANCIAL SERVICE	Brasil	BRL	881	2.249	5.873	733	-	9.736	8338	Mensal	9,9	9,9
0-E	SOCIETE AIR FRANCE	França	EUR	1.984	2.947	-	-	-	4.931	3231	Mensal	6,82	6,82
Outros empréstimos													
0-E	COMPANHIA BRASILEIRA DE MEIOS DE PAGAMENTO	Brasil	BRL	63.822	1.258	-	-	-	65.080	65080	Mensal	2,38	2,38
-	OUTROS	Brasil	US\$	1.162	2.708	-	-	-	3.870	3870	-	-	-
	Total			720.953	1.583.266	1.611.346	2.002.165	3.590.186	9.507.916	7.688.701			

Tipo de passivos para análise de risco de liquidez, agrupados por vencimento em 31 de dezembro de 2013
 Nome de empresa devedora: LATAM Airlines Group S.A. e Controladas. Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut 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	Mais de cinco anos	Total Valor	Valor nominal	Tipo de amortização	Taxa efetiva %	Taxa nominal %
				MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS			
Contas comerciais a pagar e outras contas a pagar													
-	VARIOS	VARIOS	US\$	1.907.706	16.972	-	-	-	1.924.678	1.924.678	-	-	-
			US\$	2.586	7.773	-	-	-	10.359	9.701	Trimestral	2,01	2,01
			CLP	38.334	14	-	-	-	38.348	38.348	-	-	-
			BRL	452.565	19	-	-	-	452.584	452.584	-	-	-
			BRL	12.228	34.854	-	-	-	47.082	34.129	Mensal	8,99	8,99
			Outras moedas	501.092	1.441	-	-	-	502.533	502.532	-	-	-
Contas a pagar, não circulantes													
-	VARIOS	VARIOS	US\$	-	-	27.073	-	-	27.073	26.706	Trimestral	2,01	2,01
			BRL	-	-	100.130	128.625	466.646	695.401	291.609	Mensal	8,99	8,99
Contas a pagar de partes relacionadas circulantes													
96.847.880-K	LUFTHANS A LAN TECHNICAL TRAININGS. A.	Chile	US\$	438	-	-	-	-	438	438	-	-	-
78.591.370-1	BETHIAS. A. YFILIALES	Chile	CLP	33	-	-	-	-	33	33	-	-	-
0-E	INVERSORA AERONÁUTICA ARGENTINA	Argentina	US\$	712	-	-	-	-	712	712	-	-	-
Total				<u>2.915.694</u>	<u>61.073</u>	<u>127.203</u>	<u>128.625</u>	<u>466.646</u>	<u>3.699.241</u>	<u>3.281.470</u>			
Total Consolidado				<u>4.933.715</u>	<u>3.425.875</u>	<u>6.429.531</u>	<u>5.588.870</u>	<u>10.251.445</u>	<u>30.629.436</u>	<u>26.678.149</u>			

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 margens com cada instituição financeira a fim de regular a exposição mútua que produzem mudanças na valorização de mercado dos derivativos.

No fechamento do ano 2013, a Sociedade depositou R\$ 220,9 milhões em garantia por margens de derivativos, correspondentes ao caixa e cartas de crédito *stand by*. Em 31 de dezembro de 2014, foram depositados R\$ 243,8 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) resguardá-lo para continuar como empresa em funcionamento, (ii) garantir rendimento para os acionistas e (iii) manter uma estrutura ótima de capital, reduzindo seu custo.

Para poder manter ou ajustar a estrutura de capital, a Sociedade poderia ajustar o valor dos dividendos a pagar aos acionistas, reembolsar capital aos acionistas, emitir novas ações ou vender ativos para reduzir a dívida.

A Sociedade monitora o índice de alavancagem ajustado, em linha com as práticas da indústria. Este índice é calculado pela dívida líquida ajustada dividida pela soma entre o patrimônio ajustado e a dívida líquida ajustada. A dívida líquida ajustada é calculada pelo total da dívida financeira somada a 8 vezes os pagamentos de arrendamento operacional dos últimos 12 meses, menos o caixa total (medido pela soma do caixa e equivalentes de caixa mais os valores por negociar). O patrimônio ajustado corresponde ao patrimônio líquido descontado o impacto do valor de mercado dos derivativos.

A estratégia da Sociedade, vigente desde 2007, consiste em manter um índice de alavancagem ajustado entre 70% e 80% e um *rating* creditício internacional superior a BBB- (mínimo requerido para ser considerado grau de investimento). Em função da consolidação contábil da TAM S.A. e Controladas, a agência de *rating* Fitch emitiu, na data 2 de maio de 2014, um novo *rating* de longo prazo da Sociedade de BB com perspectiva negativa (o qual não constitui um *rating* de grau de investimento). Adicionalmente, na data 10 de junho de 2013, a agência S&P emitiu um *rating* de longo prazo de BB com perspectiva positiva.

Os índices de alavancagem ajustados:

	Em 31 de dezembro 2014 <u>MR\$</u>	Em 31 de dezembro 2013 <u>MR\$</u>
Total de empréstimos financeiros	23.420.286	23.029.787
Pagamento de arrendamento mercantil operacional dos últimos doze meses x 8	11.079.201	8.266.136
Menos:		
Caixa e valores negociáveis	(4.074.000)	(6.000.743)
Total dívida ajustada líquida	<u>30.425.487</u>	<u>25.295.180</u>
Patrimônio líquido	11.692.316	12.272.462
Ajustes de <i>hedge</i> líquido	401.989	80.838
Patrimônio ajustado	<u>12.094.305</u>	<u>12.353.300</u>
Total dívida e patrimônio ajustado	<u>42.519.792</u>	<u>37.648.480</u>
Índice de alavancagem ajustado	71,6%	67,2%

Ver os aspectos relacionados a covenants financeiros na Nota 31 (a).

3.3. Estimativa do valor justo

Em 31 de dezembro de 2014, 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

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.

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 2014				Em 31 de dezembro de 2013			
	Valor justo MR\$	Medições de valor justo usando valores considerados como			Valor justo MR\$	Medições de valor justo usando valores considerados como		
		Nível I MR\$	Nível II MR\$	Nível III MR\$		Nível I MR\$	Nível II MR\$	Nível III MR\$
Ativos								
Caixa e equivalentes de caixa	533.240	533.240	-	-	1.357.184	1.357.184	-	-
Fundos mútuos curto prazo	533.240	533.240	-	-	1.357.184	1.357.184	-	-
Outros ativos financeiros, circulantes	1.451.706	1.397.376	54.330	-	1.464.326	1.279.331	184.995	-
Valor justo derivativos taxa de juros	3	-	3	-	14	-	14	-
Valor justo derivativos de combustível	4.736	-	4.736	-	37.173	-	37.173	-
Valor justo derivativos de moeda estrangeira	-	-	-	-	75.099	-	75.099	-
Juros incorridos desde a última data de pagamento Cross currency swap de moeda	1.001	-	1.001	-	1.131	-	1.131	-
Fundos de investimento privados	1.277.040	1.277.040	-	-	1.274.801	1.274.801	-	-
Certificado de depósito (CDB)	48.590	-	48.590	-	5.561	-	5.561	-
Bônus nacionais e estrangeiros	109.199	109.199	-	-	822	822	-	-
Depósitos a prazo	-	-	-	-	66.017	-	66.017	-
Outros investimentos	11.137	11.137	-	-	3.708	3.708	-	-
Passivos								
Outros passivos financeiros, circulantes	603.576	-	603.576	-	165.167	-	165.167	-
Valor justo derivativos taxa de juros	70.110	-	70.110	-	75.127	-	75.127	-
Valor justo derivativos de combustível	417.642	-	417.642	-	-	-	-	-
Valor justo derivativos moeda estrangeira	98.922	-	98.922	-	67.047	-	67.047	-
Juros incorridos desde a última data de Swap taxa de juros	13.741	-	13.741	-	13.529	-	13.529	-
Derivativos de taxa de juros não registrados como hedge	3.161	-	3.161	-	9.464	-	9.464	-
Outros passivos financeiros, não circulantes	75.242	-	75.242	-	132.116	-	132.116	-
Valor justo derivativos taxa de juros	75.242	-	75.242	-	128.623	-	128.623	-
Derivativos de taxa de juros não registrados como hedge	-	-	-	-	3.493	-	3.493	-

Adicionalmente, em 31 de dezembro de 2014, 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 2014		Em 31 de dezembro de 2013	
	Valor contábil	Valor justo	Valor contábil	Valor justo
	MR\$	MR\$	MR\$	MR\$
Caixa e equivalentes de caixa	2.094.794	2.094.794	3.292.650	3.292.650
Recursos em caixa	30.727	30.727	14.095	14.095
Saldos em bancos	636.197	636.197	538.646	538.646
<i>Overnight</i>	410.824	410.824	1.191.870	1.191.870
Depósitos a prazo	1.017.046	1.017.046	1.548.039	1.548.039
Pactos	-	-	-	-
Outros ativos financeiros, circulantes	275.889	275.889	198.788	198.788
Bônus nacionais e estrangeiros				
Outros ativos financeiros	275.889	275.889	198.788	198.788
Contas a receber e outras contas a cobrar de direitos a receber, circulantes	3.662.467	3.662.467	3.825.686	3.825.686
Contas a receber de partes relacionadas circulantes	818	818	1.471	1.471
Outros ativos financeiros, não circulantes	225.740	225.740	152.946	152.946
Contas a receber, não circulantes	80.921	80.921	236.076	236.076
Outros passivos financeiros, circulantes	3.711.726	3.841.131	4.613.238	4.985.278
Contas comerciais a pagar e outras contas a pagar, circulantes	3.956.134	3.956.134	3.649.152	3.649.152
Contas a pagar a partes relacionadas circulantes	93	93	1.183	1.183
Outros passivos financeiros, não circulantes	19.551.451	22.096.986	18.280.685	18.531.011
Contas a pagar, não circulantes	1.533.833	1.533.833	2.161.955	2.161.955

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.

NOTA 4 – ESTIMATIVAS E JULGAMENTOS CONTÁBEIS

A Sociedade utiliza estimativas para mensurar e registrar alguns dos ativos, passivos, receitas, despesas e compromissos. Basicamente estas estimativas se referem a:

- (a) Mensuração de possíveis perdas por *impairment* de determinados ativos.
- (b) Vida útil e valor residual dos ativos tangíveis e intangíveis.
- (c) Critérios empregados na mensuração de determinados ativos.
- (d) Tickets aéreos vendidos que não serão finalmente utilizados.
- (e) Cálculo da receita diferida no fechamento do exercício, correspondente à valorização dos quilômetros e pontos outorgados aos titulares de programas de fidelidade, pendentes de uso.
- (f) Necessidade de constituir provisões e, no caso de serem requeridas, ao valor das mesmas.
- (g) Recuperabilidade dos ativos por impostos diferidos.

Estas estimativas são realizadas em função da melhor informação disponível sobre os itens analisados.

Em qualquer caso, é possível que acontecimentos que possam acontecer no futuro obriguem a modificá-las nos próximos exercícios, o que se realizaria de forma prospectiva.

A administração aplicou julgamento na determinação de que a LATAM Airlines Group S.A. controla a TAM S.A. e Controladas, para fins contábeis e, portanto consolidou as demonstrações financeiras. Este julgamento é feito baseado no fato que a LATAM emitiu ações ordinárias e trocou pela maioria das ações ordinárias e preferenciais em circulação da TAM, exceto para aqueles acionistas da TAM que não aceitaram a troca e que foram objeto do *squeeze-out*, dando direito à LATAM a substancialmente todos os benefícios econômicos gerados pelo Grupo LATAM e também, como consequência, expondo-os a substancialmente todos os riscos que afetam as operações da TAM. Esta troca alinha os interesses econômicos da LATAM e de todos os seus acionistas, inclusive os acionistas controladores da TAM, assegurando que os acionistas e diretores da TAM não têm incentivos para exercer os seus direitos de uma forma que seja benéfica para a TAM, mas prejudicial para a LATAM. Além disso, todas as ações importantes necessárias para a operação de companhias aéreas exigem o voto favorável dos acionistas controladores da LATAM e TAM.

Desde a integração das operações da LAN e da TAM, as atividades de aviação mais críticas no Brasil são gerenciadas através do CEO da TAM, e as atividades globais, pelo CEO da LATAM, que é responsável por a operação total do Grupo LATAM, notificando o Conselho da LATAM. Além disso, o CEO da LATAM avalia o desempenho dos executivos do grupo LATAM, juntamente com o Conselho da LATAM, deita as compensações. Embora haja restrições sobre os percentuais de votos que podem ser atualmente detidas por investidores estrangeiros segundo a Lei Brasileira, a LATAM acredita que a substância econômica desses acordos atendem os requisitos das normas de contabilidade aplicáveis e que a consolidação das operações da LATAM e TAM é apropriada.

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 13,8 milhões de membros, além de ser uma empresa com uma administração separada e de negócios não diretamente relacionados com o transporte aéreo.

Para os exercícios findos	Transporte aéreo em 31 de dezembro de		Programa de coalizão e fidelização Multipius em 31 de dezembro de		Elimações em 31 de dezembro de		Consolidado em 31 de dezembro de	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS
Receitas de operações continuadas procedentes clientes externos (*)	27.269.166	26.607.871	1.187.791	1.284.273	-	-	28.456.957	27.892.144
Passageiros LAN	10.514.414	10.224.700	-	-	-	-	10.514.414	10.224.700
Passageiros TAM	12.717.939	12.368.707	1.187.791	1.284.273	-	-	13.905.730	13.652.980
Carga	4.036.813	4.014.464	-	-	-	-	4.036.813	4.014.464
Receitas de operações continuadas procedentes de transações com outros segmentos de operação	1.187.794	1.284.246	251.230	203.702	(1.439.024)	(1.487.948)	-	-
Outras receitas de operações	518.647	586.806	377.245	150.736	-	-	895.892	737.542
Receitas financeiras	75.708	104.736	136.650	75.405	-	(24.666)	212.358	155.475
Despesas financeiras	(1.011.783)	(1.020.282)	(9)	(3.214)	-	24.666	(1.011.792)	(998.830)
Total de despesas financeiras líquidas	(936.075)	(915.546)	136.641	72.191	-	-	(799.434)	(843.355)

(*) A Sociedade não tem receitas de operações continuadas por juros.

Para os exercícios findos	Transporte aéreo		Programa de coalizão e fidelização Multiplus		Elimações		Consolidado	
	em 31 de dezembro de		em 31 de dezembro de		em 31 de dezembro de		em 31 de dezembro de	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS
Depreciação e amortização	(2.314.864)	(2.231.354)	(17.433)	(8.648)	-	-	(2.332.297)	(2.240.002)
Os itens significativos não monetários distintos da depreciação e amortização	(406.840)	(1.118.099)	(5.918)	313	-	-	(412.758)	(1.117.786)
Baixas de imobilizado e perdas de estoques	(69.838)	(74.504)	(1.996)	(71)	-	-	(71.834)	(74.575)
Incobráveis	(19.659)	(17.277)	(3.890)	469	-	-	(23.549)	(16.808)
Variações cambiais	(317.363)	(1.026.813)	(32)	(85)	-	-	(317.395)	(1.026.898)
Efeito de variação no valor de unidades de reajuste	20	495	-	-	-	-	20	495
Lucro/(Prejuízo) atribuível aos proprietários da controladora	(905.676)	(814.880)	339.695	232.749	-	-	(565.981)	(582.131)
Participação da sociedade no resultado das coligadas	(5.167)	4.315	(10.332)	-	-	-	(15.499)	4.315
Despesas com impostos sobre os lucros	(523.473)	139.769	(173.605)	(112.780)	-	-	(697.078)	26.989
Lucro/ (prejuízo) do segmento apresentado	(735.562)	(716.505)	247.348	173.474	-	-	(488.214)	(543.031)
Ativos do segmento	49.829.908	50.413.923	4.710.994	2.620.634	(130.159)	(18.834)	54.410.743	53.015.723
Investimentos avaliados por equivalência patrimonial	-	7.547	-	5.746	-	-	-	13.293
Valor das adições de ativos não circulantes (*)	3.630.367	3.714.817	-	-	-	-	3.630.365	3.714.817
Imobilizado	3.445.790	3.579.693	-	-	-	-	3.445.790	3.579.693
Intangíveis, exceto <i>goodwill</i>	184.575	135.124	-	-	-	-	184.575	135.124
Passivos do segmento	40.623.041	38.897.588	1.921.596	1.817.798	(96.609)	(177.426)	42.448.028	40.537.960
Desembolsos dos ativos não monetários do segmento	3.560.110	3.028.416	-	-	-	-	3.560.110	3.028.416

As receitas da Sociedade por área geográfica são as seguintes:

	Para os exercícios findos	
	em 31 de dezembro de	
	<u>2014</u>	<u>2013</u>
	MRS	MRS
Peru	1.555.474	1.400.993
Argentina	1.916.490	2.043.200
USA	2.875.210	2.783.277
Europa	2.203.949	2.024.329
Colômbia	922.527	839.917
Brasil	12.607.085	11.984.707
Equador	585.871	589.859
Chile	3.743.996	3.662.848
Ásia Pacífico e resto da América Latina	<u>2.046.355</u>	<u>2.563.014</u>
Receitas de atividades continuadas	<u>28.456.957</u>	<u>27.892.144</u>
Outras receitas operacionais	<u>895.892</u>	<u>737.542</u>

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	Em 31 de
	dezembro de	dezembro de
	<u>2014</u>	<u>2013</u>
	MRS	MRS
Recursos em caixa	30.727	14.095
Saldos em bancos	636.197	538.646
<i>Overnight</i>	410.824	1.191.870
Total caixa	<u>1.077.748</u>	<u>1.744.611</u>
Equivalentes de caixa		
Depósitos a prazo	1.017.046	1.548.039
Fundos mútuos	<u>533.240</u>	<u>1.357.184</u>
Total equivalentes de caixa	<u>1.550.286</u>	<u>2.905.223</u>
Total caixa e equivalentes de caixa	<u>2.628.034</u>	<u>4.649.834</u>

Os saldos por moedas que compõem o Caixa e equivalentes de caixa:

<u>Tipo de moeda</u>	Em 31 de dezembro de <u>2014</u> MR\$	Em 31 de dezembro de <u>2013</u> MR\$
Peso argentino	118.724	138.256
Real brasileiro	121.099	593.596
Peso chileno (*)	81.699	538.606
Peso colombiano	45.655	65.902
Euro	25.603	38.819
Dólar norte americano	1.979.437	2.813.060
Bolívar forte (**)	167.967	381.396
Outras moedas	87.850	80.199
Total	<u>2.628.034</u>	<u>4.649.834</u>

(*) A Sociedade não assinou contratos de derivativos de moeda (*forward*) em 31 de dezembro de 2014 (MR\$ 407.659 em 31 de dezembro de 2013), para a conversão em dólares dos investimentos em pesos.

(**) Na Venezuela, a partir do ano 2003, a autoridade daquele país definiu que todas as remessas para o exterior devem ser aprovadas pela Comissão Administradora de Divisas (CADIVI). Com isto, apesar de ter livre disponibilidade dos bolívares dentro da Venezuela, a Sociedade tem certas restrições para remeter livremente esses recursos para fora da Venezuela.

Durante o ano 2014, e de acordo com a aceitação por parte da Sociedade, da proposta do Governo da República Bolivariana de Venezuela respeito da repatriação de divisas, mediante as denominadas “solicitudes de aquisição de divisas”, a Sociedade modificou o tipo de cambio utilizado na determinação da equivalência em dólares norte americanos do Caixa e equivalentes de caixa mantidos em Bolívar forte, de 6,30 VEF/US\$ a 12 VEF/US\$, o que tem constituído um débito a resultados, por diferença da taxa de câmbio, que ascende ao montante de MR\$ 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 períodos findos em 31 de dezembro de	
	2014	2013
	MR\$	MR\$
Derivativos de moeda	(852)	-
Derivativos de combustível	(115.173)	29.068
Garantias margens de derivativos	(170.448)	183.053
Garantias	(210.233)	(10.740)
Primas derivativos de combustível	(17.305)	(8.827)
Comissões bancárias, impostos pagos e outros	(117.321)	(31.134)
Total Outras entradas (saídas) Caixa de operacionais	<u>(631.332)</u>	<u>161.420</u>
Certificado de depósitos bancários	<u>(42.869)</u>	<u>150.140</u>
Total Outras entradas (saídas) Caixa de investimentos	<u>(42.869)</u>	<u>150.140</u>
Financiamento adiantamentos de aeronaves	27.822	73.558
Empréstimo administradora cartão de crédito	55.246	(40.253)
Liquidação contratos de derivativos	(101.111)	(131.751)
Breakage	-	(34.558)
Outros	(7.502)	990
Total Outras entradas (saídas) Caixa de financiamento	<u>(25.545)</u>	<u>(132.014)</u>

NOTA 7 - INSTRUMENTOS FINANCEIROS

7.1. Instrumentos financeiros por categorias

Em 31 de dezembro de 2014

<u>Ativos</u>	Empréstimo e recebíveis MRS	Instrumentos de <i>hedge</i> MRS	Mantidos para negociação MRS	Designados no	<u>Total</u> MRS
				momento inicial	
				ao valor justo por meio do resultado 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	3.662.467	-	-	-	3.662.467
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	6.339.325	5.740	110.503	1.870.007	8.325.575

<u>Passivos</u>	Outros passivos financeiros MRS	Instrumento de <i>hedge</i> MRS	Mantidos para negociação MRS	<u>Total</u> 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	3.956.134	-	-	3.956.134
Contas a pagar de partes relacionadas, circulantes	93	-	-	93					
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	28.753.238	675.657	3.161	29.432.056					

(*) 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.

Em 31 de dezembro de 2013

<u>Ativos</u>	Empréstimo e recebíveis MR\$	Instrumento de <i>hedge</i> MR\$	Mantidos para negociação MR\$	Designados no	Total MR\$
				ao valor justo	
				por meio do resultado MR\$	
Caixa e equivalentes de caixa	3.292.651	-	-	1.357.183	4.649.834
Outros ativos financeiros, circulantes (*)	194.754	113.417	4.856	1.350.088	1.663.115
Contas a receber e outros recebíveis, circulantes	3.825.686	-	-	-	3.825.686
Contas a receber de partes relacionadas, circulantes	1.471	-	-	-	1.471
Outros ativos financeiros, não circulantes (*)	151.761	-	1.185	-	152.946
Contas a receber, não circulantes	236.076	-	-	-	236.076
Total	7.702.399	113.417	6.041	2.707.271	10.529.128

<u>Passivos</u>	Outros passivos financeiros MR\$	Instrumento de <i>hedge</i> MR\$	Mantidos para negociação MR\$	Total MR\$					
					Outros passivos financeiros, circulantes	4.613.238	155.703	9.464	4.778.405
					Contas comerciais a pagar e outras contas a pagar, circulantes	3.649.152	-	-	3.649.152
Contas a pagar de partes relacionadas, circulantes	1.183	-	-	1.183					
Outros passivos financeiros, não circulantes	18.280.685	128.623	3.493	18.412.801					
Contas a pagar, não circulantes	2.161.955	-	-	2.161.955					
Total	28.706.213	284.326	12.957	29.003.496					

(*) 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.

7.2. Instrumentos financeiros por moedas

(a) Ativos	Em 31 de	Em 31 de
	dezembro de	dezembro de
	2014	2013
	MRS	MRS
Caixa e equivalentes de caixa	2.628.033	4.649.834
Peso argentino	118.724	138.256
Real brasileiro	121.099	593.596
Peso chileno	81.699	538.606
Peso colombiano	45.655	65.902
Euro	25.603	38.819
Dólar norte americano	1.979.437	2.813.060
Bolívar forte	167.967	381.396
Outras moedas	87.849	80.199
Outros ativos financeiros (circulantes e não circulantes)	1.953.334	1.816.061
Peso argentino	119.978	2.359
Real brasileiro	1.330.424	1.353.960
Peso chileno	71.401	64.550
Peso colombiano	1.078	5.974
Euro	11.273	12.870
Dólar norte americano	416.192	373.792
Bolívar forte	114	33
Outras moedas	2.874	2.523
Contas a receber e outros recebíveis, circulantes	3.662.469	3.825.686
Peso argentino	267.740	64.054
Real brasileiro	1.403.547	1.880.614
Peso chileno	348.470	194.155
Peso colombiano	23.962	22.868
Euro	102.965	50.317
Dólar norte americano	982.194	1.220.474
Bolívar forte	13.002	5.512
Outras moedas (*)	520.589	387.692
Contas a receber, não circulantes	80.920	236.076
Real brasileiro	2.021	2.797
Peso chileno	15.443	20.203
Dólar norte americano	63.042	212.603
Outras moedas (*)	414	473
Contas a receber de partes relacionadas, circulantes	818	1.471
Real brasileiro	24	380
Peso chileno	794	1.091
Total ativos	8.325.574	10.529.128
Peso argentino	506.442	204.669
Real brasileiro	2.857.115	3.831.347
Peso chileno	517.807	818.605
Peso colombiano	70.695	94.744
Euro	139.841	102.006
Dólar norte americano	3.440.865	4.619.929
Bolívar forte	181.083	386.941
Outras moedas	611.726	470.887

(*) 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.

NOTA 8 – CONTAS A RECEBER E OUTROS RECEBÍVEIS CIRCULANTES, E CONTAS A RECEBER NÃO CIRCULANTES

	Em 31 de dezembro de <u>2014</u> MR\$	Em 31 de dezembro de <u>2013</u> MR\$
Contas a receber	3.371.873	3.636.861
Outras contas a receber	<u>560.217</u>	<u>590.293</u>
Total Contas a receber e outros recebíveis	3.932.090	4.227.154
Menos: Provisão por perdas por <i>impairment</i>	<u>(188.702)</u>	<u>(165.392)</u>
Total Contas a receber e outros recebíveis - líquido	3.743.388	4.061.762
Menos: Parcela não circulante – Contas a receber	<u>(80.921)</u>	<u>(236.076)</u>
Contas a receber e outros recebíveis, circulantes	<u><u>3.662.467</u></u>	<u><u>3.825.686</u></u>

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 <u>2014</u> MR\$	Em 31 de dezembro de <u>2013</u> MR\$
Ao dia	2.890.912	3.228.633
Contas a receber vencidas mas não <i>impaired</i>		
Vencidas entre 1 e 90 dias	222.056	169.644
Vencidas entre 91 e 180 dias	30.602	27.050
Vencidas mais de 180 dias (*)	<u>39.601</u>	<u>46.142</u>
Total contas a receber vencidas as não <i>impaired</i>	<u>292.259</u>	<u>242.836</u>
Contas a receber vencidas e <i>impaired</i>		
Cobrança judicial, pré-judicial e documentos protestados	143.318	45.985
Devedores processo de gestão pré-judicial e sensibilidade da carteira atraso	<u>45.384</u>	<u>119.407</u>
Total contas a receber vencidas e <i>impaired</i>	<u>188.702</u>	<u>165.392</u>
Total	<u><u>3.371.873</u></u>	<u><u>3.636.861</u></u>

(*) Valor deste segmento corresponde principalmente a contas a receber vencidas que foram sensibilizados por sua possibilidade de recuperação, por tanto não requerem provisão.

Os saldos por moedas que compõem as Contas a receber, outros recebíveis e outros recebíveis não circulantes:

<u>Tipo de moeda</u>	Em 31 de dezembro de <u>2014</u> MR\$	Em 31 de dezembro de <u>2013</u> MR\$
Peso argentino	267.740	64.054
Real brasileiro	1.405.568	1.883.411
Peso chileno	363.913	214.357
Peso colombiano	23.962	22.868
Euro	102.965	50.317
Dólar norte americano	1.045.236	1.433.076
Bolívar forte	13.002	5.512
Outras moedas (*)	521.002	388.167
Total	<u>3.743.388</u>	<u>4.061.762</u>
(*) Outras moedas		
Dólar australiano	40.488	61.371
Yuan da R.P. China	94.630	53.615
Coroa dinamarquês	23.412	16.162
Libra esterlina	89.312	35.739
Rupia índia	5.012	12.517
Iene japonês	12.311	24.204
Coroa norueguês	43.870	35.069
Franco Suíço	15.143	15.567
Won sul-coreano	66.944	39.658
Dólar taiwanês novo	27.420	22.653
Outras moedas	102.460	71.612
Total	<u>521.002</u>	<u>388.167</u>

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.

<u>Maturidade</u>	<u>Impairment</u>
Ativos em cobrança judicial e pré judicial	100%
Superior a 1 ano	100%
Entre 6 e 12 meses	50%

A movimentação da provisão de perdas por *impairment* de Contas a receber e outras contas a receber:

Periodos	Saldo inicial MRS	Baixas MRS	(Aumento) redução MRS	Variações cambial MRS	Saldo final MRS
De 1 de janeiro a 31 de dezembro 2013	(154.290)	21.399	(10.436)	(22.065)	(165.392)
De 1 de janeiro a 31 de dezembro 2014	(165.392)	16.778	(16.794)	(23.294)	(188.702)

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 2014			Em 31 de dezembro de 2013		
	Exposição bruta segundo Balanço MRS	Exposição bruta <i>impaired</i> MRS	Exposição líquida concentrações de risco MRS	Exposição bruta segundo Balanço MRS	Exposição bruta <i>impaired</i> MRS	Exposição líquida concentrações de risco MRS
Contas a receber	3.371.873	(188.702)	3.183.171	3.636.861	(165.392)	3.471.469
Outras contas a receber	560.217	-	560.217	590.293	-	590.293

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.

NOTA 9 – CONTAS A RECEBER E A PAGAR A PARTES RELACIONADAS

(a) Contas a receber

RUT parte relacionada	Nome parte relacionada	Natureza da relação	País de origem	Moeda	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de
					2014	2013
					MRS	MRS
78.591.370-1	Bethia S.A. e Controladas	Outras partes relacionadas	Chile	CLP	754	1.033
79.773.440-1	Transportes San Felipe S.A.	Outras partes relacionadas	Chile	CLP	-	2
87.752.000-5	Granja Marina Tornagaleones S.A.	Outras partes relacionadas	Chile	CLP	40	56
Estrangeira	Made In Everywhere Repr.Com. Distr. Ltda.	Outras partes relacionadas	Brasil	BRL	-	5
Estrangeira	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.	Outras partes relacionadas	Brasil	BRL	-	33
Estrangeira	Prismah Fidelidade S.A.	<i>Joint Venture</i>	Brasil	BRL	24	342
	Total ativos circulantes				818	1.471

(b) Contas a pagar

RUT parte relacionada	Nome parte relacionada	Natureza da relação	País de origem	Moeda	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de
					2014	2013
					MRS	MRS
96.847.880-K	Lufthansa Lan Technical Training S.A.	Coligada	Chile	US\$	-	438
65.216.000-K	Comunidad Mujer	Outras partes relacionadas	Chile	CLP	5	-
78.591.370-1	Bethia S.A. e Controladas	Outras partes relacionadas	Chile	CLP	16	33
Estrangeira	Inversora Aeronáutica Argentina	Outras partes relacionadas	Argentina	US\$	72	712
	Total passivo circulante				93	1.183

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.

NOTA 10 – ESTOQUES

	Em 31 de dezembro de <u>2014</u> MR\$	Em 31 de dezembro de <u>2013</u> MR\$
Estoques técnicos	609.101	445.567
Estoques não técnicos	<u>97.552</u>	<u>95.639</u>
Total de fornecimentos de produção	<u><u>706.653</u></u>	<u><u>541.206</u></u>

Os itens incluídos nesta rubrica correspondem a sobressalentes 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 2014 totalizava MR\$ 13.905 (MR\$ 4.116 em 31 de dezembro de 2013). Os montantes resultantes, não excedem aos respectivos valores de realização.

Em 31 de dezembro de 2014, a Sociedade registrou MR\$ 448.865 (MR\$ 346.087 em 31 de dezembro de 2013) no resultado, principalmente referente ao consumo de serviços de bordo e manutenção, os quais formam parte de Custo das vendas.

Em 2014 a Sociedades não foram reconhecidos reversões de abatimentos do valor resultante de um aumento no valor realizável líquido.

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	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
	<u>2014</u>	<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>2013</u>
	MR\$	MR\$	MR\$	MR\$	MR\$	MR\$
(a) Outros ativos financeiros						
Fundos de investimentos privados	1.277.040	1.274.801	-	-	1.277.040	1.274.801
Depósitos em garantia (aeronaves)	22.466	121.532	186.346	116.879	208.812	238.411
Certificado de depósito (CDB)	48.590	5.561	-	-	48.590	5.561
Depósitos a prazo	-	66.017	-	-	-	66.017
Garantias de margens de derivativos	245.847	65.961	-	-	245.847	65.961
Depósitos em garantia (empréstimos)	-	-	29.526	27.533	29.526	27.533
Outros investimentos	11.137	3.708	1.304	1.185	12.441	4.893
Bônus nacionais e estrangeiros	109.199	822	-	-	109.199	822
Outras garantias outorgadas	<u>7.575</u>	<u>11.296</u>	<u>8.564</u>	<u>7.349</u>	<u>16.139</u>	<u>18.645</u>
Subtotal outros ativos financeiros	<u>1.721.854</u>	<u>1.549.698</u>	<u>225.740</u>	<u>152.946</u>	<u>1.947.594</u>	<u>1.702.644</u>
(b) Ativos de <i>hedge</i>						
Juros auferidos desde a última data de pagamento						
<i>Cross currency Swap</i> de moedas	1.001	1.131	-	-	1.001	1.131
Valor justo de derivativos de taxa de juros	3	14	-	-	3	14
Valor justo de derivativos de moeda estrangeira (1)	-	75.099	-	-	-	75.099
Valor justo de derivativos de preço de combustível	<u>4.737</u>	<u>37.173</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>4.737</u>	<u>37.173</u>
Subtotal Ativos de <i>hedge</i>	<u>5.741</u>	<u>113.417</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>5.741</u>	<u>113.417</u>
Total Outros ativos financeiros	<u>1.727.595</u>	<u>1.663.115</u>	<u>225.740</u>	<u>152.946</u>	<u>1.953.335</u>	<u>1.816.061</u>

(1) Os derivativos de moeda estrangeira correspondem a *collars* e *cross currency swap*.

Os tipos de derivativos dos contratos de *hedge* mantidos pela Sociedade ao fechamento de cada exercício são divulgados na Nota 18.

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	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
	2014	2013	2014	2013	2014	2013
	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS
(a) Pagamentos antecipados						
Arrendamento de aeronaves	69.165	66.893	69.595	40.602	138.760	107.495
Seguros de aviação e outros	32.299	30.875	-	-	32.299	30.875
Outros	47.732	34.336	96.818	90.324	144.550	124.660
Subtotal pagamentos antecipados	149.196	132.104	166.413	130.926	315.609	263.030
(b) Outros ativos						
Reserva de manutenção de aeronaves (*)	82.629	357.942	328.274	185.094	410.903	543.036
Impostos sobre venda	413.823	281.616	171.729	154.462	585.552	436.078
Outros impostos	9.331	13.015	-	-	9.331	13.015
Contribuições a Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas ("SITA")	-	-	-	-	-	-
Depósitos judiciais	1.591	1.539	1.203	1.206	2.794	2.745
Outros	-	-	240.253	164.872	240.253	164.872
	1.825	-	2.708	1.274	4.533	1.274
Subtotal outros ativos	509.199	654.112	744.167	506.908	1.253.366	1.161.020
Total Outros ativos não financeiros	658.395	786.216	910.580	637.834	1.568.975	1.424.050

(*) 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 2014 as reservas de manutenção totalizaram MR\$ 410.903 (MR\$ 543.036 em 31 de dezembro de 2013), correspondendo a 12 aeronaves de uma frota total de 327 aeronaves (21 aeronaves de uma frota total de 339 aeronaves em 31 de dezembro de 2013). Todos os contratos de arrendamento operacional que estipulam pagamento de reservas de manutenção expiram até o ano 2017.

As reservas de manutenção são classificadas como circulantes o não circulantes dependendo das datas em que se espera seja realizado o manutenção correspondente. (Nota 2.23).

NOTA 13 - INVESTIMENTOS EM SUBSIDIÁRIAS

(a) Investimentos em subsidiárias

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 e fundos de investimento privados.

A seguir é divulgado detalhe de subsidiárias significativas e informação financeira resumida:

Nome da subsidiária significativa	País de incorporação	Moeda funcional	Participação	
			A131 de diciembre 2014	A131 de diciembre 2013
			%	%
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
Aerolane Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.	Equador	US\$	100,00000	71,94990
Aerovías de Integración Regional, ARES 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 à controladora.

Informações financeiras resumidas de subsidiárias significativas

Nome da subsidiária significativa	Balço patrimonial 31 de dezembro de 2014						Resultado 31 de dezembro de 2014	
	Ativos	Ativos	Ativos	Passivos	Passivos	Passivos	Receitas	Lucro
	totais	circulantes	não circulantes	totais	circulantes	não circulantes	Continuadas	líquido (prejuízo)
	MR\$	MR\$	MR\$	MR\$	MR\$	MR\$	MR\$	MR\$
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)
Aerolane Líneas 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, AIRE S.A.	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

Nome da subsidiária significativa	Balço patrimonial em 31 de dezembro de 2013						Resultado 31 de dezembro de 2013	
	Ativos	Ativos	Ativos	Passivos	Passivos	Passivos	Receitas	Lucro
	totais	circulantes	não circulantes	totais	circulantes	não circulantes	Continuadas	líquido (prejuízo)
	MR\$	MR\$	MR\$	MR\$	MR\$	MR\$	MR\$	MR\$
Lan Perú S.A.	617.313	556.548	60.765	590.591	587.288	3.303	2.594.560	13.640
Lan Cargo S.A.	1.809.986	845.053	964.933	968.728	546.676	422.052	670.450	6.515
Lan Argentina S.A.	502.314	451.161	51.153	481.807	476.876	4.931	1.106.937	(28.520)
Transporte Aéreo S.A.	842.617	162.715	679.902	282.047	86.791	195.256	885.225	(10.991)
Aerolane Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.	220.579	137.902	82.677	219.115	210.370	8.745	660.825	(85.785)
Aerovías de Integración Regional, AIRE S.A.	441.622	163.024	278.598	84.355	58.415	25.940	744.125	(136.639)
TAM S.A. (*)	20.369.980	5.556.757	14.813.223	18.702.547	7.612.468	11.090.079	15.018.647	(1.062.036)

(*) Aplica-se a informações consolidadas de TAM S.A. e Controladas

(b) Participações não controladores

Patrimônio	RUT	País	Em 31 de	Em 31 de	Em 31 de	Em 30 de
			dezembro de	dezembro de	dezembro de	dezembro de
			<u>2014</u>	<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>2013</u>
			%	%	MRS	MRS
Lan Perú S.A	0-E	Peru	30,00000	30,00000	8.827	8.018
Lan Cargo S.A. y Filiales	93.383.000	Chile	0,10605	0,10605	2.457	1.384
Inversiones Lan S.A. y Filiales	96.575.810	Chile	0,29000	0,29000	13	45
Promotora Aérea Latinoamericana S.A. y Filia	0-E	México	51,00000	51,00000	4.595	3.081
Aerolane, Líneas Aéreas Nacionales del Ecuad	0-E	Equador	0,00000	28,05000	-	(34.408)
Inversora Cordillera S.A. y Filiales	0-E	Argentina	4,22000	4,22000	518	2.263
Lan Argentina S.A.	0-E	Argentina	1,00000	1,00000	576	518
Americonsult de Guatemala S.A.	0-E	Guatemala	1,00000	1,00000	13	2
Americonsult Costa Rica S.A.	0-E	Costa Rica	1,00000	1,00000	16	19
Linea Aérea Carguera de Colombiana S.A.	0-E	Colômbia	10,00000	10,00000	(2.194)	1.546
Aerolíneas Regionales de Integración Aires S.A.	0-E	Colômbia	0,98307	0,98307	1.817	867
Transportes Aereos del Mercosur S.A.	0-E	Paraguay	5,02000	5,02000	2.192	3.971
Multiplus S.A.	0-E	Brasil	27,26000	27,15000	251.569	217.995
Total					<u>270.399</u>	<u>205.301</u>

Resultado	RUT	País	Em 31 de	Em 31 de	Para os exercícios findos	
			dezembro de	dezembro de	em 31 de dezembro de	em 31 de dezembro de
			<u>2014</u>	<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>2013</u>
			%	%	MRS	MRS
Lan Perú S.A	0-E	Peru	30,00000	30,00000	686	4.094
Lan Cargo S.A. y Filiales	93.383.000	Chile	0,10605	0,10605	(297)	223
Inversiones Lan S.A. y Filiales	96.575.810	Chile	0,29000	0,29000	(35)	1
Promotora Aerea Latinoamericana S.A. y Filia	0-E	México	51,00000	51,00000	981	(998)
Aerolinhas Brasileiras S.A. y Filiales	0-E	Brasil	0,00000	26,70000	-	(3.588)
Aerolane, Líneas Aéreas Nacionales del Ecuad	0-E	Equador	0,00000	28,05000	(12.895)	(24.063)
Inversora Cordillera S.A. y Filiales	0-E	Argentina	4,22000	4,22000	636	411
Lan Argentina S.A.	0-E	Argentina	1,00000	1,00000	136	101
Americonsult de Guatemala S.A.	0-E	Guatemala	1,00000	1,00000	10	2
Americonsult Costa Rica S.A.	0-E	Costa Rica	1,00000	1,00000	14	-
Linea Aérea Carguera de Colombiana S.A.	0-E	Colômbia	10,00000	10,00000	(1.051)	(298)
Aerolíneas Regionales de Integración Aires S.A.	0-E	Colômbia	0,98307	1,02665	(1.849)	(1.391)
Transportes Aereos del Mercosur S.A.	0-E	Paraguay	5,02000	5,02000	(941)	1.484
Multiplus S.A.	0-E	Brasil	27,26000	27,13000	92.372	63.123
Total					<u>77.767</u>	<u>39.101</u>

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 2014	Em 31 de dezembro de 2013	Em 31 de dezembro de 2014	Em 31 de dezembro de 2013
	MRS	MRS	MRS	MRS
Programas informáticos	336.798	335.282	823.013	652.932
Programas informáticos em desenvolvimento	196.692	107.935	196.692	107.935
Slots aeroportuários	3.190.171	3.190.169	3.190.171	3.190.169
Loyalty program	1.063.322	1.063.323	1.063.322	1.063.323
Marcas	206.883	206.884	206.883	206.884
Outros ativos	-	190	2.146	1.893
Total	4.993.866	4.903.783	5.482.227	5.223.136

Movimentação de Intangíveis, exceto *goodwill*:

	Programas informáticos líquido	Programas informáticos em desenvolvimento	Slots aeroportuários (*)	Marcas e Loyalty Program (*)	Outros ativos líquido	Total
	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS
Saldo inicial em 1 de janeiro de 2013	294.763	111.647	3.190.169	1.270.207	1.646	4.868.432
Adições	33.210	101.914	-	-	-	135.124
Baixas	(1.035)	(4.209)	-	-	-	(5.244)
Traspasso programas informáticos	10.156	(106.920)	-	-	(10.17)	(6.370)
Diferença de conversão filiais	(11.964)	(10.562)	(429.890)	(171.167)	(156)	(623.739)
Amortização	(120.630)	-	-	-	(281)	(120.911)
Variações cambial	39.371	16.065	429.890	171.167	(2)	656.491
Saldo final em 31 de dezembro de 2013	335.282	107.935	3.190.169	1.270.207	190	4.903.783
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 31 de dezembro de 2014	336.798	196.692	3.190.171	1.270.205	-	4.993.866

A amortização de cada exercício é reconhecida na demonstração do resultado consolidado das despesas com administração. A amortização acumulada dos programas de informática em 31 de dezembro de 2014 totalizava MRS 486.215 (MRS 317.650 em 31 de dezembro de 2013). A amortização acumulada de outros ativos intangíveis, identificáveis em 31 de dezembro de 2014 totalizava MRS 2.146 (MRS 1.703 em 31 de dezembro de 2013).

(*) Ver Nota 2.5.

NOTA 15 – GOODWILL

O *Goodwill* em 31 de dezembro de 2014, totalizava MR\$ 8.801.056 (MR\$ 8.732.287 rerepresentados em 31 de dezembro de 2013).

A Sociedade possui duas unidades geradoras de caixa (UGC), “Transporte aéreo” e “Programa de coalizão e fidelização Multiplus”; consequentemente, em 31 de dezembro de 2014 efetuou teste de *impairment* baseado no valor em uso e não detectou *impairment*. Estes testes são realizados pelo menos uma vez ao ano.

Em 31 de dezembro de 2014, os valores recuperáveis das unidades geradoras de caixa foram determinados a partir de fluxos de caixa estimados pela Administração. As principais premissas utilizadas são divulgadas a seguir:

		UGC Transporte aéreo	UGC Programa de coalizão e fidelização Multiplus: (2)
Taxa de crescimento no longo prazo anual (terminal)	%	1,5 y 2,5	4,7 y 5,7
Tipo de cambio entre: (1)	RS/US\$	2,70 y 3,62	2,70 y 3,62
Taxa de desconto baseia-se no custo médio ponderado do capital (WACC - Weighted Average Cost of Capital)	%	9,8 y 10,8	-
Taxa de desconto: baseia-se no custo de capital próprio (CoE – Cost of Equity)	%	-	18,0 y 24,0
Preço do combustível a partir de curvas de preços dos mercados futuros de commodities	US\$/barril	90	-

(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.

Dadas as expectativas de crescimento e os longos ciclos de investimento característicos da indústria, são utilizadas projeções de dez anos.

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*.

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	Disminuição taxa de crescimento terminal mínima
	%	%	%
UGC Transporte aéreo	10,8	-	1,5
UGC Programa de coalizão e fidelidade Multiplus	-	24,0	4,7

Em nenhum dos casos anteriores foi apresentado um *impairment* das unidades geradoras de caixa.

Movimento do *Goodwill*, separado por UGC:

	Transporte aéreo	Programa de coalizão e fidelização Multiplus	Total
	MR\$	MR\$	MR\$
Saldo inicial em 1 de janeiro de 2013	6.870.054	1.739.539	8.609.593
Outros	101.987	-	101.987
Aumento (diminuição) pela variação cambial	(909.093)	(234.408)	(1.143.501)
Variação cambial	929.800	234.408	1.164.208
Saldo final em 31 de dezembro de 2013	<u>6.992.748</u>	<u>1.739.539</u>	<u>8.732.287</u>
Saldo inicial em 1 de janeiro de 2014	6.992.748	1.739.539	8.732.287
Outros	69.552	-	69.552
Aumento (diminuição) pela variação cambial	(876.827)	(212.748)	(1.089.575)
Variação cambial	876.043	212.749	1.088.792
Saldo final em 31 de dezembro de 2014	<u>7.061.516</u>	<u>1.739.540</u>	<u>8.801.056</u>

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
	<u>2014</u> MRS	<u>2013</u> MRS	<u>2014</u> MRS	<u>2013</u> MRS	<u>2014</u> MRS	<u>2013</u> MRS
Construções em andamento	2.489.600	2.011.473	-	-	2.489.600	2.011.473
Terrenos	154.028	139.038	-	-	154.028	139.038
Edifícios	662.353	579.238	(218.752)	(176.815)	443.601	402.423
Equipamentos de voo	23.003.627	19.821.806	(4.702.961)	(4.002.726)	18.300.666	15.819.080
Aeronaves próprias	20.005.239	17.357.246	(3.739.143)	(3.157.054)	16.266.096	14.200.192
Outros	2.998.388	2.464.560	(963.818)	(845.672)	2.034.570	1.618.888
Maquinária	174.863	172.324	(111.823)	(97.239)	63.040	75.085
Equipamentos de tecnologias da informação	499.918	426.606	(364.428)	(318.334)	135.490	108.272
Instalações fixas e acessórios	257.890	227.729	(141.594)	(109.212)	116.296	118.517
Equipamentos de transporte	254.945	176.046	(141.979)	(119.772)	112.966	56.274
Benfeitorias em bens arrendados	383.104	207.650	(232.968)	(168.367)	150.136	39.283
Outros imobilizados	12.012.901	11.223.952	(5.363.280)	(4.265.123)	6.649.621	6.958.829
Aeronaves em leasing financeiro	11.594.969	10.818.424	(5.273.774)	(4.165.096)	6.321.195	6.653.328
Outros	417.932	405.528	(89.506)	(100.027)	328.426	305.501
Total	<u>39.893.229</u>	<u>34.985.862</u>	<u>(11.277.785)</u>	<u>(9.257.588)</u>	<u>28.615.444</u>	<u>25.728.274</u>

(a) A movimentação nas distintas categorias de Imobilizado:

	Construções em andamento	Terrenos	Edifícios líquido	Equipamentos de voo líquido	Equipamentos de tecnologias da informação líquido	Instalações fixas e acessórios líquido	Vehículos de motor líquido	Benefeitorias em bens arrendados líquido	Outros imobilizado líquido	Imobilizado líquido
	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS
Saldos iniciais em 1 de janeiro de 2013	2.356.162	133.455	357.755	12.996.896	82.686	86.528	9.649	44.401	8.060.228	24.127.760
Adições	38.293	-	25.432	3.298.254	47.642	16.161	652	-	153.259	3.579.693
Desapropriações	-	-	-	(310.894)	(68)	-	(350)	-	(1332.715)	(1644.027)
Baixas	(1337)	-	(963)	(138.880)	(568)	(32)	(21)	(498)	(44.314)	(186.613)
Despesas por depreciação	-	-	(25.454)	(962.446)	(30.436)	(19.223)	(641)	(26.770)	(719.898)	(1784.868)
Diferença de conversão filiais	(114.353)	(12.845)	(26.827)	(152.319)	(7.390)	(3.296)	(601)	(2)	(688.667)	(1006.300)
Outros incrementos (diminuições)	(543.954)	1	20.938	(777.475)	3.083	24.090	(5.166)	17.166	536.699	(724.618)
Total variações	(621.351)	(12.844)	(6.874)	956.240	12.263	17.700	(6.127)	(10.104)	(2.095.636)	(1766.733)
Ajuste por conversão	276.662	18.427	51.542	1.993.219	13.323	14.289	562	4.986	994.237	3.367.247
Saldos finais em 31 de dezembro de 2013	2.011.473	139.038	402.423	15.946.355	108.272	118.517	4.084	39.283	6.958.829	25.728.274
Saldos iniciais em 1 de janeiro de 2014	2.011.473	139.038	402.423	15.946.355	108.272	118.517	4.084	39.283	6.958.829	25.728.274
Adições	71.730	8.750	39.441	2.902.318	51.943	5.114	3.683	-	362.811	3.445.790
Desapropriações	-	-	-	(1.575.817) (*)	(134)	-	(10)	-	(746)	(1.576.707)
Baixas	(1.708)	-	(986)	(95.254)	(475)	(532)	(120)	647	(79.005)	(177.433)
Despesas por depreciação	-	-	(32.860)	(1.017.076)	(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)	(3.649)	864	-	(269.486)	(465.905)
Outros incrementos (diminuições)	115.981	-	12.721	239.666	7.650	3.320	(1.527)	139.384	(395.867)	12.1328
Total variações	188.315	(2.908)	(11.605)	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
Saldos finais 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

(*) Durante o primeiro semestre de 2014 foi realizada a venda e posterior arrendamento de quatro aeronaves Boeing 777-300ER.

(b) Composição da frota

Aeronave	Modelo	Aeronaves incluídas no imobilizado da Sociedade		Arrendamentos operacionais		Total frota	
		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
		2014	2013	2014	2013	2014	2013
Boeing 767	300	-	3	-	-	-	3
Boeing 767	300ER	34	34	4	6	38	40
Boeing 767	300F	8 (1)	8	3	4	11 (1)	12
Boeing 777	300ER	4	8	6	2	10	10
Boeing 777	Freighter	2	2	2	2	4	4
Boeing 787	800	6	3	4	2	10	5
Airbus A319	100	40	39	12	15	52	54
Airbus A320	200	95	95	63	65	158	160
Airbus A321	200	18	9	3	1	21	10
Airbus A330	200	8	8	5	12	13	20
Airbus A340	300	3	-	-	4	3	4
Airbus A340	500	-	2	-	-	-	2
Boeing 737	700	-	-	-	5	-	5
Bombardier	Dhc8-200	2	-	5	7	7	7
Bombardier	Dhc8-400	-	-	-	3	-	3
Total		220	211	107	128	327	339

(1) A Sociedade arrendou duas aeronaves a Federal Express Corporation

(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
Benfeitorias 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 (*)	3	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\$ 1.829.073 (MR\$ 1.784.868 em 31 de dezembro de 2013). Esta alocação é reconhecida nas rubricas custo das venda e despesas com administração na demonstração do resultado consolidado.

(d) Informações adicionais Imobilizado:

i) Imobilizado entregue em garantia:

No exercício findo em 31 de dezembro de 2014, foram agregadas as garantias diretas de nove aeronaves Airbus A321-200 e três Boeing 787-800. Adicionalmente, devido do plano de transferência de frota desde TAM Linhas Aéreas S.A. a LATAM Airlines Group S.A., foram agregadas as garantias diretas de três aeronaves Airbus A319-100, vinte e uma aeronaves Airbus A320-200 e sete aeronaves Airbus A321-200.

Por outro lado, a Sociedade vendeu sua participação nos estabelecimentos permanentes Flamenco Leasing LLC, Cisne Leasing LLC, Becacina Leasing LLC, Tricahue Leasing LLC. e Loica Leasing Limited. Devido ao acima foram eliminadas as garantias diretas associadas com sete aeronaves Boeing 767-300, duas aeronaves Airbus A319-100 e duas aeronaves Airbus A320-200.

Adicionalmente, devido de sua venda, foram eliminadas as garantias diretas associadas com quatro aeronaves Boeing 777-300.

Detalhamento do Imobilizado entregue em garantia:

Credor da garantia	Ativos comprometidos	Frota	Em 31 de dezembro de 2014		Em 31 de dezembro de 2013	
			Dívida vigente	Valor contábil	Dívida vigente	Valor contábil
			MRS	MRS	MRS	MRS
Wilmington Trust Company	Aviões e motores	Boeing 767	2.659.682	3.392.916	3.368.214	4.280.748
		Boeing 777 / 787	1.202.255	1.378.005	1.822.065	2.062.589
Banco Santander S.A.	Aviões e motores	Airbus A319	176.154	266.908	173.451	246.800
		Airbus A320	1.553.898	2.094.961	1.508.506	1.942.449
		Airbus A321	105.555	119.957	100.898	115.275
BNP Paribas	Aviões e motores	Airbus A319	464.075	632.449	491.930	660.252
		Airbus A320	431.112	552.174	466.444	604.056
Credit Agricole	Aviões e motores	Airbus A319	148.208	321.501	75.551	232.482
		Airbus A320	418.389	582.930	226.703	359.662
		Airbus A321	160.137	169.835	-	-
JP Morgan	Aviões e motores	Boeing 777	630.749	738.872	607.371	685.178
Wells Fargo	Aviões e motores	Airbus A320	812.662	956.402	777.401	900.198
Bank Of Utah	Aviões e motores	Airbus A320	688.646	868.827	650.357	814.674
DVD Bank SE	Aviões e motores	Boeing 767	-	-	223.231	355.662
Natixis	Aviões e motores	Airbus A320	129.660	148.604	-	-
		Airbus A321	1.076.866	1.296.752	-	-
Citibank N.A.	Aviões e motores	Airbus A320	378.750	389.226	-	-
		Airbus A321	148.312	157.916	-	-
HSBC	Aviões e motores	Airbus A320	156.729	157.624	-	-
KfW IPEX-Bank	Aviões e motores	Airbus A320	42.733	46.526	-	-
PK AirFinance US, Inc	Aviões e motores	Airbus A320	185.193	186.205	-	-
Total garantias diretas			<u>11.569.765</u>	<u>14.458.590</u>	<u>10.492.122</u>	<u>13.260.025</u>

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 2014 totalizava MR\$ 4.319.664 (MR\$ 5.077.515 em 31 de dezembro de 2013). O valor contábil dos ativos com garantias indiretas em 31 de dezembro de 2014 totalizava o montante de MR\$ 6.202.586 (MR\$ 6.483.363 em 31 de dezembro de 2013).

ii) Compromissos e outros

Os bens totalmente depreciados e compromissos de compras futuras são os seguintes:

	Em 31 de dezembro de <u>2014</u> MR\$	Em 31 de dezembro de <u>2013</u> MR\$
Valor original do imobilizado totalmente depreciado ainda em uso	369.106	375.088
Compromissos pela aquisição de aeronaves (*)	57.108.300	55.988.140

(*) De acordo com a lista de preços do fabricante.

Compromissos existentes pela aquisição de aeronaves

Fabricante de aeronaves	Número de aeronaves por ano de entrega							Total
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
Airbus S.A.S.	16	23	26	31	11	12	5	124
A320-NEO	-	2	18	16	8	8	-	52
A321	15	15	-	-	-	-	-	30
A321-NEO	-	-	-	6	-	4	5	15
A350	1	6	8	9	3	-	-	27
The Boeing Company	3	5	6	4	-	-	-	18
B777	-	-	2	-	-	-	-	2
B787-8	-	-	4	4	-	-	-	8
B787-9	3	5	-	-	-	-	-	8
Total	<u>19</u>	<u>28</u>	<u>32</u>	<u>35</u>	<u>11</u>	<u>12</u>	<u>5</u>	<u>142</u>

Em julho de 2014 foi assinado o cancelamento de 4 aeronaves Airbus A320 e a conversão de 12 aeronaves Airbus A320 a 12 aeronaves Airbus A320 NEO. Em dezembro de 2014 foi assinado a conversão de 4 aeronaves Airbus A320 a 4 Airbus A320 NEO e a conversão de 4 aeronaves Airbus A321 a 4 Airbus A321 NEO.

Com isso, em 31 de dezembro de 2014, fruto dos diferentes contratos de compra de aeronaves firmados com a Airbus S.A.S., resta a receber 97 aeronaves Airbus da família A320, com entrega entre 2015 e 2021, e 27 aeronaves Airbus da família A350 com datas de entrega desde 2015.

O montante aproximado, de acordo com a lista de preço do fabricante, é de MR\$ 46.749.120. Além disso, a Sociedade mantém opções de compra vigentes para 5 aeronaves Airbus A350.

Em 31 de dezembro de 2014, fruto dos diversos contratos de compra de aeronaves assinados com The Boeing Company, ainda resta receber 16 aeronaves 787 Dreamliner, cujas entregas serão entre os anos 2015 e 2018, e 2 aeronaves 777, cuja entrega foi prevista para o ano 2017.

O montante aproximado, de acordo com os preços de lista dos fabricantes, é de MR\$ 10.359.180. Adicionalmente a Sociedade mantém opções de compra vigentes para outras 2 aeronaves 777.

iii) Custos por juros capitalizados no Imobilizado.

		Para os exercícios findos em 31 de dezembro de	
		<u>2014</u>	<u>2013</u>
Taxa média de capitalização			
de juros capitalizados	%	2,84	3,63
Custos de juros capitalizados	MR\$	43.155	54.088

iv) Arrendamento financeiro

O detalhamento dos principais arrendamentos financeiros é o seguinte:

<u>Arrendador</u>	<u>Aeronave</u>	<u>Modelo</u>	Em 31 de dezembro de <u>2014</u>	Em 31 de dezembro de <u>2013</u>
Agonandra Statutory Trust	Airbus A319	100	4	4
Agonandra Statutory Trust	Airbus A320	200	2	2
Air Canada	Airbus A340	500	-	2
AWMSI (AWAS)	Boeing 767	300	-	3
Becacina Leasing LLC	Boeing 767	300ER	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	-
Codorniz Leasing Limited	Airbus A319	100	2	2
Conure Leasing Limited	Airbus A320	200	2	2
Flamenco Leasing LLC	Boeing 767	300ER	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	4
Loica Leasing Limited	Airbus A319	100	2	-
Loica Leasing Limited	Airbus A320	200	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
Pochard Leasing LLC	Boeing 767	300ER	2	2
Quetro Leasing LLC	Boeing 767	300ER	3	3
SG Infraestructure Italia S.R.L.	Boeing 777	300ER	1	1
SL Alcyone LTD (Showa)	Airbus A320	200	1	1
TMF Interlease Aviation B.V.	Airbus A320	200	1	12
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
TMF Interlease Aviation III B.V.	Airbus A319	100	-	3
TMF Interlease Aviation III B.V.	Airbus A320	200	-	12
TMF Interlease Aviation III B.V.	Airbus A321	200	-	7
Tricahue Leasing LLC	Boeing 767	300ER	3	-
Wacapou Leasing S.A	Airbus A320	200	1	1
Wells Fargo Bank North National Association (ILFC)	Airbus A330	200	-	1
Total			<u>71</u>	<u>99</u>

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 2014, a Sociedade registra sob esta modalidade setenta e uma aeronaves (noventa e nove aeronaves em 31 de dezembro de 2013).

No exercício findo em 31 de dezembro de 2014, devido à venda da sua participação nos estabelecimentos permanentes: Flamenco Leasing LLC, Cisne Leasing LLC, Becacina Leasing LLC, Tricahue Leasing LLC e Loica Leasing Limited. A Sociedade incrementou seu número de aviões em leasing em sete aeronaves Boeing 767-300, duas aeronaves Airbus A319-100 e duas aeronaves Airbus A320-200. Por esse motivo, essas aeronaves foram reclassificadas da rubrica Equipamentos de voo para a rubrica Outros imobilizados.

Durante o terceiro trimestre de 2014, foi exercida a opção de compra de uma aeronave A330-200 e no quarto trimestre de 2014 foram exercidas as opções de compra de duas aeronaves Airbus A320-200. Por esse motivo, essas aeronaves foram reclassificadas da rubrica Outros imobilizados para a rubrica Equipamentos de voo.

Por outro lado, devido do plano de transferência de frota desde TAM Linhas Aéreas S.A. a LATAM Airlines Group S.A., a Sociedade diminuiu seu número de aviões em leasing em três aeronaves Airbus A319-100, vinte e uma aeronaves Airbus A320-200 e sete aeronaves Airbus A321-200. Por esse motivo, essas aeronaves foram reclassificadas da rubrica Outros imobilizados para a rubrica Equipamentos de voo.

Adicionalmente, devido do término de contrato de arrendamento a Sociedade diminuiu seu número de aviões em leasing em três aeronaves Boeing 767-300 e duas aeronaves Airbus A340-500. Estas aeronaves encontravam-se com contrato de arrendamento operacional, não obstante, e de acordo à política declarada, estavam classificadas como arrendamento financeiro.

O valor contábil dos ativos por arrendamento financeiro, em 31 de dezembro de 2014, totalizava o montante de MR\$ 6.321.195 (MR\$ 6.653.328 em 31 de dezembro de 2013).

Os pagamentos mínimos de arrendamentos financeiros são os seguintes:

	Em 31 de dezembro de 2014			Em 31 de dezembro de 2013		
	Valor bruto	Juros	Valor presente	Valor bruto	Juros	Valor presente
	MR\$	MR\$	MR\$	MR\$	MR\$	MR\$
Até um ano	1.072.680	(128.021)	944.659	1.082.649	(126.325)	956.324
De um a cinco anos	2.978.105	(260.066)	2.718.039	3.294.595	(278.071)	3.016.524
Mais de cinco anos	695.597	(17.023)	678.574	1.483.147	(45.826)	1.437.321
Total	<u>4.746.382</u>	<u>(405.110)</u>	<u>4.341.272</u>	<u>5.860.391</u>	<u>(450.222)</u>	<u>5.410.169</u>

NOTA 17 - IMPOSTOS CORRENTES E DIFERIDOS

No exercício findo em 31 de dezembro de 2014, calculada e reconhecida provisão do imposto da renda com uma taxa de 21% para o exercício de 2014, em base ao disposto pela Lei N° 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% desde o ano 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 opte pelo “Sistema de Tributação de Renda Atribuída”. Esta decisão deve ser tomada o mais tardar, no último trimestre de 2016.

Os efeitos da atualização dos ativos e passivos por impostos diferidos de acordo da mudança de taxas introduzida pela Lei N° 20.780 em função de seu período de reverso, foram contabilizados no resultado do exercício. O efeito sobre o resultado foi de MR\$ 341.656, este efeito é explicado por um aumento nos ativos por impostos diferidos por MR\$ 231, um aumento nos passivos por impostos diferidos por MR\$ 385.821 e um aumento no patrimônio líquido de impostos diferidos MR\$ 11.473. O efeito líquido no balanço foi um aumento passivo por impostos diferidos de MR\$ 385.590.

Os ativos e passivos por impostos diferidos são compensados se houver direito legal à compensação dos ativos e passivos fiscais relacionado à 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 2014	Em 31 de dezembro 2013	Em 31 de dezembro 2014	Em 31 de dezembro 2013	Em 31 de dezembro 2014	Em 31 de dezembro 2013
	MR\$	MR\$	MR\$	MR\$	MR\$	MR\$
Pagamentos provisórios mensais (adiantamentos)	182.619	144.234	-	-	182.619	144.234
Outros créditos a recuperar	84.882	47.602	46.916	-	131.798	47.602
Total ativos por impostos correntes	<u>267.501</u>	<u>191.836</u>	<u>46.916</u>	<u>-</u>	<u>314.417</u>	<u>191.836</u>

(a.2) A composição dos passivos por impostos correntes é a seguinte:

	Passivos circulantes		Passivos não circulantes		Total passivos	
	Em 31 de dezembro	Em 31 de dezembro	Em 31 de dezembro	Em 31 de dezembro	Em 31 de dezembro	Em 31 de dezembro
	2014	2013	2014	2013	2014	2013
	MR\$	MR\$	MR\$	MR\$	MR\$	MR\$
Provisão de imposto da renda	44.390	23.236	-	-	44.390	23.236
Provisão de imposto adicional	3.127	3.898	-	-	3.127	3.898
Total passivos por impostos correntes	<u>47.517</u>	<u>27.134</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>47.517</u>	<u>27.134</u>

(b) Impostos diferidos

Os saldos de impostos diferidos são os seguintes:

Origem	Ativos		Passivos	
	Em 31 de dezembro de			
	2014	2013	2014	2013
	MR\$	MR\$	MR\$	MR\$
Depreciações	(62.886)	(40.180)	2.252.365	1.306.807
Ativos em leasing	(272.146)	(344.536)	221.309	109.371
Amortizações	(84.334)	(25.249)	340.923	266.070
Provisões	1.105.386	744.673	172.855	(485.757)
Remensuração de instrumentos financeiros	717	1.317	(33.298)	(36.329)
Prejuízos fiscais	402.598	625.917	(1.517.168)	(666.093)
Reavaliação ativo fixo	-	-	(15.935)	(43.441)
Intangíveis	-	-	1.389.923	1.389.923
Outros	(7.404)	(17.963)	(16.933)	(43.243)
Total	<u>1.081.931</u>	<u>943.979</u>	<u>2.794.041</u>	<u>1.797.308</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 2013

	Saldo inicial	Reconhecimento	Reconhecimento	Variação	Outros	Ajuste por	Saldo final
	Ativo (passivo)	em resultado	em outros resultados				
	MRS	MRS	MRS	MRS		MRS	MRS
Depreciações	(929.476)	(268.784)	-	9.559	-	(158.287)	(1.346.988)
Ativos em leasing	(548.923)	120.123	-	8.675	-	(33.782)	(453.907)
Amortizações	(156.865)	(119.841)	-	5.108	-	(19.721)	(291.319)
Provisões	1.135.007	164.761	-	(140.592)	-	71.254	1.230.430
Remensuração de							
instrumentos financeiros	75.444	2.467	(41.823)	(3.525)	-	5.083	37.646
Prejuízos fiscais	859.451	293.998	-	(36.988)	-	175.548	1.292.009
Revalorização ativo fixo	46.780	(898)	-	(16.316)	-	13.875	43.441
Intangíveis	(1.389.921)	-	-	185.500	-	(185.502)	(1.389.923)
Outros	57.851	27.188	-	(60.850)	3.520	(2.427)	25.282
Total	(850.652)	219.014	(41.823)	(49.429)	3.520	(133.959)	(853.329)

(b) De 1 de janeiro a 31 de dezembro de 2014

	Saldo inicial	Reconhecimento	Reconhecimento	Variação	Efeito das	Outros	Ajuste por	Saldo final
	Ativo (passivo)	em resultado	em outros resultados					
	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 financeiros	37.646	(130.977)	117.706	(3.230)	8.559	-	4.311	34.015
Prejuízos fiscais (*)	1.292.009	322.189	-	(33.896)	372.102	(321.033)	288.395	1.919.766
Revalorização 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	3.974	9.529
Total	(853.330)	(129.035)	117.706	(53.513)	(330.183)	(289.713)	(174.043)	(1.712.111)

(*) Em relação ao Programa de Recuperação Fiscal (REFIS), criado na Lei nº 11.941/09 y 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 utilização de créditos próprios relativos a prejuízos fiscais em um máximo de 70% do total da dívida, e pagar os outros 30% em dinheiro.

Considerando o acima exposto, 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\$ 126.205 em 31 de dezembro de 2014, isto não gerou nenhum efeito sobre as Despesas com impostos sobre os lucros.

Impostos diferidos não reconhecidos	Em 31 de	Em 31 de
	dezembro de	dezembro de
	<u>2014</u>	<u>2013</u>
	MR\$	MR\$
Prejuízos fiscais	<u>7.387</u>	<u>15.316</u>
Total de impostos diferidos ativos não reconhecidos	<u><u>7.387</u></u>	<u><u>15.316</u></u>

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. A Sociedade não reconheceu ativos por impostos diferidos dessa natureza no montante de MR\$ 7.387 (MR\$ 15.316 em 31 de dezembro de 2013), correspondentes a prejuízos fiscais no montante de MR\$ 30.865 (MR\$ 67.596 em 31 de dezembro de 2013) para compensar em exercícios futuros contra benefícios fiscais.

As despesas (receitas) dos impostos diferidos e imposto de renda:

	Para os exercícios findos	
	em 31 de dezembro de	
	<u>2014</u>	<u>2013</u>
	MR\$	MR\$
Despesas com impostos corrente		
Despesas com imposto corrente	231.411	159.025
Ajustes ao impostos corrente do exercício anterior	<u>(5.025)</u>	<u>(1.400)</u>
Despesa líquida total com imposto corrente	<u><u>226.386</u></u>	<u><u>157.625</u></u>
Despesa com impostos diferidos		
Despesa sobre impostos diferidos relativos		
à criação e reversão de diferenças temporárias	471.557	(183.881)
Reduções (aumentos) do valor de impostos		
diferidos ativos por avaliação de recuperação	<u>(866)</u>	<u>(729)</u>
Despesa líquida total com impostos diferidos	<u><u>470.691</u></u>	<u><u>(184.610)</u></u>
Despesa com impostos de renda	<u><u>697.077</u></u>	<u><u>(26.985)</u></u>

Composição da despesa (receita) com imposto de renda:

	Para os exercícios findos em 31 de dezembro de	
	2014	2013
	MRS	MRS
Despesa com impostos correntes, líquido, operações no exterior	217.997	131.947
Despesa com impostos correntes, líquido, operações no país (Chile)	8.389	25.674
Despesa com impostos correntes, líquido, total	<u>226.386</u>	<u>157.621</u>
Despesa com impostos diferidos, líquido, operações no exterior	408.116	(224.479)
Despesa com impostos diferidos, líquido, operações no país (Chile)	62.576	39.869
Despesa com impostos diferidos, líquido, total	<u>470.692</u>	<u>(184.610)</u>
Despesa com impostos de renda	<u>697.078</u>	<u>(26.989)</u>

Lucro antes de impostos pela alíquota de imposto no Chile (21%)

	Para os exercícios findos em 31 de dezembro de		Para os exercícios findos em 31 de dezembro de	
	2014	2013	2014	2013
	MRS	MRS	%	%
Despesas com impostos utilizando a alíquota legal	<u>27.531 (*)</u>	<u>(123.640)</u>	<u>21,00 (*)</u>	<u>20,00</u>
Efeito tributário por mudança de taxa legal	341.656	-	463,55	0
Efeito de diferentes alíquotas tributárias em outros países	287.931	(77.366)	347,37	11,24
Efeito tributário de receitas não tributáveis	(148.657)	(46.555)	(188,12)	7,87
Efeito tributário de despesas não dedutíveis	201.515	218.401	273,55	-32,18
Outros incrementos (diminuições) em débito por impostos legais	(12.898)	2.171	(14,99)	-0,34
Total de ajustes à despesa por impostos utilizando a alíquota legal	<u>669.547</u>	<u>96.651</u>	<u>881,36</u>	<u>(13,41)</u>
Despesa com impostos utilizando a taxa efetiva	<u>697.078</u>	<u>(26.989)</u>	<u>902,36</u>	<u>6,59</u>

(*) 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 2014, a Sociedade reconheceu uma perda MR\$ 341.656, como resultado do aumento da taxa.

Impostos diferidos relativos a transações impactando diretamente o patrimônio líquido:

	Para os exercícios findos em 31 de dezembro de	
	2014 MR\$	2013 MR\$
Efeito por imposto diferido dos componentes de outros resultados abrangentes	100.074	(41.823)
Efeito tributário por mudança de taxa legal em outros resultados abrangentes (*)	17.632	-
Tributação diferida relativa a transações impactando diretamente o patrimônio líquido	(7.964)	(7.821)
Efeito tributário por mudança de taxa legal em patrimônio líquido	(6.159)	-
	<hr/>	<hr/>
Total de impostos diferidos relativos a transações impactando diretamente o patrimônio líquido	<u>103.583</u>	<u>(49.644)</u>

(*) 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.

NOTA 18 - OUTROS PASSIVOS FINANCEIROS

A composição de Outros passivos financeiros é a seguinte:

	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de
	2014 MR\$	2013 MR\$
Circulante		
(a) Empréstimos provisionados a juros	3.711.726	4.613.238
(b) Instrumentos derivativos não designados como <i>hedge</i>	3.161	9.464
(c) Instrumentos derivativos designados como <i>hedge</i>	600.415	155.703
Total circulante	<u>4.315.302</u>	<u>4.778.405</u>
Não circulante		
(a) Empréstimos provisionados a juros	19.551.452	18.280.685
(b) Instrumentos derivativos não designados como <i>hedge</i>	-	3.493
(c) Instrumentos derivativos designados como <i>hedge</i>	75.242	128.623
Total não circulante	<u>19.626.694</u>	<u>18.412.801</u>

a) Empréstimos provisionados a juros

Obrigações com instituições financeiras e títulos de dívida:

	Em 31 de dezembro de <u>2014</u> MRS	Em 31 de dezembro de <u>2013</u> MRS
Circulante		
Empréstimos a exportadores	869.316	939.999
Empréstimos bancários	262.196	1.411.693
Obrigações garantidas	1.256.021	1.067.082
Outras Obrigações garantidas	<u>164.344</u>	<u>72.876</u>
Subtotal empréstimos bancários	2.551.877	3.491.650
Obrigações com o público	56.327	50.977
Arrendamentos financeiros	968.222	992.178
Outros empréstimos	<u>135.300</u>	<u>78.433</u>
Total circulante	3.711.726	4.613.238
Não circulante		
Empréstimos bancários	1.104.095	754.802
Obrigações garantidas	10.001.969	8.847.789
Outras Obrigações garantidas	<u>249.662</u>	<u>150.506</u>
Subtotal empréstimos bancários	11.355.726	9.753.097
Obrigações com o público	2.952.316	2.615.913
Arrendamentos financeiros	3.571.314	4.457.300
Outros empréstimos	<u>1.672.096</u>	<u>1.454.375</u>
Total não circulante	19.551.452	18.280.685
Total obrigações com instituições financeiras	<u>23.263.178</u>	<u>22.893.923</u>

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 <u>2014</u> MRS	Em 31 de dezembro de <u>2013</u> MRS
<u>Tipo de moeda</u>		
Peso argentino	103.733	101.517
Real brasileiro	141.868	179.617
Peso chileno (U.F.)	498.340	626.772
Euro	1.453	4.753
Dólar norte americano	<u>22.517.784</u>	<u>21.981.264</u>
Total	<u>23.263.178</u>	<u>22.893.923</u>

Empréstimos classificados pelos prazos do vencimento em 31 de dezembro de 2014

Nome de empresa devedora: LATAM Airlines Group S.A. e Controladas, Rut 89.862.200-2, Chile.

Rut empresa credora	Nome de empresa credora	País de empresa credora	Descrição da moeda	Valores nominais						Valores contábeis						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	Total	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	Total			
				MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS			
Empréstimos a exportadores																		
97.032.000-8	BBVA	Chile	US\$	265.620	-	-	-	-	265.620	265.774	-	-	-	-	265.774	Em Vencimento	0,40	0,40
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	119.529	-	-	-	-	119.529	119.635	-	-	-	-	119.635	Em Vencimento	0,34	0,34
97.030.000-7	ES TADO	Chile	US\$	146.091	-	-	-	-	146.091	146.149	-	-	-	-	146.149	Em Vencimento	0,52	0,52
97.006.000-6	BCI	Chile	US\$	265.620	-	-	-	-	265.620	265.992	-	-	-	-	265.992	Em Vencimento	0,47	0,47
76.645.030-K	ITAU	Chile	US\$	39.843	-	-	-	-	39.843	39.891	-	-	-	-	39.891	Em Vencimento	0,65	0,65
97.951.000-4	HSBC	Chile	US\$	31.874	-	-	-	-	31.874	31.874	-	-	-	-	31.874	Em Vencimento	0,50	0,50
Empréstimos bancários																		
97.023.000-9	CORPBANCA	Chile	UF	37.830	113.486	302.631	46.130	-	500.077	41.283	113.486	297.919	45.652	-	498.340	Trimestral	4,85	4,85
0-E	CITIBANK	Argentina	ARS	-	46.595	-	-	-	46.595	-	324	46.595	-	-	46.919	Mensal	31,00	31,00
0-E	BBVA	Argentina	ARS	-	55.913	-	-	-	55.913	-	900	55.913	-	-	56.813	Mensal	33,00	33,00
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	-	-	751.617	-	-	751.617	2.465	-	751.617	-	-	754.082	Trimestral	2,33	2,33
Obrigações garantidas																		
0-E	CREDIT AGRICOLE	França	US\$	45.753	139.870	280.479	165.240	95.312	726.654	47.134	139.870	280.479	165.240	95.312	728.035	Trimestral	1,68	1,43
0-E	BNP PARIBAS	EUA	US\$	20.758	63.762	180.106	195.164	473.112	932.902	23.746	63.762	178.624	194.665	473.011	933.808	Trimestral	2,13	2,04
0-E	WELLS FARGO	EUA	US\$	80.618	244.014	666.812	690.909	1.778.589	3.460.942	92.359	244.014	583.854	650.838	1.734.647	3.305.712	Trimestral	2,26	1,57
0-E	CITIBANK	EUA	US\$	44.157	134.109	370.516	390.278	878.084	1.817.144	48.221	134.109	342.631	376.503	859.955	1.761.419	Trimestral	2,24	1,49
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	13.618	41.291	113.276	118.127	192.710	479.022	14.391	41.291	106.734	115.314	190.925	468.655	Trimestral	1,32	0,78
0-E	BTMU	EUA	US\$	7.036	21.361	59.023	62.136	136.369	285.925	7.538	21.361	54.604	60.086	134.584	278.173	Trimestral	1,64	1,04
0-E	APPLE BANK	EUA	US\$	3.442	10.497	29.003	30.589	68.283	141.814	3.846	10.497	26.812	29.566	67.377	138.098	Trimestral	1,63	1,03
0-E	US BANK	EUA	US\$	37.606	114.110	313.979	328.585	927.356	1.721.636	45.604	114.110	259.752	301.861	895.862	1.617.189	Trimestral	3,99	2,81
0-E	DEUTSCHE BANK	EUA	US\$	12.091	37.269	105.693	65.675	191.725	412.453	13.786	37.269	105.693	65.677	191.725	414.150	Trimestral	3,25	3,25
0-E	NATIXIS	França	US\$	25.869	79.173	225.469	231.897	644.118	1.206.526	27.300	79.173	225.469	231.897	644.118	1.207.957	Trimestral	1,86	1,81
0-E	HSBC	EUA	US\$	3.559	10.843	29.880	31.396	81.051	156.729	3.915	10.843	29.880	31.396	81.051	157.085	Trimestral	2,29	1,48
0-E	PK Air Finance	EUA	US\$	4.662	14.482	42.536	48.906	74.607	185.193	4.808	14.482	42.536	48.906	74.607	185.339	Trimestral	1,86	1,86
0-E	KFW IP EX-BANK	EUA	US\$	1.623	5.007	14.790	11.512	9.801	42.733	1.628	5.007	14.790	11.512	9.801	42.738	Trimestral	2,10	2,10
-	SWAP Aviones llegados	-	US\$	1.580	4.375	8.853	4.404	417	19.629	1.580	4.375	8.853	4.404	417	19.629	Trimestral	-	-
Outras obrigações garantidas																		
0-E	DVB BANK SE	EUA	US\$	20.923	63.422	86.305	-	-	170.650	21.037	63.425	86.305	-	-	170.767	Trimestral	2,00	2,00
0-E	CREDIT AGRICOLE	EUA	US\$	19.813	59.440	163.356	-	-	242.609	20.442	59.440	163.356	-	-	243.238	Trimestral	1,73	1,73
Arrendamentos financeiros																		
0-E	ING	EUA	US\$	20.570	63.180	138.231	82.743	31.359	336.083	23.252	63.180	135.426	81.952	31.266	335.076	Trimestral	4,84	4,33
0-E	CREDIT AGRICOLE	França	US\$	4.199	12.954	37.067	-	-	54.220	4.324	12.954	37.067	-	-	54.345	Trimestral	1,20	1,20
0-E	CITIBANK	EUA	US\$	11.711	36.276	104.660	117.343	36.666	306.656	14.301	36.276	101.268	116.254	36.555	304.654	Trimestral	6,40	5,67
0-E	PEFCO	EUA	US\$	38.645	118.844	332.370	169.883	10.165	669.907	43.073	118.844	325.639	168.987	10.144	666.687	Trimestral	5,35	4,76
0-E	BNP PARIBAS	EUA	US\$	25.120	77.319	221.702	156.163	28.814	509.118	26.894	77.319	216.494	155.178	28.740	504.625	Trimestral	4,14	3,68
0-E	WELLS FARGO	EUA	US\$	11.616	35.389	98.922	105.881	118.267	370.075	12.829	35.389	94.853	104.293	117.643	365.007	Trimestral	3,98	3,53
0-E	DVB BANK SE	EUA	US\$	11.839	35.978	86.504	-	-	134.321	12.072	35.978	86.504	-	-	134.554	Trimestral	1,89	1,89
0-E	US BANK	EUA	US\$	744	31.080	-	-	-	31.824	744	31.080	-	-	-	31.824	Mensal	-	-
0-E	BANCOF AMERICA	EUA	US\$	1.708	5.443	7.358	-	-	14.509	1.764	5.443	7.358	-	-	14.565	Mensal	1,41	1,41
Outros empréstimos																		
0-E	BOEING	EUA	US\$	-	-	476.806	-	-	476.806	9.509	-	476.806	-	-	486.315	Em Vencimento	1,74	1,74
0-E	CITIBANK (*)	EUA	US\$	-	-	435.904	491.041	268.345	1.195.290	3.984	-	435.904	491.041	268.345	1.199.274	Trimestral	6,00	6,00
Total				1.375.667	1.675.482	5.683.848	3.544.002	6.045.150	18.324.149	1.444.368	1.675.485	5.477.227	3.451.222	5.946.085	17.994.387			

(*) Bônus securitizado com os fluxos futuros das vendas com cartão de crédito em Estados Unidos e Canada.

Empréstimos classificados pelo prazo do vencimento em 31 de dezembro de 2014

Nome de empresa devedora: TAMS.A. e Controladas, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut empresa credora	Nome de empresa credora	País de empresa credora	Descrição da moeda	Valores nominais						Valores contábeis						Tipo de amortização	Tasa efectiva %	Tasa nominal %
				Até 90 dias	Mais de 90 dias a um ano	Mais de uma três anos	Mais de três a cinco anos	Mais de cinco anos	Total Valor nominal	Até 90 dias	Mais de 90 dias a um ano	Mais de uma três anos	Mais de três a cinco anos	Mais de cinco anos	Total Valor contábil			
				MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS			
Empréstimos bancários																		
0-E	NEDERLANDS CHE CREDITVERZEKERING MAATSCHAPPIJ	Holanda	US \$	287	890	2.579	2.906	3.421	10.083	337	892	2.579	2.906	3.421	10.135	Mensal	6,01	6,01
Obrigações com o público																		
0-E	THEBANK OF NEWYORK	EUA	US \$	-	-	796.860	-	2.124.960	2.921.820	32.347	23.980	808.486	12.173	2.131.656	3.008.642	Em Vencimento	7,99	7,19
Arrendamentos financeiros																		
0-E	AFS INVESTMENT IX LLC	EUA	US \$	4.951	15.278	44.040	49.286	22.230	135.785	5.589	15.278	44.040	49.286	22.230	136.423	Mensal	1,25	1,25
0-E	AIRBUS FINANCIAL	EUA	US \$	8.471	26.126	71.903	40.539	20.357	167.396	8.773	26.126	71.903	40.539	20.357	167.698	Mensal	1,42	1,42
0-E	CREDIT AGRICOLE-CIB	EUA	US \$	7.182	86.236	-	-	-	93.418	7.310	86.236	-	-	-	93.546	Trimestral	1,10	1,10
0-E	CREDIT AGRICOLE-CIB	França	US \$	3.984	11.953	11.953	-	-	27.890	4.160	11.953	11.953	-	-	28.066	Trimestral/Semestral	3,25	3,25
0-E	DVB BANK SE	Alemania	US \$	8.301	24.902	-	-	-	33.203	8.394	24.902	-	-	-	33.296	Trimestral	2,50	2,50
0-E	DVB BANK SE	EUA	US \$	523	1.434	2.005	-	-	3.962	529	1.434	2.005	-	-	3.968	Mensal	1,68	1,68
0-E	GENERAL ELECTRIC CAPITAL CORPORATION	EUA	US \$	6.099	28.663	63.114	-	-	97.876	6.231	28.663	63.114	-	-	98.008	Mensal	1,25	1,25
0-E	KFW IP EX-BANK	Alemania	US \$	8.622	27.999	47.910	35.952	14.152	134.635	8.869	27.999	47.910	35.952	14.152	134.882	Mensal/Trimestral	1,72	1,72
0-E	NATIXIS	França	US \$	7.668	17.810	55.746	63.013	226.816	371.053	10.742	17.810	55.746	63.013	226.816	374.127	Trimestral/Semestral	3,87	3,87
0-E	PK AIRFINANCEUS, INC.	EUA	US \$	3.209	9.894	54.080	-	-	67.183	3.336	9.894	54.080	-	-	67.310	Mensal	1,75	1,75
0-E	WACAP OULEASING S.A.	Luxemburgo	US \$	1.105	3.182	7.562	6.391	34.836	53.076	1.211	3.182	7.562	6.391	34.836	53.182	Trimestral	2,00	2,00
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE MILAN BRANCH	Italia	US \$	20.615	63.374	180.550	198.639	450.837	914.015	22.774	63.374	180.550	198.639	450.837	916.174	Trimestral	3,06	3,58
0-E	BANCO DE LAGELANDEN BRASIL S.A.	Brasil	BRL	-	-	-	-	-	-	21	-	-	-	-	21	Mensal	11,70	11,70
0-E	BANCO IBMS.A	Brasil	BRL	847	2.542	6.678	72	-	10.139	242	2.542	6.917	72	-	9.773	Mensal	10,58	10,58
0-E	HP FINANCIAL SERVICE	Brasil	BRL	598	1.878	3.445	-	-	5.921	380	1.878	3.663	-	-	5.921	Mensal	9,90	9,90
0-E	SOCIÉTÉ AIR FRANCE	França	EUR	303	-	-	-	-	303	1.453	-	-	-	-	1.453	Mensal	6,82	6,82
0-E	SOCIÉTÉ GENERALE	França	BRL	335	1.001	2.669	359	-	4.364	218	1.001	2.773	359	-	4.351	Mensal	11,60	11,60
Outros empréstimos																		
0-E	COMPANHIA BRASILEIRA DE MEIOS DE PAGAMENTO	Brasil	BRL	80.432	41.373	-	-	-	121.805	80.432	41.373	-	-	-	121.805	Mensal	4,23	4,23
Total				163.532	364.535	1.351.094	397.157	2.897.609	5.173.927	203.348	388.517	1.363.281	409.330	2.904.305	5.268.781			
Total consolidado				681.440	995.317	3.490.937	1.731.395	5.173.474	12.072.563	747.122	1.019.300	3.425.335	1.708.638	5.142.874	12.043.269			

Empréstimos classificados pelo prazo do vencimento em 31 de dezembro de 2013

Nome de empresa devedora: LATAM Airlines Group S.A. e Controladas, Rut 89.862.200-2, Chile.

Rut empresa credora	Nome empresa credora	País de empresa credora	Descrição da moeda	Valores nominais					Valores contábeis					Tipo de amortização	Taxa efetiva %	Taxa nominal %		
				Até 90 dias	Mais de 90 dias a um ano	Mais de uma a três anos	Mais de três a cinco anos	Mais de cinco anos	Total Valor nominal	Até 90 dias	Mais de 90 dias a um ano	Mais de uma a três anos	Mais de três a cinco anos				Mais de cinco anos	Total Valor contábil
				MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS				MRS	MRS
Empréstimos a exportadores																		
97.032.000-8	BBVA	Chile	US\$	-	70.278	-	-	-	70.278	-	70.330	-	-	-	70.330	Emvencimento	1,00	1,00
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	538.798	-	-	-	-	538.798	540.717	-	-	-	-	540.717	Emvencimento	1,63	1,63
97.030.000-7	ESTADO	Chile	US\$	-	93.704	-	-	-	93.704	-	93.758	-	-	-	93.758	Emvencimento	1,06	1,06
76.100.458-1	BLADEX	Chile	US\$	234.260	-	-	-	-	234.260	235.195	-	-	-	-	235.195	Emvencimento	1,87	1,87
Empréstimos bancários																		
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	-	-	269.518	-	-	269.518	358	-	269.518	-	-	269.876	Emvencimento	3,19	3,19
97.023.000-9	CORPBANCA	Chile	UF	36.521	109.568	292.178	190.627	-	628.894	40.937	109.566	287.624	188.645	-	626.772	Trimestral	4,85	4,85
0-E	CITIBANK	Argentina	ARS	-	35.924	-	-	-	35.924	82	35.924	-	-	-	36.006	Mensal	20,75	20,75
0-E	BBVA	Argentina	ARS	-	64.663	-	-	-	64.663	848	64.663	-	-	-	65.511	Mensal	23,78	23,78
Obrigações garantidas																		
0-E	ING	EUA	US\$	6.712	20.634	58.968	65.281	62.854	214.449	8.515	20.631	56.560	64.274	62.505	212.485	Trimestral	5,69	5,01
0-E	CREDIT AGRICOLE	França	US\$	30.266	81.319	193.607	23.503	-	328.695	30.943	81.319	193.607	23.503	-	329.372	Trimestral	1,99	1,99
0-E	PEFCO	EUA	US\$	5.198	15.801	-	-	-	20.999	5.245	15.803	(45)	-	-	21.003	Trimestral	3,06	2,73
0-E	BNP PARIBAS	EUA	US\$	20.791	63.850	180.345	196.476	518.340	979.802	24.260	63.850	176.679	195.005	517.787	977.581	Trimestral	2,45	2,31
0-E	WELLSFARGO	EUA	US\$	107.776	325.650	886.238	913.049	2.686.222	4.918.935	123.507	325.650	773.908	857.089	2.612.856	4.693.010	Trimestral	2,47	1,76
0-E	CITIBANK	EUA	US\$	22.505	68.673	191.346	204.249	385.121	871.894	25.417	68.673	179.403	380.609	852.865	852.865	Trimestral	2,64	2,04
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	11.762	35.694	97.843	102.025	222.599	469.923	12.526	35.697	91.282	98.989	219.923	458.417	Trimestral	1,32	0,78
0-E	BTMU	EUA	US\$	6.042	18.380	50.729	53.414	148.027	276.592	6.522	18.380	46.376	51.282	145.630	268.190	Trimestral	1,64	1,04
0-E	APPLE BANK	EUA	US\$	2.961	9.014	24.916	26.261	73.895	137.047	3.352	9.014	22.761	25.202	72.684	133.013	Trimestral	1,63	1,04
0-E	USBANK	EUA	US\$	32.422	98.377	270.685	283.277	964.411	1.649.172	40.073	98.377	218.056	256.320	925.709	1.538.535	Trimestral	2,81	2,81
0-E	DEUTSCHE BANK	EUA	US\$	10.186	31.410	89.061	76.013	198.685	405.355	11.837	31.410	89.059	76.015	198.685	407.006	Trimestral	3,27	3,27
-	SWAP aviões chegados	-	US\$	1.595	4.486	9.614	5.906	1.792	23.393	1.595	4.486	9.614	5.906	1.792	23.393	Trimestral	-	-
Outras obrigações garantidas																		
0-E	DVB BANK SE	EUA	US\$	18.045	54.681	150.505	-	-	223.231	18.193	54.683	150.505	-	-	223.381	Trimestral	1,99	1,99
Arendamentos financeiros																		
0-E	ING	EUA	US\$	10.596	32.553	88.213	21.086	-	152.448	11.629	32.553	87.602	21.015	-	152.799	Trimestral	3,23	3,03
0-E	CREDIT AGRICOLE	França	US\$	11.263	32.405	149.259	16.768	-	209.695	11.601	32.407	149.259	16.766	-	210.033	Trimestral	1,21	1,21
0-E	CITIBANK	EUA	US\$	3.350	10.340	29.767	33.391	18.176	95.024	3.868	10.337	28.706	33.005	18.111	94.027	Trimestral	6,38	5,65
0-E	PEFCO	EUA	US\$	32.485	100.034	284.380	253.945	52.491	723.335	37.210	100.034	276.490	252.052	52.296	718.082	Trimestral	5,35	4,23
0-E	BNP PARIBAS	EUA	US\$	15.093	46.475	133.502	133.374	16.700	345.144	16.182	46.475	129.787	132.514	16.654	341.612	Trimestral	4,65	4,15
0-E	BANC OF AMERICA	EUA	US\$	1.443	4.430	12.631	-	-	18.504	1.516	4.430	12.631	-	-	18.577	Mensal	1,43	1,43
Outros empréstimos																		
0-E	BOEING	EUA	US\$	-	-	400.205	-	-	400.205	-	3.865	400.205	-	-	404.070	Emvencimento	1,75	1,75
0-E	CITIBANK (*)	EUA	US\$	-	-	186.497	408.029	459.644	1.054.170	9.488	-	186.497	408.029	459.644	1.063.658	Trimestral	6,00	6,00
Total				1.160.070	1.428.343	4.050.007	3.006.674	5.808.957	15.454.051	1.221.616	1.432.315	3.836.084	2.904.374	5.684.885	15.079.274			

(*) Bônus securitizado com os fluxos futuros das vendas com cartão de crédito em Estados Unidos e Canada.

Empréstimos classificados pelo prazo do vencimento em 31 de dezembro de 2013

Nome de empresa devedora: TAM S.A. e Controladas, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut empresa credora	Nome de empresa credora	País de empresa credora	Descrição da moeda	Valores nominais						Valores contábeis						Tipo de amortização	Tasa efectiva %	Tasa nominal %
				Até 90 dias	Mais de 90 dias a um ano	Mais de uma trêz anos	Mais de três a cinco anos	Mais de cinco anos	Total Valor nominal	Até 90 dias	Mais de 90 dias a um ano	Mais de uma trêz anos	Mais de três a cinco anos	Mais de cinco anos	Total Valor contábil			
				MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS			
Empréstimos bancários																		
0-E	CITIBANK	Brasil	US\$	5.170	97.635	-	-	-	102.805	5.402	99.357	-	-	-	104.759	Emvencimento	3,76	3,20
0-E	BANCO DO BRASIL S.A.	Brasil	US\$	21.201	301.725	-	-	-	322.926	22.044	306.276	-	-	-	328.320	Emvencimento	5,20	4,66
0-E	BANCO ITAUBBA	Brasil	US\$	62.339	110.615	-	-	-	172.954	65.134	113.438	-	-	-	178.572	Emvencimento	6,31	4,73
0-E	BANCO SAFRA	Brasil	US\$	95.170	50.907	-	-	-	146.077	97.846	52.036	-	-	-	149.882	Emvencimento	3,73	2,94
0-E	BANCO SAFRA	Brasil	BRL	452	1.038	112	-	-	1.602	438	1.010	119	-	-	1.567	Mensal	7,42	7,42
0-E	BANCO BRADESCO	Brasil	US\$	174.992	111.604	-	-	-	286.596	180.891	114.384	-	-	-	295.275	Emvencimento	3,87	3,29
0-E	BANCO BRADESCO	Brasil	BRL	-	100.001	-	-	-	100.001	-	100.031	-	-	-	100.031	Emvencimento	10,63	10,15
0-E	NEDERLANDSCHE CREDITVERZEKERINGMAATSCHAPPIJ	Holanda	US\$	239	740	2.143	2.415	4.336	9.873	288	740	2.143	2.415	4.336	9.922	Mensal	6,01	6,01
Obrigações como público																		
0-E	THE BANK OF NEW YORK	EUA	US\$	-	-	-	702.780	1.874.080	2.576.860	46.290	4.688	12.517	715.791	1.887.606	2.666.892	Emvencimento	8,60	8,41
Arrendamentos financeiros																		
0-E	AFS INVESTMENT IX LLC	EUA	US\$	4.128	12.739	36.716	41.089	41.951	136.623	4.770	12.737	36.716	41.092	41.951	137.266	Mensal	1,25	1,25
0-E	AIR CANADA	EUA	US\$	3.104	3.854	-	-	-	6.958	3.104	3.854	-	-	-	6.958	Mensal	0,00	0,00
0-E	AIRBUS FINANCIAL	EUA	US\$	7.075	21.812	62.763	48.757	36.114	176.521	7.393	21.812	62.763	48.754	36.116	176.838	Mensal	1,42	1,42
0-E	AWAS	EUA	US\$	7.009	6.229	-	-	-	13.238	8.565	6.229	-	-	-	14.794	Mensal	0,00	0,00
0-E	BNP PARIBAS	EUA	US\$	1.359	4.240	12.327	14.013	19.790	51.729	1.525	4.240	12.327	14.013	19.790	51.895	Trimestral	1,00	1,00
0-E	BNP PARIBAS	França	US\$	1.354	4.118	11.617	12.582	22.707	52.378	1.527	4.118	11.617	12.582	22.707	52.551	Trimestral	0,86	0,75
0-E	CITIBANK	Inglaterra	US\$	14.016	42.586	103.819	110.390	250.628	521.439	14.995	42.586	103.819	110.390	250.628	522.418	Trimestral	1,03	0,90
0-E	CREDIT AGRICOLE-CIB	EUA	US\$	9.975	30.259	130.185	26.778	32.248	229.445	10.579	30.259	130.185	26.778	32.248	230.049	Trimestral	1,40	1,40
0-E	CREDIT AGRICOLE-CIB	França	US\$	18.532	59.579	137.899	118.229	123.495	457.734	19.523	59.579	137.899	118.229	123.495	458.725	Trimestral/ Semestral	0,75	0,65
0-E	DVB BANK SE	Alemanha	US\$	7.321	21.962	29.283	-	-	58.566	7.485	21.962	29.283	-	-	58.730	Trimestral	2,50	2,50
0-E	DVB BANK SE	EUA	US\$	461	1.382	2.835	661	-	5.339	471	1.382	2.834	661	-	5.348	Mensal	1,75	1,75
0-E	GENERAL ELECTRIC CAPITAL CORPORATION	EUA	US\$	8.035	113.729	-	-	-	121.764	8.201	113.729	-	-	-	121.930	Mensal	1,25	1,25
0-E	HSBC	França	US\$	3.062	9.331	25.712	27.017	85.498	150.620	3.364	9.331	25.712	27.017	85.498	150.922	Trimestral	1,45	1,25
0-E	KF WIP EX-BANK	Alemanha	US\$	9.082	27.804	67.139	48.021	41.729	193.775	9.434	27.804	67.139	48.023	41.729	194.129	Mensal/ Trimestral	1,74	1,74
0-E	NATIXIS	França	US\$	14.077	38.629	115.474	129.668	278.732	576.580	17.771	38.629	115.474	129.668	278.732	580.274	Trimestral/ Semestral	2,81	2,78
0-E	PK AIRFINANCE US, INC.	EUA	US\$	6.512	20.170	94.236	40.225	88.117	249.260	6.943	20.172	94.236	40.225	88.117	249.693	Mensal	1,71	1,71
0-E	WACAPOULEASINGS S.A.	Luxemburgo	US\$	1.061	3.052	7.255	6.131	33.422	50.921	1.167	3.052	7.255	6.131	33.422	51.027	Trimestral	2,00	2,00
0-E	WELLS FARGO BANK NORTHWEST N.A.	EUA	US\$	4.144	3.338	-	-	-	7.482	4.153	3.338	-	-	-	7.491	Mensal	1,25	1,25
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE MILAN BRANCH	Italia	US\$	27.577	83.406	205.341	225.998	240.330	782.652	29.737	83.406	205.341	225.998	240.329	784.811	Trimestral	3,86	3,78
0-E	THE TORONTO-DOMINION BANK	EUA	US\$	1.206	3.669	10.066	10.507	15.300	40.748	1.267	3.669	10.066	10.506	15.300	40.808	Trimestral	0,57	0,57
0-E	BANCO DE LAGE LANDEN BRASIL S.A.	Brasil	BRL	560	1.696	-	-	-	2.256	520	1.579	-	-	-	2.099	Mensal	10,38	10,38
0-E	BANCO IBM S.A.	Brasil	BRL	314	450	1.197	499	-	2.460	358	450	1.197	499	-	2.504	Mensal	10,58	10,58
0-E	HP FINANCIAL SERVICE	Brasil	BRL	672	1.748	5.196	722	-	8.338	668	1.745	5.201	722	-	8.336	Mensal	9,90	9,90
0-E	SOCIÉTÉ AIR FRANCE	França	EUR	162	3.069	-	-	-	3.231	1.930	2.823	-	-	-	4.753	Mensal	6,82	6,82
Outros empréstimos																		
0-E	COMPANHIA BRASILEIRA DE MEIOS DE PAGAMENTO	Brasil	BRL	63.822	1.258	-	-	-	65.080	63.822	1.258	-	-	-	65.080	Mensal	2,38	2,38
Total				574.183	1.294.374	1.061.315	1.566.482	3.188.477	7.684.831	647.605	1.311.703	1.073.843	1.579.494	3.202.004	7.814.649			
Total consolidado				1.734.253	2.722.717	5.111.322	4.573.156	8.997.434	23.138.882	1.869.221	2.774.018	4.909.927	4.483.868	8.886.889	22.893.923			

b) Instrumentos derivativos não designados como *hedge*

	Passivos circulantes		Passivos não circulantes		Total derivativos não designados como hedge	
	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
	2014	2013	2014	2013	2014	2013
	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS
Derivativos de taxas de juros não registrados como hedge	3.161	9.464	-	3.493	3.161	12.957
Total derivativos não designados como hedge	3.161	9.464	-	3.493	3.161	12.957

c) Instrumentos derivativos designados como *hedge*

	Passivos circulantes		Passivos não circulantes		Total derivativos designados como hedge	
	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
	2014	2013	2014	2013	2014	2013
	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS
Juros incorridos desde a última data de pagamento de swap de taxas de juros	13.741	13.529	-	-	13.741	13.529
Valor justo de derivativos de taxa de juros	70.110	75.127	75.242	128.623	145.352	203.750
Valor justo de derivativos de combustível	417.642	-	-	-	417.642	-
Valor justo de derivativos de moeda estrangeira	98.922	67.047	-	-	98.922	67.047
Total derivativos designados como hedge	600.415	155.703	75.242	128.623	675.657	284.326

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 2014	Em 31 de dezembro de 2013
	MRS	MRS
Cross currency swap (CCS) (1)	(103.066)	(60.973)
Opções de taxas de juros (2)	3	14
Swaps de taxas de juros (3)	(156.073)	(215.725)
Collars de combustível (4)	(87.049)	4.399
Swap de combustível (5)	(325.857)	32.773
Forward de moeda R\$/US\$ (6)	-	75.099
Forward de moeda CLP/US\$ (7)	-	(2.626)
Collars de moeda (8)	-	(3.870)

- (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 o taxa de cambio 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 R\$/US\$. Estes contratos são registrados como contratos de *hedge* de fluxo de caixa.
- (7) Cobrem investimentos denominados em pesos chilenos frente a variações na taxa de câmbio dólar norte americano–peso chileno, com o propósito de assegurar o investimento em dólares. Estes contratos são registrados como contratos de *hedge* de fluxo de caixa.
- (8) Cobrem a exposição ao risco da taxa de câmbio dos ingressos de Multiplus, provocada pela flutuação da taxa de câmbio R\$/US\$.

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 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.

O montante de resultados abrangentes durante e exercícios e transferidos do patrimônio líquido para o resultado durante e exercícios, são os seguintes:

	Para os exercícios findos em 31 de dezembro de	
	<u>2014</u>	<u>2013</u>
	MRS	MRS
Crédito (débito) reconhecido em resultados abrangentes durante o exercício	(406.791)	281.058
Crédito (débito) transferido desde patrimônio líquido para resultados durante o exercício	(373.368)	(31.850)

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 <u>2014</u>	Em 31 de dezembro de <u>2013</u>
	MRS	MRS
Circulante		
(a) Fornecedores e outras contas a pagar	3.177.142	2.961.972
(b) Passivos incorridos na data das demonstrações financeiras	778.992	687.180
Total contas comerciais a pagar e outras contas a pagar	<u>3.956.134</u>	<u>3.649.152</u>

a) Fornecedores e outras contas a pagar:

	Em 31 de dezembro de <u>2014</u>	Em 31 de dezembro de <u>2013</u>
	MRS	MRS
Fornecedores	2.454.608	2.270.588
Passivos de arrendamento	99.135	104.845
Outras contas a pagar (*)	623.400	586.539
Total	<u>3.177.143</u>	<u>2.961.972</u>

(*) Inclui acordo denominado “*Plea Agreement*” com o Departamento de Justiça norte americano. Ver detalhamento na Nota 20.

A seguir é demonstrada a composição dos valores correspondentes a Fornecedores e outras contas a pagar:

	Em 31 de dezembro de <u>2014</u> MRS	Em 31 de dezembro de <u>2013</u> MRS
Combustível	770.588	708.447
Taxas de embarque	513.345	509.255
Outras despesas com pessoal	303.458	275.063
Taxas aeroportuárias e de sobrevoos	271.227	230.887
Assessorias e serviços profissionais	173.835	147.776
Fornecedores de compras técnicas	172.119	159.285
Handling e ground handling	147.427	114.312
Publicidade	145.786	117.151
Serviços de terra	125.115	110.210
Arrendamentos de aviões e motores	99.135	104.845
Arrendamentos, manutenções e serviços IT	90.388	108.141
Serviços de bordo	65.454	70.137
Manutenção	39.198	36.997
Tripulação	32.945	32.890
Cumprimento de metas	32.398	22.972
Comunicações	17.125	10.724
Seguros de aviação	12.614	24.984
Sistemas de distribuição	8.747	7.269
Companhias Aéreas	2.412	11.840
Programa de recuperação fiscal (*)	-	34.129
Departamento de Justiça dos EUA (**)	-	42.846
Outros	153.829	81.812
Total de fornecedores e outras contas a pagar	<u>3.177.145</u>	<u>2.961.972</u>

(*) Programa de Recuperação Fiscal no Brasil (REFIS) estabelecido na Lei N° 11.941/09 e Medida Provisional N° 449/2009, que tem por objeto permitir a liquidação das dívidas tributárias através de um mecanismo especial para pagar e refinarciar (Ver Nota 17(b)).

(**) Acordo denominado “*Plea Agreement*” com o Departamento de Justiça norte americano. Ver detalhamento em Nota 20.

b) Passivos incorridos:

	Em 31 de dezembro de 2014 MRS	Em 31 de dezembro de 2013 MRS
Despesas com pessoal provisionadas	346.321	355.105
Manutenção de aeronaves e motores	323.913	8.764
Contas a pagar a pessoal (*)	43.580	258.030
Outros passivos provisionados	65.178	65.281
Total passivos incorridos	<u>778.992</u>	<u>687.180</u>

(*) Participação nos lucros e bônus (Nota 22 letra b)

NOTA 20 - OUTRAS PROVISÕES

	Passivos circulantes		Passivos não circulantes		Total Passivos	
	Em 31 de dezembro de 2014 MRS	Em 31 de dezembro de 2013 MRS	Em 31 de dezembro de 2014 MRS	Em 31 de dezembro de 2013 MRS	Em 31 de dezembro de 2014 MRS	Em 31 de dezembro de 2013 MRS
Provisão por contingências (1)						
Contingências fiscais	850	16.614	1.613.299	2.268.131	1.614.149	2.284.745
Contingências cíveis	31.529	31.461	125.784	117.182	157.313	148.643
Contingências trabalhistas	587	17.180	61.263	152.023	61.850	169.203
Outros	-	-	40.775	65.054	40.775	65.054
Provisão investigação						
Comissão Europeia (2)	-	-	26.559	26.586	26.559	26.586
Total outras provisões (3)	<u>32.966</u>	<u>65.255</u>	<u>1.867.680</u>	<u>2.628.976</u>	<u>1.900.646</u>	<u>2.694.231</u>

(1) Provisões por contingências:

As contingências fiscais correspondem a litígios e critérios fiscais relacionado 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.

A dotação das provisões se reconhece no demonstrações do resultado consolidado em despesas com administração ou despesa com imposto sobre os lucros, conforme corresponda.

(2) Provisão constituída para processos levados a cabo 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 2014 e 31 de dezembro de 2013 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.

Movimento de provisões:

	Contingências	Investigação Comissão Europeia (*)	Total
	MRS	MRS	MRS
Saldos iniciais em 1 de janeiro de 2013	2.770.130	22.203	2.792.333
Aumento nas provisões	147.007	-	147.007
Provisão utilizada	(116.638)	-	(116.638)
Diferença de conversão filiais	(366.954)	-	(366.954)
Reversão de provisão	(120.416)	-	(120.416)
Variação cambial	(1.743)	1.164	(579)
Diferença de conversão	356.259	3.219	359.478
	<u>2.667.645</u>	<u>26.586</u>	<u>2.694.231</u>
Saldos finais em 31 de dezembro de 2013			
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	3.147	284.258
	<u>1.874.087</u>	<u>26.560</u>	<u>1.900.647</u>
Saldos finais em 31 de dezembro de 2014			

Os saldos acumulados incluem depósito judicial entregue em garantia, com respeito ao “Fundo Aeroviário” (FA), pelo valor de MMR\$ 238, 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 cobrar 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 necessita fazer o depósito judicial, para a suspensão da exigibilidade do crédito fiscal; depósito que se classificou em esta 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 2014 está divulgado na Nota 30 no N° Rol da causa 2001.51.01.012530-3.

- (*) 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 fora levada a cabo 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 em 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. A etapa processual em 31 de dezembro de 2014 está divulgado na Nota 30 no ponto (ii) julgamentos recebido pela LATAM Airlines Group S.A. e Controladas no Tribunal Comissão Europeia.

NOTA 21 - OUTROS PASSIVOS NÃO FINANCEIROS

	Passivos circulantes		Passivos não circulantes		Total Passivos	
	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
	2014	2013	2014	2013	2014	2013
	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS
Receitas diferidas (*)	6.814.192	6.416.674	943.889	181.582	7.758.081	6.598.256
Impostos sobre vendas	101.361	123.165	-	-	101.361	123.165
Retenção	139.628	115.619	-	-	139.628	115.619
Outros impostos	50.149	28.800	-	-	50.149	28.800
Outros passivos	27.592	42.847	127	127	27.719	42.974
T total outros passivos não financeiros	7.132.922	6.727.105	944.016	181.709	8.076.938	6.908.814

(*) Nota 2.20.

O saldo compreende, principalmente, à receitas diferidas por serviços não prestados aos programas como: LANPASS, TAM Fidelidade e Multiplus:

LANPASS é o programa de passageiro frequente feito por 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 voar em 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 de 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 Multiplus Fidelidade.

Multiplus 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.

NOTA 22 - PROVISÕES PARA BENEFÍCIOS A EMPREGADOS

	Em 31 de dezembro de <u>2014</u> MRS	Em 31 de dezembro de <u>2013</u> MRS
Provisão para plano de aposentadorias	97.012	22.580
Provisão para planos por demissões	14.758	1.155
Outras obrigações	<u>85.060</u>	<u>83.242</u>
Total provisões para benefícios a empregados	<u>196.830</u>	<u>106.977</u>

(a) Movimentação da provisão para planos de aposentadoria, demissões e outras prestações:

	Saldo inicial <u>MRS</u>	Aumento (diminuição) provisão serviços		Benefício pagos <u>MRS</u>	Variações cambial <u>MRS</u>	Mudança do modelo <u>MRS</u>	Saldo final <u>MRS</u>
		correntes <u>MRS</u>					
De 1 de janeiro a 31 de dezembro 2013	77.847	22.673	(5.020)	11.477	-	-	106.977
De 1 de janeiro a 31 de dezembro 2014	106.977	3.125	(6.057)	18.012	74.773	-	196.830

(b) Provisão para benefícios, curto prazo:

	Em 31 de dezembro de <u>2014</u> MRS	Em 31 de dezembro de <u>2013</u> MRS
Participação nos lucros e bonificações (*)	<u>43.580</u>	<u>258.030</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	
	2014	2013
	MR\$	MR\$
Salários e remunerações	3.896.432	3.704.649
Benefícios de curto prazo a empregados	831.866	977.308
Benefícios por demissões	202.672	146.944
Outras despesas com pessoal	582.761	545.174
Total	<u>5.513.731</u>	<u>5.374.075</u>

NOTA 23 - CONTAS A PAGAR, NÃO CIRCULANTES

	Em 31 de	Em 31 de
	dezembro de	dezembro de
	2014	2013
	MR\$	MR\$
Manutenção de aeronaves e motores	1.344.866	1.555.104
Programa de recuperação fiscal (*)	-	413.858
Financiamento frota (JOL)	157.109	135.864
Provisão para férias e gratificações	25.486	23.143
Outras contas a pagar	5.166	6.217
Outros passivos	1.206	27.769
Total contas a pagar, não circulantes	<u>1.533.833</u>	<u>2.161.955</u>

(*) Programa de Recuperação Fiscal no Brasil (REFIS) estabelecido na Lei N° 11.941/09 e Medida Provisória N° 449/2009, que tem por objeto permitir a liquidação das dívidas tributárias através de um mecanismo especial para pagar e refinaranciar (Ver Nota 17(b)).

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 2014 é de MR\$ 5.304.885, dividido em 545.547.819 ações (MR\$ 4.935.153, dividido em 535.243.229 ações em 31 de dezembro de 2013) 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 2013	488.355.791			
Aumento de capital aprovado da Assembleia Extraordinária de Acionistas del 11 de junho de 2013	63.500.000			
Redução de pleno direito de ações em tesouraria	(7.972)			
Ações autorizadas em 31 de dezembro de 2013	<u>551.847.819</u>			
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>			

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 2013	479.098.052	2.955.864	(11.629)	2.944.235
Colocação preferente do remanescente ações emitidas para fusão com Sociedades Sister Holdco S.A. e Holdco II S.A.	4.457.739	208.457	-	208.457
Colocação preferente aumento de capital aprovado pela Assembleia Extraordinária de Acionistas del 11 de junho de 2013	51.695.410	1.782.883	-	1.782.883
Redução de pleno direito de ações em tesouraria	(7.972)	(52)	-	(52)
Capitalização de reservas	-	-	(370)	(370)
Ações pagas em 31 de dezembro de 2013	<u>535.243.229</u>	<u>4.947.152</u>	<u>(11.999)</u>	<u>4.935.153</u>
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	<u>10.304.590</u>	<u>369.732</u>	<u>-</u>	<u>369.732</u>
Ações pagas em 31 de dezembro de 2014	<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 2014 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 2014, a Sociedade não possui ações em tesouraria, o remanescente de MR\$ (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:

Periodos	Saldo inicial	Plano de opções de ações	Imposto diferido	Imposto diferido	Saldo final
				por efeito tributário por mudança de taxa legal (Reforma tributária) (*)	
	MRS	MRS	MRS	MRS	MRS
De 1 de janeiro a 31 de dezembro 2013	9.461	40.978	(7.478)	-	42.961
De 1 de janeiro a 31 de dezembro 2014	42.961	34.034	(7.964)	(6.160)	62.871

(*) Com data 29 de setembro de 2014 foi publicada no Diário Oficial da República de Chile, a Lei Nº 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.

O efeito sobre o imposto diferido, calculado sobre a reserva de pagamentos baseados em ações, pela modificação da taxa de impostos acima mencionados, foi um débito em patrimônio líquido de MR \$ 6.160.

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	Custo de emissão e colocação de ações (1)	Custo de capital de emissão e colocação de ações (1)	Reservas legais	Saldo final
			MRS	MRS		
De 1 de janeiro a 31 de dezembro 2013	5.485.672	(4.435)	(12.337) (1)	370 (2)	(3.806)	5.465.464
De 1 de janeiro a 31 de dezembro 2014	5.465.464	(46.618)	-	-	(4.518)	5.414.328

- (1) Os custos de emissão e colocação de ações por MR\$ 11.967 MR\$ 370 correspondem ao aumento de capital autorizado em Assembleia Extraordinária de Acionistas em 11 de junho de 2013 e à colocação de remanescente de 7.436.816 ações não utilizadas na troca (combinação de negócios com a TAM S.A. e Controladas), cujo redestino foi acordado na Assembleia Extraordinária de Acionistas, celebrada em 4 de setembro de 2012, respectivamente.
- (2) O custo de emissão e colocação de ações por MR\$ 370 foi capitalizado durante o mês de junho de 2013, de acordo a acta Assembleia Extraordinária de Acionistas, com data 11 de junho de 2013.

O saldo de Outras reservas várias é composto como se segue:

	Em 31 de dezembro de <u>2014</u> MR\$	Em 31 de dezembro de <u>2013</u> MR\$
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)	(57.099)	(10.178)
Custo de emissão e colocação de ações	(11.967)	(11.967)
Outras	(4.480)	(264)
Total	<u>5.414.328</u>	<u>5.465.465</u>

- (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 2014, corresponde à perda gerada por: Lan Pax Group S.A. na aquisição de ações de Aerovías de Integración Regional Aires S.A. por MR\$ (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 Aerolane S.A. por Lan Pax Group S.A. por um montante de MR\$ 48.960 através da Holdco Ecuador S.A.

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 <i>hedge</i> de fluxo de caixa	Total
	MRS	MRS	MRS
Saldos iniciais em 1 de janeiro de 2013	401.220	(279.834)	121.386
Ganho/(perda) com a valorização de derivativos	-	272.476	272.476
Imposto diferido	-	(38.903)	(38.903)
Diferença de conversão filiais	(1.283.384)	-	(1.283.384)
Diferença de conversão	1.453.150	-	1.453.150
Saldos finais em 31 de dezembro de 2013	<u>570.986</u>	<u>(46.261)</u>	<u>524.725</u>
Saldos iniciais 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	1.402.981	-	1.402.981
Saldos finais em 31 de dezembro de 2014	<u>507.069</u>	<u>(337.220)</u>	<u>169.849</u>

(*) 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.

(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 dispõe do investimento (total ou parcial) e se produz perda de controle, estas reservas são reconhecidas na demonstração do resultado consolidado como parte da perda ou lucro na venda ou alienação. Se a venda não implica em perda de controle, estas reservas são transferidas às participações minoritárias.

(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.

g) Lucros acumulados

Movimentação dos Lucros Acumulados:

<u>Períodos</u>	<u>Saldos iniciais</u>	<u>Lucro líquido do exercício</u>	<u>Outros aumentos (diminuições)</u>	<u>Saldos finais</u>
	MR\$	MR\$	MR\$	MR\$
De 1 de janeiro a 31 de dezembro 2013	1.886.081	(582.131)	515	1.304.465
De 1 de janeiro a 31 de dezembro 2014	1.304.465	(565.981)	2.206	740.690

h) Dividendos por ação

Em 31 de dezembro de 2013

<u>Descrição de dividendos</u>	<u>Dividendos definitivos ano 2012</u>
Data do dividendo	29-04-2013
Valor do dividendo (MR\$)	6.717
Número de ações sobre as quais se determina o dividendo	483.547.819
Dividendo por ação (R\$)	0,01389

Como política de dividendos, a Sociedade estabelece que sejam iguais ao mínimo exigido por lei, isto é, 30% do lucro líquido de cada exercício. Isso não se impede que, eventualmente, os dividendos possam ser declarados acima do mínimo obrigatório, atendendo a particularidades e circunstâncias que possam ser percebidas durante o decorrer do ano.

Em 31 de dezembro de 2014, 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	
	<u>2014</u>	<u>2013</u>
	MRS	MRS
Passageiros LAN	10.514.414	10.224.700
Passageiros TAM	13.905.730	13.652.980
Carga	<u>4.036.813</u>	<u>4.014.464</u>
Total	<u><u>28.456.957</u></u>	<u><u>27.892.144</u></u>

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	
	<u>2014</u>	<u>2013</u>
	MRS	MRS
Combustível	9.802.234	9.495.684
Outros aluguéis e taxas aeronáuticas	3.122.871	2.957.412
Arrendamento de aviões	1.226.120	955.971
Manutenção	1.065.763	1.029.821
Comissões	852.767	887.474
Serviços a passageiros	706.013	713.541
Outros custos de operações	<u>3.494.214</u>	<u>3.553.535</u>
Total	<u><u>20.269.982</u></u>	<u><u>19.593.438</u></u>

b) Depreciação e amortização

A depreciação e amortização são demonstradas a seguir:

	Para os exercícios findos em 31 de dezembro de	
	<u>2014</u>	<u>2013</u>
	MRS	MRS
Depreciação (*)	2.220.869	2.119.098
Amortização	<u>111.427</u>	<u>120.904</u>
Total	<u><u>2.332.296</u></u>	<u><u>2.240.002</u></u>

(*) 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 2014 é MR\$ 879.661 e de MR\$ 853.033 para o mesmo exercício de 2013.

c) Despesas com pessoal

As despesas deste item encontram-se reportadas na Nota 22 Provisões para benefícios a empregados.

d) Custos financeiros

Os custos financeiros são demonstrados a seguir:

	Para os exercícios findos em 31 de dezembro de	
	2014	2013
	MRS	MRS
Juros empréstimos bancários	777.322	828.028
Arrendamentos financeiros	169.822	163.594
Outros instrumentos financeiros	64.648	7.208
Total	<u>1.011.792</u>	<u>998.830</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 período 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.

NOTA 27 – OUTRAS RECEITAS, POR FUNÇÃO

As Outras receitas, por função é demonstrada a seguir:

	Para os exercícios findos em 31 de dezembro de	
	2014	2013
	MRS	MRS
Tours	259.470	227.133
Arrendamento de aviões	73.237	78.772
Alfândegas e armazéns	52.771	52.729
Duty free	42.468	31.750
Manutenção	35.917	26.810
Outras receitas	432.029	320.348
Total	<u>895.892</u>	<u>737.542</u>

NOTA 28 – MOEDAS ESTRANGEIRAS E VARIAÇÕES CAMBIAIS

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.

Define-se a moeda funcional, principalmente, 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:

<u>Ativos circulantes</u>	Em 31 de dezembro de <u>2014</u> MR\$	Em 31 de dezembro de <u>2013</u> MR\$
Caixa e equivalentes de caixa	566.198	1.260.817
Peso argentino	58.758	96.262
Real brasileiro	6.282	8.628
Peso chileno	80.889	538.594
Peso colombiano	4.308	12.308
Euro	25.603	38.819
Dólar norte americano	134.542	104.611
Bolívar forte	167.967	381.396
Outras moedas	87.849	80.199
Outros ativos financeiros, circulantes	193.981	119.665
Peso argentino	108.742	2.073
Peso chileno	68.479	60.566
Peso colombiano	-	4.777
Euro	3	14
Dólar norte americano	15.958	51.619
Bolívar forte	114	33
Outras moedas	685	583

<u>Ativos circulantes</u>	Em 31 de dezembro de <u>2014</u> MUSS	Em 31 de dezembro de <u>2013</u> MUSS
Outros ativos nao financeiros, circulantes	158.577	131.696
Peso argentino	19.459	12.439
Real brasileiro	393	1.982
Peso chileno	48.006	39.463
Peso colombiano	3.759	2.368
Euro	6.702	7.150
Dólar norte americano	15.276	5.203
Bolivar forte	877	239
Outras moedas	64.105	62.852
Contas a receber e outros recebíveis, circulantes	1.442.999	978.679
Peso argentino	162.801	26.675
Real brasileiro	88.364	46.819
Peso chileno	342.065	188.488
Peso colombiano	11.671	5.247
Euro	102.965	50.317
Dólar norte americano	201.542	267.928
Bolivar forte	13.002	5.512
Outras moedas	520.589	387.693
Contas a receber de partes relacionadas, circulantes	794	1.092
Peso chileno	794	1.092
Impostos a recuperar, circulantes	57.386	34.755
Peso argentino	6.109	-
Real brasileiro	5	-
Peso chileno	15.334	7.960
Peso colombiano	5.299	1.844
Euro	56	82
Dólar norte americano	1.240	1.206
Outras moedas	29.343	23.663
Total ativos circulantes	2.419.935	2.526.704
Peso argentino	355.869	137.449
Real brasileiro	95.044	57.429
Peso chileno	555.567	836.163
Peso colombiano	25.037	26.544
Euro	135.329	96.382
Dólar norte americano	368.558	430.567
Bolivar forte	181.960	387.180
Outras moedas	702.571	554.990

<u>Ativos não circulantes</u>	Em 31 de	Em 31 de
	dezembro de	dezembro de
	2014	2013
	MR\$	MR\$
Outros ativos financeiros, não circulantes	97.522	116.629
Peso argentino	151	56
Real brasileiro	2.789	1.399
Peso chileno	2.922	3.985
Peso colombiano	539	595
Euro	11.270	12.856
Dólar norte americano	77.662	95.798
Outras moedas	2.189	1.940
Outros ativos financeiros, não circulantes	49.945	42.181
Peso argentino	120	-
Dólar norte americano	3	-
Outras moedas	49.822	42.181
Contas a receber, não circulantes	28.073	31.459
Peso chileno	14.378	19.273
Dólar norte americano	13.281	11.713
Outras moedas	414	473
Impostos diferidos	6.941	10.448
Peso colombiano	680	-
Dólar norte americano	8	4.816
Outras moedas	6.253	5.632
Total ativos não circulantes	182.481	200.717
Peso argentino	271	56
Real brasileiro	2.789	1.399
Peso chileno	17.300	23.258
Peso colombiano	1.219	595
Euro	11.270	12.856
Dólar norte americano	90.954	112.327
Outras moedas	58.678	50.226

O detalhe de saldos por moeda estrangeira das partidas monetárias nos passivos correntes e não correntes, é o seguinte:

	<u>Até 90 dias</u>		<u>De 91 dias a 1 ano</u>	
	Em 31 de	Em 31 de	Em 31 de	Em 31 de
	dezembro de	dezembro de	dezembro de	dezembro de
<u>Passivos circulantes</u>	<u>2014</u>	<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>2013</u>
	MRS	MRS	MRS	MRS
Outros passivos financeiros, circulantes	189.749	711.274	460.627	1.315.201
Peso chileno	41.283	125.608	113.486	109.568
Euro	1.453	1.930	-	2.823
Dólar norte americano	147.013	583.736	347.141	1.202.810
Contas comerciais a pagar e outras contas a pagar, circulantes	1.118.759	1.592.427	55.449	48.436
Peso argentino	102.901	74.033	-	-
Real brasileiro	38.063	22.655	35	19
Peso chileno	66.511	69.247	30.552	28.053
Peso colombiano	36.262	33.839	497	989
Euro	95.456	45.383	21.956	7.768
Dólar norte americano	465.627	1.015.229	2.197	11.483
Bolívar forte	13.974	9.427	-	-
Outras moedas	299.965	322.614	212	124
Contas a pagar de partes relacionadas, circulantes	93	745	-	-
Peso chileno	21	33	-	-
Dólar norte americano	72	712	-	-
Impostos a pagar, circulantes	712	314	-	-
Peso chileno	712	9	-	-
Outras moedas	-	305	-	-

<u>Passivos circulantes</u>	<u>Até 90 dias</u>		<u>De 91 dias a 1 ano</u>	
	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de
	<u>2014</u>	<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>2013</u>
	MRS	MRS	MRS	MRS
Outros passivos não financeiros, circulantes	337.212	178.131	420	169
Peso argentino	15.135	25.089	-	-
Real brasileiro	2.547	8.775	122	122
Peso chileno	49.931	87.208	-	45
Peso colombiano	12.404	14.217	-	-
Euro	17.000	19.636	-	-
Dólar norte americano	118.807	2.980	295	-
Bolívar forte	603	1.492	-	-
Outras moedas	120.785	18.734	3	2
Total passivos circulantes	1.646.525	2.482.891	516.496	1.363.806
Peso argentino	118.036	99.122	-	-
Real brasileiro	40.610	31.430	157	141
Peso chileno	158.458	282.105	144.038	137.666
Peso colombiano	48.666	48.056	497	989
Euro	113.909	66.949	21.956	10.591
Dólar norte americano	731.519	1.602.657	349.633	1.214.293
Bolívar forte	14.577	10.919	-	-
Outras moedas	420.750	341.653	215	126

<u>Passivos não circulantes</u>	Mais de 1 a 3 anos		Mais de 3 a 5 anos		Mais de 5 anos	
	Em 31 de	Em 31 de	Em 31 de	Em 31 de	Em 31 de	Em 31 de
	dezembro de	dezembro de	dezembro de	dezembro de	dezembro de	dezembro de
	2014	2013	2014	2013	2014	2013
	MR\$	MR\$	MR\$	MR\$	MR\$	MR\$
Outros passivos financeiros, não circulantes	1.661.203	1.354.943	454.975	1.766.920	2.890.525	3.202.006
Peso chileno	297.922	287.624	45.649	188.645	-	-
Dólar norte americano	1.363.281	1.067.319	409.326	1.578.275	2.890.525	3.202.006
Contas a pagar, não circulantes	1.261.575	1.517.723	6.152	1.502	-	26
Peso chileno	13.116	16.836	6.152	1.502	-	26
Dólar norte americano	1.243.590	1.497.399	-	-	-	-
Outras moedas	4.869	3.488	-	-	-	-
Outras provisões, não circulantes	44.253	27.944	-	-	-	-
Peso argentino	1.206	960	-	-	-	-
Real brasileiro	388	342	-	-	-	-
Peso chileno	96	-	-	-	-	-
Euro	26.559	26.586	-	-	-	-
Dólar norte americano	16.004	56	-	-	-	-
Provisões para						
benefícios a empregados, não circulantes	2.183	1.490	-	-	-	-
Dólar norte americano	2.183	1.490	-	-	-	-
Total passivos não circulantes	2.969.214	2.902.100	461.127	1.768.422	2.890.525	3.202.032
Peso argentino	1.206	960	-	-	-	-
Real brasileiro	388	342	-	-	-	-
Peso chileno	311.134	304.460	51.801	190.147	-	26
Euro	26.559	26.586	-	-	-	-
Dólar norte americano	2.625.058	2.566.264	409.326	1.578.275	2.890.525	3.202.006
Outras moedas	4.869	3.488	-	-	-	-

Resumo geral de moeda estrangeira:	Em 31 de dezembro de 2014 MRS	Em 31 de dezembro de 2013 MRS
Total ativos	2.602.417	2.727.421
Peso argentino	356.141	137.505
Real brasileiro	97.833	58.828
Peso chileno	572.868	859.421
Peso colombiano	26.257	27.139
Euro	146.598	109.238
Dólar norte americano	459.512	542.894
Bolívar forte	181.960	387.180
Outras moedas	761.248	605.216
 Total passivos	 8.483.887	 11.719.251
Peso argentino	119.242	100.082
Real brasileiro	41.155	31.913
Peso chileno	665.431	914.404
Peso colombiano	49.164	49.045
Euro	162.424	104.126
Dólar norte americano	7.006.060	10.163.495
Bolívar forte	14.577	10.919
Outras moedas	425.834	345.267
 Posição líquida	 	
Peso argentino	236.899	37.423
Real brasileiro	56.678	26.915
Peso chileno	(92.563)	(54.983)
Peso colombiano	(22.907)	(21.906)
Euro	(15.826)	5.112
Dólar norte americano	(6.546.548)	(9.620.601)
Bolívar forte	167.383	376.261
Outras moedas	335.414	259.949

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 2014 e 2013 resultaram em débito de MR\$ 317.395 e um débito de MR\$ 1.026.898 respectivamente.

As variações cambiais reconhecidas no patrimônio como reservas por diferenças de câmbio por conversão, para o exercício findo em 31 de dezembro de 2014 e 2013, resultaram num débito de MR\$ 141.944 um crédito de MR\$ 117.640, respectivamente.

A seguir são demonstradas as taxas de câmbio vigentes em relação ao dólar norte americano, nas datas indicadas:

	Em 31 de dezembro de <u>2014</u>	Em 31 de dezembro de <u>2013</u>
Peso argentino	8,55	6,52
Real brasileiro	2,66	2,36
Peso chileno	606,75	524,61
Peso colombiano	2.389,50	1.925,52
Euro	0,82	0,72
Bolívar forte	12,00	6,30
Dólar australiano	1,22	1,12
Boliviano	6,86	6,86
Peso mexicano	14,74	13,07
Dólar neozelandês	1,28	1,22
Nuevo sol peruano	2,99	2,80
Peso uruguayo	24,25	21,49

NOTA 29 – LUCRO / (PREJUÍZO) POR AÇÃO

	Para os exercícios findos em 31 de dezembro de	
	2014	2013
Lucro/(Prejuízo) básicos		
Lucro/(Prejuízo) atribuível aos acionistas da sociedade no patrimônio líquido da controladora (MR\$)	(565.981)	(582.131)
Média ponderada do número de ações, básico	545.547.819	487.930.977
Lucros/(Prejuízos) por ação, básico (R\$)	(1,03745)	(1,19306)
	Para os exercícios findos em 31 de dezembro de	
	2014	2013
Lucro/(Prejuízo) diluídos		
Lucro/(Prejuízo) atribuível aos acionistas da sociedade no patrimônio líquido da controladora (MR\$)	(565.981)	(582.131)
Média ponderada do número de ações, básico	545.547.819	487.930.977
Média ponderada do número de ações, diluído	<u>545.547.819</u>	<u>487.930.977</u>
Lucros/(Prejuízos) por ação, diluído (R\$)	<u>(1,03745)</u>	<u>(1,19306)</u>

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>Etapa processual e instância</u>	<u>Montantes envolvidos</u> MRS
Atlantic Aviation Investments LLC (AAI).	Supreme Court of the State of New York Estado de Nova York.	07-6022920	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.	45.421 Mais juros e custos
Atlantic Aviation Investments LLC (AAI).	Supreme Court of the State of New York Estado de Nova York.	602286-09	Atlantic Aviation Investments LLC. (AAI) processou de 24 de julho de 2009 a Matlin Patterson Global Advisers LLC, Patterson Global de Oportunidades Partners Matlin Partners II LP, Patterson Global de Oportunidades Matlin Partners (Cayman) II LP y Volo Logistics LLC (a) como alter egos de Variglog pela falta de pagamento dos quatro empréstimos mencionados na nota anterior, e (b) por violação de sua obrigação de avalista e outras obrigações no âmbito do Memorando de Entendimento assinado entre as partes, datada de 29 de setembro de 2006.	AAI entrou com um "summary judgement" (julgamento abreviado), onde o tribunal decidiu favoravelmente. Os demandados apelaram à decisão que acabou por ser indeferida pelo Tribunal Superior. A causa voltou a primeira instância para a determinação do valor efetivamente devido pelos recorrents (damages). Procedimento atualmente em curso no Tribunal.	45.421 Mais juros e custos e compensação por prejuízo.

<u>Sociedade</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol da causa</u>	110 <u>Origem</u>	<u>Etapa processual e instância</u>	<u>Montantes envolvidos</u> MRSS
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.	Em 19 de junho de 2014, a Segunda Sala do Tribunal Administrativo Federal confirmou a extensão da liminar concedida pelo Tribunal de 1ª Instância em março daquele ano. Em 18 de setembro de 2014, o Tribunal de Primeira Instância decidiu prorrogar a validade da liminar até decisão judicial do processo principal. Em 30 de dezembro de 2014, a Corte Suprema de Justiça da Nação decidiu rejeitar o recurso de denúncia apresentado pela ORSNA contra a concessão da liminar.	Indeterminado

(ii) 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>Etapa processual e instância</u>	<u>Montantes envolvidos</u> <u>MR\$</u>
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 Direcção-Geral da Concorrência da Comissão Europeia notificou Lan Cargo S.A. e LATAM Airlines Group S.A. do início de um proceso 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 Direcção-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 MR\$ 26.559. Esta multa está sendo apelada pela Lan Cargo S.A. e LATAM Airlines Group S.A. Não se pode prever o resultado deste processo de apelação.	Em 14 de abril de 2008, a notificação da Comissão Europeia foi respondida. A apelação foi apresentada em 24 de Janeiro de 2011.	26.559
Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A.	In the High Court of Justice Chancery División (Inglaterra) Ovre Romerike Distrtict Court (Noruega) y Directie Juridische Zaken Afdeling Ceveil Recht (Holanda). Cologne Regional Court (Landgerich) Köln (Alemania).	-	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 Alemania.	Os casos están em etapa de exposição de provas.	Indeterminado

<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> <u>MRS</u>
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Conselho Administrativo de Defesa Econômica, Brasil.	08012.011027/2006-02	Investigação por eventuais violações à concorrência das companhias aéreas de carga, especialmente sobretaxa de combustível (Fuel Surcharge).	Em decisão proferida após novo recurso interposto, o CADE entendeu pela redução dos valores das multas da ABSA e seus executivos, mais precisamente com os seguintes valores: (i) ABSA: MMR\$ 32; (ii) Norberto Jochmann: MR\$ 654; (iii) Hernan Merino: MR\$ 327; (iv) Felipe Meyer: MR\$ 327. Após análise interna entendemos por bem não apresentar novos recursos na esfera administrativa para que possamos tentar novas reduções das penalidades na esfera judicial, através de Ação Anulatória que será distribuída no início de 2015, por meio de garantia dos valores acima mencionados.	32.710
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Justiça Federal	0001872-58.2014.4.03.6105	Discutimos a cobrança de multas judiciais originalmente impostas e cobradas através do processo administrativo 10831.005704/2006-43. Decisão administrativa desfavorável e atualmente em discussão judicial.	Primeira instância - pendente declaração da União Federal em relação ao nosso pedido de anulação da dívida fiscal.	36.305
LATAM Airlines Group S.A.	Décimo Tribunal Civil de Santiago.	C-32989-2011	A Sociedade Jara y Jará Limitada demanda LATAM Airlines Group S.A. baseada nos prejuízos que causaram as ações criminais por fraude interpostas contra eles em 2008, e que finalmente foram indeferidas. Alega que os danos causados por LATAM Airlines Group S.A. afetaram sua reputação e a continuidade de seus negócios.	O processo está atualmente em primeira instância. LATAM Airlines Group S.A. solicitou o abandono do procedimento. A resolução deste incidente está pendente.	31.702

<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> <u>MRS</u>
Tam Linhas Aéreas S.A.	Tribunal Regional Federal da 2a Região (Tribunal da Segunda Região).	2001.51.01.0125 30-0	Ação judicial ordinária com o fim de declarar a inexistência de relação jurídica que obrigue a empresa a recaudar o Fundo Aéreo.	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 MR\$ 238 que se revela com mais detalhes na Nota 20.	294.868
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Receita Federal do Brasil.	16643.000087/20 09-36	Auto de Infração para a obrigação de pagar a Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSL).	As decisões de primeira e segunda instância administrativa adversos aos interesses da empresa. Atualmente, a espera que se pronuncie novamente sobre o recurso apresentado pela empresa.	72.435
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Receita Federal do Brasil.	10880.725950/20 11-05	Créditos de compensação do Programa Integração Social (PIS) e da Contribuição para Financiamento da Seguridade Social (COFINS).	Decisão judicial foi desfavorável aos interesses da empresa, a qual foi objeto de recurso. Neste momento, se aguarda o julgamento do recurso, na Câmara de Recursos Fiscais (CARF).	66.590

<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> <u>MRS</u>
Tam Linhas Aéreas S.A.	6ª Vara da Receita Pública de São Paulo.	0012938-14.2013.8.26.0053	Julgamento interposto pela autoridade fiscal a TAM imputando o imposto sobre Serviços (ISS) sobre os valores pagos a Infraero, em resposta a uma mudança na Lei aplicável.	O limiar com o pedido de agravo de instrumento foi concedida suspendendo a apropriação dos créditos fiscais decorrentes da infração arquivo n. 66233992, 66234000 e 66234026. Em 2014/10/03, o município de São Paulo apresentou contra minuta. Atualmente se aguarda julgamento do mérito do recurso mencionado.	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.	Decisão de Primeira Instancia desfavorável aos interesses da empresa. Espera-se, atualmente se pronunciamento sobre o recurso apresentado pela empresa datado em 15 de março de 2012.	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.	Autos em tramitação na Câmara de Recursos Fiscais (CARF) .	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.	26.776

<u>Sociedade</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol da causa</u>	115 <u>Origem</u>	<u>Etapa processual e instância</u>	<u>Montantes envolvidos</u> <u>MRS</u>
Tam Linhas Aéreas S.A.	1º Vara Cível de Comarca de Goiânia/GO.	200702435095 (ordinária)	Ação movida por um ex-representante de vendas da TAM que requer indenização por danos morais e materiais decorrentes da rescisão de seu contrato como representante de vendas.	Atualmente em fase de liquidação de sentença e aguardando perícia.	23.664
Aerovías de Integración Regional, AIRE S.A.	States Court of Appeals for the Eleventh Circuit, Florida, EEUU.	2013-20319 CA 01	<p>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.</p> <p>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.</p>	O proceso na Colômbia está a espera de resolver exceções prévias apresentadas pela parte demandada. 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. Regional One apelou à decisão no Tribunal Federal de Apelações. , As partes apresentaram os seus relatórios ao Tribunal e está atualmente à espera de sua decisão.	33.051

<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> <u>MRS</u>
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Fazenda do Estado do Rio de Janeiro.	03.431129-0	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.	Objecção foi apresentada em 12 de dezembro de 2013. Atualmente se aguarda o julgamento de primeira instância administrativa.	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 à atividade de transporte aéreo.	Apresentamos impugnação no âmbito administrativo em 17 de setembro de 2014. Atualmente aguarda julgamento.	449.000
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo.	4037054-9	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.	O protocolo da impugnação foi realizado. Hoje o processo aguarda julgamento.	25.898
Tam Linhas Aéreas S.A.	Tribunal do Trabalho de Porto Alegre.	0001611-93.2012.5.04.0013	Ação Civil do Ministério do Trabalho, que requer a concessão de sapatos pretos, cintos e meias para os funcionários que usam uniformes.	Em processo de formalização de acordo para início da concessão dos sapatos aos empregados. O processo será encerrado nos próximos meses.	26.539 Valor aproximado / Estimado
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, Multiplus S/A.	Em 12 de janeiro de 2014 foi apresentada impugnação administrativa para rebater 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

<u>Sociedade</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol da causa</u>	<u>Origem</u>	<u>Etapa processual e instância</u>	<u>Montantes envolvidos MRS</u>
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.	53.025 Valor aproximado/ estimado
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Tribunal do Trabalho de Manaus	0002037-67.2013.5.11.0016	Ação apresentada pelo Sindicato dos Aeroviários de Manaus, que requer o pagamento da periculosidade para os trabalhadores de terra (AEROVIARIOS).	Processo em fase inicial. O valor está sendo calculado pelo contador externo.	Indeterminado
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Tribunal do Trabalho de Campinas	0011014-52.2014.5.15.0129	Ação apresentada pelo Sindicato dos Aeroviários de Campinas, que requer o pagamento da periculosidade para os empregados da ABSA.	Processo em fase inicial. O valor está sendo calculado pelo contador externo	Indeterminado
LATAM Airlines Group S.A., Transporte Aéreo S.A., Lan Cargo S.A., Andes Airport Services S.A., Inversiones LAN S.A., Lantours División Servicios Terrestres S.A., Fast Air Almacenes de Carga S.A.	Primeiro Tribunal do Trabalho de Santiago	S-99-2014	Demanda apresentada pela União da Empresa dos Trabalhadores da LAN Airlines S.A. Aeroporto CAMB Pudahuel (União). Denúncia de práticas anti-sindicais e declaração de um único empregador para efeitos trabalhistas da demandada.	Audiência de probatória programada para o dia 30 de janeiro de 2015. Nessa audiência foi dado término ao julgamento por um acordo que consiste no pagamento de MR\$ 27.	Indeterminado

- 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. A Companhia 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 2014, sejam de civis, trabalhista ou fiscal, LATAM Airlines Group S.A. e Filiais, constituiu provisões, que são incluídos 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 desta.

NOTA 31 – COMPROMISSOS

(a) Compromissos pelos empréstimos obtidos

Com relação aos diversos contratos celebrados pela Sociedade para o financiamento de aeronaves Boeing 767, 777 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.

Adicionalmente, em relação aos diversos contratos celebrados pela sua controlada Lan Cargo S.A. para o financiamento de aeronaves Boeing 767F e 777F, que contam com a garantia do *Export – Import Bank* dos Estados Unidos da América, foram estabelecidas restrições à gestão da Sociedade matriz e à sua controlada Lan Cargo S.A., no que se refere a termos de composição acionária e disposição de ativos.

Com relação ao financiamento de motores de reposição para a sua frota Boeing 767, 767F, 777 e 777F, que contam com garantia do *Export – Import Bank* dos Estados Unidos da América, foram estabelecidas restrições no que se refere à composição acionária de seus avalistas e de seu sucessor legal no caso de fusão.

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 2014, a Sociedade está em conformidade com todos indicadores acima mencionados.

(b) Compromissos por arrendamentos operacionais como arrendatário

O detalhamento dos principais arrendamentos operacionais é o seguinte:

<u>Arrendador</u>	<u>Aeronave</u>	<u>Em 31 de dezembro de 2014</u>	<u>Em 31 de dezembro de 2013</u>
ACS Aircraft Finance Bermuda Ltd. - Aircastle	Boeing 737	-	1
Airbus Financial Services	Airbus A340	-	3
Aircraft 76B-26329 Inc.	Boeing 767	1	1
Aircraft 76B-27613 Inc.	Boeing 767	-	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	1
AWAS 4839 Trust	Airbus A320	1	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	2	2
BOC Aviation Pte. Ltd.	Airbus A320	1	1
CIT Aerospace International	Boeing 767	-	1
CIT Aerospace International	Airbus A319	-	1
CIT Aerospace International	Airbus A320	2	4
Continuity Air Finance IV B.V	Airbus A319	-	1
Delaware Trust Company, National Association	Bombardier Dhc8-200	5	7
Eden Irish Aircr Leasing MSN 1459	Airbus A320	1	1
GECAS Sverige Aircraft Leasing Worldwide AB	Airbus A320	6	10
GECAS Sverige Aircraft Leasing Worldwide AB	Airbus A330	-	2
GFL Aircraft Leasing Netherlands B.V.	Airbus A320	1	1
International Lease Finance Corporation	Boeing 737	-	1
International Lease Finance Corporation	Boeing 767	1	1
International Lease Finance Corporation	Airbus A320	-	1

<u>Arrendador</u>	<u>Aeronave</u>	Em 31 de dezembro de <u>2014</u>	Em 31 de dezembro de <u>2013</u>
KN Operating Limited	Bombardier Dhc8-400	-	3
Magix Airlease Limited	Airbus A320	2	-
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
MCAP Europe Limited - Mitsubishi	Boeing 737	-	1
Orix Aviation Systems Limited	Airbus A320	2	3
Pembroke B737-7006 Leasing Limited	Boeing 737	-	2
RBS Aerospace Limited	Airbus A320	6	6
SASOF II (J) Aviation Ireland Limited	Airbus A319	1	-
SKY HIGH V LEASING COMPANY LIMITED	Airbus A320	1	1
Sky High XXIV Leasing Company Limited	Airbus A320	5	3
Sky High XXV Leasing Company Limited	Airbus A320	2	2
SMBC Aviation Capital Limited	Airbus A320	2	-
SMBC Aviation Capital Limited	Airbus A321	2	-
Sunflower Aircraft Leasing Limited	Airbus A320	2	2
TC-CIT Aviation Ireland Limited	Airbus A320	1	-
Volito Aviation August 2007 AB	Airbus A320	2	2
Volito Aviation November 2006 AB	Airbus A320	2	2
Volito Brasilien AB	Airbus A319	-	1
Volito November 2006 AB	Airbus A320	2	2
Wells Fargo Bank North National Association	Airbus A319	3	4
Wells Fargo Bank North National Association	Airbus A320	2	2
Wells Fargo Bank Northwest National Association	Airbus A320	6	7
Wells Fargo Bank Northwest National Association	Airbus A330	5	10
Wells Fargo Bank Northwest National Association	Boeing 767	3	4
Wells Fargo Bank Northwest National Association	Boeing 777	7	3
Wells Fargo Bank Northwest National Association	Boeing 787	3	1
Wilmington Trust Company	Airbus A319	1	1
Yamasa Singapore Pte. Ltd.	Airbus A340	-	1
Zipdell Limited	Airbus A320	1	1
Total		<u>107</u>	<u>128</u>

Os aluguéis são refletidos no resultado à medida que são provisionados.

Os pagamentos mínimos dos arrendamentos não canceláveis são os seguintes:

	Em 31 de dezembro de 2014 MR\$	Em 31 de dezembro de 2013 MR\$
Até um ano	1.358.976	1.114.520
Entre um a cinco anos	3.193.921	2.580.938
Mais de cinco anos	1.172.497	784.816
Total	<u>5.725.394</u>	<u>4.480.274</u>

Os pagamentos mínimos dos arrendamentos reconhecidos no resultado são os seguintes:

	Para os exercícios findos em 31 de dezembro de	
	2014 MR\$	2013 MR\$
Pagamentos mínimos por arrendamentos operacionais	1.226.120	955.971
Total	<u>1.226.120</u>	<u>955.971</u>

No primeiro trimestre de 2013, retornou uma aeronave Airbus A320-200, enquanto no segundo trimestre de 2013, foram devolvidas duas aeronaves Airbus A319-100, uma aeronave Airbus A320-200 e um Bombardier Dhc8-200 por término de contrato de arrendamento. Durante junho de 2013 foi modificada a modalidade de contrato de dez aeronaves Airbus A330-200, de um leasing financeiro a um leasing operacional, sendo cada um arrendado por um período de quarenta meses. Durante o terceiro trimestre de 2013, adicionaram-se duas aeronaves Airbus A320-200 arrendadas por um período de oito anos cada uma, uma aeronave Boeing 787-800 arrendada por doze anos e duas aeronaves Boeing 777-300ER por cinco anos cada uma. Além disso, retornou uma aeronave Airbus A320-200, duas aeronaves Boeing 767-300ER e uma aeronave Bombardier Dhc8-400. Além disso, durante julho de 2013 foram adquiridas duas aeronaves Bombardier Dhc8-200 que estavam sob a forma de arrendamento. No quarto trimestre de 2013, adicionaram-se três aeronaves Airbus A320-200 arrendadas por um período de oito anos por cada uma e uma aeronave Boeing 787-800 arrendada por um período de doze anos. Por outro lado, foram devolvidas duas aeronaves Airbus A320-200, uma aeronave Airbus A319-100, uma aeronave Airbus A340-300, e uma aeronave Boeing 737-700.

No primeiro trimestre de 2014, adicionaram-se duas aeronaves Airbus A320-200 e duas aeronaves Airbus A321-200 arrendadas por um período 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 períodos entre quatro e seis anos.

No segundo trimestre de 2014, adicionaram-se uma aeronave Airbus A320-200 arrendada por um período de oito anos e uma aeronave Boeing 787-800 arrendada por um período 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 período de oito anos e uma aeronave Boeing 787-800 arrendada por um período 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.

Os contratos de arrendamento operacionais celebrados pela Sociedade matriz 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.

Em 31 de dezembro de 2014, a Sociedade mantém vigentes cartas de crédito relacionadas com leasing operacional, de acordo com o seguinte detalhamento:

<u>Credor garantia</u>	<u>Nome devedor</u>	<u>Tipo</u>	<u>Valor</u> <u>MRS</u>	<u>Data de</u> <u>liberação</u>
AFS Investments 48 LLC.	Lan Cargo S.A.	Duas cartas de crédito	9.297	25-abr-15
GE Capital Aviation Services Limited	LATAM Airlines Group S.A.	Seis cartas de crédito	62.304	30-jun-15
GE Capital Aviation Services Limited	Lan Cargo S.A.	Três cartas de crédito	27.717	30-jun-15
International Lease Finance Corp	LATAM Airlines Group S.A.	Quatro cartas de crédito	4.516	13-oct-15
ORIX Aviation System Limited	LATAM Airlines Group S.A.	Uma carta de crédito	8.646	31-jul-15
TAF Mercury	LATAM Airlines Group S.A.	Uma carta de crédito	10.625	04-dez-15
TAF Venus	LATAM Airlines Group S.A.	Uma carta de crédito	10.625	04-dez-15
Wells Fargo Bank Northwest, National Association	Lan Cargo S.A.	Quatro cartas de crédito	-	25-abr-15
Baker & Spice Aviation Limited	Tam Linhas Aéreas S.A.	Uma carta de crédito	52.008	13-abr-15
Cit Aerospace International	Tam Linhas Aéreas S.A.	Cinco cartas de crédito	61.079	05-jan-15
MACQUARIE	Tam Linhas Aéreas S.A.	Três cartas de crédito	5.642	04-may-15
Royal Bank Of Scotland Aerospace	Tam Linhas Aéreas S.A.	Uma carta de crédito	23.744	13-jul-15
SMBC Aviation Capital Ltd.	Tam Linhas Aéreas S.A.	Duas cartas de crédito	49.225	25-fev-15
Wells Fargo Bank Northwest, National Association	Tam Linhas Aéreas S.A.	Duas cartas de crédito	-	28-mar-15
Wilmington Trust	Tam Linhas Aéreas S.A.	Uma carta de crédito	15.937	31-jan-15
			15.241	
			<u>383.327</u>	

(c) Outros compromissos

Em 31 de dezembro de 2014, a Sociedade mantém vigentes cartas de crédito, termos de garantia e apólices de seguro de garantia, de acordo com o seguinte detalhamento:

<u>Credor garantia</u>	<u>Nome devedor</u>	<u>Tipo</u>	<u>Valor</u> <u>MRS</u>	<u>Data de</u> <u>liberação</u>
Aena Aeropuertos S.A.	LATAM Airlines Group S.A.	Quatro cartas de crédito	6.303	15-no v-15
American Alternative Insurance Corporation	LATAM Airlines Group S.A.	Quatro cartas de crédito	8.340	05-abr-15
BBVA	LATAM Airlines Group S.A.	Uma carta de crédito	64.586	03-ago-15
Citibank N.A.	LATAM Airlines Group S.A.	Uma carta de crédito	18.129	20-dez-15
Comisión Europea	LATAM Airlines Group S.A.	Uma carta de crédito	27.237	11-fev-15
Deutsche Bank A.G.	LATAM Airlines Group S.A.	Três cartas de crédito	106.248	31-mar-15
Dirección General de Aeronáutica Civil	LATAM Airlines Group S.A.	Sessenta e sete cartas de crédito	47.023	31-jan-15
Dirección Nacional de Aduanas	LATAM Airlines Group S.A.	Três cartas de crédito	3.214	28-jun-15
Empresa Pública de Hidrocarburos del Ecuador EP Petroecuador	LATAM Airlines Group S.A.	Uma carta de crédito	14.609	18-jun-15
Metropolitan Dade County	LATAM Airlines Group S.A.	Cinco cartas de crédito	4.449	31-mai-15
The Royal Bank of Scotland plc	LATAM Airlines Group S.A.	Duas cartas de crédito	74.374	20-mai-15
Washington International Insurance	LATAM Airlines Group S.A.	Duas cartas de crédito	5.578	05-abr-15
Wells Fargo Bank	LATAM Airlines Group S.A.	Quatro cartas de crédito	13.706	13-mar-15
Westpac Banking Corporation	LATAM Airlines Group S.A.	Uma carta de crédito	2.778	04-abr-15
6ª Vara de Execuções Fiscais Federal de Campo Grande/MS	Tam Linhas Aéreas S.A. (Pantanal)	Duas apólice de seguro de garantia	75.760	04-jan-16
8 Vara da Fazenda Pública da Comarca de São Paulo	Tam Linhas Aéreas S.A. (Pantanal)	Uma apólice de seguro de garantia	36.746	12-abr-15
Fundação de Proteção e Defesa do Consumidor Procon	Tam Linhas Aéreas S.A.	Uma apólice de seguro de garantia	4.385	16-mai-16
Vara da Fazenda Pública da Comarca de São Paulo	Tam Linhas Aéreas S.A.	Uma apólice de seguro de garantia	7.817	29-mar-16
Vara De Execuções Fiscais Estaduais de São Paulo	Tam Linhas Aéreas S.A.	Uma apólice de seguro de garantia	36.759	16-abr-15
			<u>558.041</u>	

NOTA 32 – TRANSAÇÕES COM PARTES RELACIONADAS

(a) Transações com partes relacionadas no exercício findo em 31 de dezembro de 2014

RUT parte relacionada	Nome de parte relacionada	Naturaleza da relação com partes relacionadas	País de origem	Explicação de outra informação sobre partes relacionadas	Natureza das transações com partes relacionadas	Tipo de moeda ou unidade de reajuste	Valor da transação com parte relacionada	Valor da transação com parte relacionada
							Em 31 de dezembro de 2014	Em 31 de dezembro de 2013
							MR\$	MR\$
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA.	Controladora	Chile	Investimentos	Receitas de serviços prestados	CLP	73	38
96.847.880-K	Lufthansa Lan Technical Training S.A.	Coligada	Chile	Centro de capacitação	Arrendamentos como arrendado	CLP	488	544
					Serviços recebidos	CLP	(1821)	(2.518)
					Serviços recebidos	US\$	(1.732)	(2.482)
78.591.370-1	Bethia S.A. y Filiales	Outras partes relacionadas	Chile	Investimentos	Locações como locador	CLP	(6)	(13)
					Receitas de serviços prestados	CLP	(334)	5.873
					Serviços recebidos	CLP	(2.777)	(1921)
					Liquidação venda de ativo fixo (1)	CLP	-	28.401
79.773.440-3	Transportes San Felipe S.A.	Outras partes relacionadas	Chile	Transporte	Receitas de serviços prestados	CLP	62	37
					Serviços recebidos	CLP	(155)	(281)
					Compromissos em nome da	CLP	-	(204)
87.752.000-5	Granja Marina Tomagaleones S.A.	Outras partes relacionadas	Chile	Piscicultura	Receitas de serviços prestados	CLP	360	497
65.216.000-K	Comunidad Mujer	Outras partes relacionadas	Chile	Promoção e capacitação da mulher	Receitas de serviços prestados	CLP	20	21
					Serviços recebidos	CLP	(24)	(23)
Estrangeira	Inversora Aero náutica Argentina	Outras partes relacionadas	Argentina	Investimentos	Receitas de serviços prestados	ARS	28	20
					Locações como locador	US\$	(787)	(853)
Estrangeira	Made In Everywhere Repr. Com. Distr. Ltda.	Outras partes relacionadas	Brasil	Transporte	Serviços recebidos	BRL	(5)	-
Estrangeira	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.	Outras partes relacionadas	Brasil	Transporte	Receitas de serviços prestados	BRL	-	1046
					Serviços recebidos	BRL	(26)	-
					Compromissos em nome da	BRL	-	(33)
Estrangeira	Pris mah Fidelidade S.A.	Joint Venture	Brasil	Marketing	Liquidações de passivos em nome entidade por partes relacionadas	BRL	(267)	(1.116)
Estrangeira	Jochmann Participações Ltda.	Outras partes relacionadas	Brasil	Transporte	Serviços recebidos	BRL	-	(59)

(1) Em 28 de dezembro de 2012, a Imobiliária Aeronáutica S.A. como vendedora e a Sotraser S.A. (Controlada da Bethia S.A.) como compradora, celebraram um contrato de compra-venda do terreno denominado “Parcela número 12 do projeto de loteamento Lo Echevers”. O valor da venda totaliza MR\$ 29.052, em 31 de dezembro de 2013 este saldo se encontra pago.

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 definiu considerar 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	
	2014	2013
	MR\$	MR\$
Remunerações	45.863	32.379
Honorários de administradores	2.920	802
Benefícios não monetários	2.329	1.226
Benefícios a curto prazo	-	48.417
Pagamentos baseados em ações	37.597	38.492
Total	<u>88.709</u>	<u>121.316</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. 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:

<u>Porcentagem</u>	<u>Período</u>	<u>Número das opções sobre ações</u>
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	
Opções sobre ações em acordos de pagamentos baseados em ações, saldo em 1 de janeiro de 2013		-
Opções sobre ações concedidas		<u>4.497.000</u>
Opções sobre ações em acordos de pagamentos baseados em ações, saldo em 31 de dezembro de 2013		<u>4.497.000</u>
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		<u>(455.000)</u>
Opções sobre ações em acordos de pagamentos baseados em ações, saldo em 31 de dezembro de 2014		<u>4.202.000</u>

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 2014 é de MR\$ 37.156 (MR\$ 37.393 em 31 de dezembro de 2013).

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 2013	US\$ 32,55	US\$ 24,97	61,52%	3,6 anos	0%	0,0055
Em 31 de dezembro de 2014	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. 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:

PorcentagemPeríodo

100%

A partir do 15 de novembro de 2017 até 11 de junho de 2018

b) Planos de compensação controladas

TAM Linhas Aéreas S.A. e Multiplus S.A., ambas controladas da TAM S.A., têm opções por ações vigentes em 31 de dezembro de 2014, que totalizaram 96.675 ações e 637.400 ações, respectivamente.

TAM Linhas Aéreas S.A.

<u>Descrição</u>	4°	
	<u>Outorga extraordinário</u>	<u>Total</u>
Data	28-05-2010	_____
Numero de opções em aberto	<u>96.675</u>	<u>96.675</u>

Multiplus S.A.

<u>Descrição</u>	4°				<u>Total</u>
	1° <u>Outorga</u>	3° <u>Outorga</u>	4° <u>Outorga</u>	<u>Outorga extraordinário</u>	
Data	04-10-2010	16-04-2012	04-10-2010	20-11-2013	_____
Numero de opções em aberto	<u>7.760</u>	<u>129.371</u>	<u>294.694</u>	<u>205.575</u>	<u>637.400</u>

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 Multiplus 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.

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 período 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	Numero de opções Opções adquiridas	Numero de opções Opções não adquiridas
TAM Linhas Aéreas S.A.	-	96.675
Multiplus S.A.	-	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*, onde as premissas foram atualizadas com informações da LATAM Airlines Group S.A. Não existe valor justo registrado no passivo em 31 de dezembro de 2014 e em resultado MR\$ 441 (Em 31 de dezembro de 2013 foi registrado no passivo MR\$ 3.488 e em resultado MR\$ 1.099 em 31 de dezembro de 2013).

NOTA 34 - MEIO AMBIENTE

LATAM Airlines Group S.A. gere 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 velar 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., baseia-se nos seguintes objetivos:

- Minimizar o impacto de suas operações mediante a utilização de uma frota moderna, a eficiente gestão operacional e a contínua incorporação de novas tecnologias.
- Impulsionar o uso eficiente de recursos e minimização de resíduos em todos os processos.
- Gerir responsavelmente nossa pegada de carbono mediante a medição, verificação e redução de emissões.
- Promover o desenvolvimento e utilização de energias alternativas mais eficientes e com menor impacto ao meio ambiente.

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;
3. Desenvolvimento de projetos ambientais com base em energias renováveis.

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 Miami (EUA) e San Carlos (Brasil). em adição para continuar o processo de certificação do IATA *Environmental Assessment* (IEnvA).
- Elaboração do capítulo ambiental para a comunicação de sustentabilidade da empresa, que permite medir o progresso em questões ambientais.
- Elaboração do primeiro documento do suporte de gestão ambiental da companhia.
- Medição y verificação externa da Pegada de Carbono Corporativa.

Como feito importante deste ano, da LATAM Airlines Group foi selecionado no Índice de Sustentabilidade Dow Jones, em classe mundial, destacando como líder na indústria de aviação mundial sua estratégia nas Alterações Climáticas e sua operação eficiente (Eco-Eficiência).

Em 31 de dezembro de 2014 da Gerência de Meio Ambiente gasto R\$ 888.492 (R\$ 1.056.376 em 31 de dezembro de 2013)

NOTA 35 – EVENTOS SUBSEQUENTES À DATA DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Após a data de encerramento das demonstrações financeiras anuais, em 31 de Dezembro de 2014, houve uma mudança significativa na taxa de câmbio R \$ / US \$, de R \$ 2,66 por US \$ para R \$ US \$ 3,27 em 15 de Março de 2015, o que representa uma desvalorização de 21,4% da moeda brasileira.

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 2014, foram aprovadas em Sessão Extraordinária da Direção no dia 17 de março de 2015.

Informações sobre Afiliadas e Coligadas

LATAM Airlines Group S.A.

Nome: 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.

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 Subscrito e Integralizado:	MUS\$ 2.304.021
Resultado do Exercício:	MUS\$ 210.521
Participação:	100,00%
% dos Ativos da Controladora:	4,92%

Conselho de Administração

Presidente:	Mauricio Rolim Amaro
Conselheiros:	Henri Philippe Reichstul Noemy Almeida Oliveira Amaro Flávia Turci Enrique Cueto Plaza Ignacio Cueto Plaza

Afiliações da TAM S.A. e participações detidas:

- TAM Linhas Aereas S.A. e afiliadas	100,00%
- Aerolinhas Brasileiras S.A. e afiliada	100,00%
- Multiplus S.A.	72,74%
- Transportes Aereos del Mercosur S.A.	94,98%
- Corsair Participações Ltda.	100,00%
- TP Franchising Limited	100,00%

TAM S.A.

Demonstrações Financeiras Consolidadas	Em 31 de dezembro de 2014 MUS\$	Em 31 de dezembro de 2013 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	1.920.909	2.370.275
Ativo não-circulante ou grupo de ativos à disposição classificados como mantidos para venda ou mantidos para distribuição aos proprietários	<u>407</u>	<u>1.772</u>
Total ativo circulante	1.921.316	2.372.047
Total ativo não-circulante	<u>4.896.382</u>	<u>6.323.411</u>
TOTAL ATIVOS	<u>6.817.698</u>	<u>8.695.458</u>
PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
PASSIVO		
Total passivo circulante	2.279.110	3.249.581
Total passivo não-circulante	<u>3.530.419</u>	<u>4.734.090</u>
Total passivo	<u>5.809.529</u>	<u>7.983.671</u>
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Patrimônio líquido atribuível aos Proprietários da controladora	912.639	617.039
Participação minoritária	<u>95.530</u>	<u>94.748</u>
Total patrimônio líquido	<u>1.008.169</u>	<u>711.787</u>
TOTAL PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO	<u>6.817.698</u>	<u>8.695.458</u>

Demonstração do Resultado Consolidado por Participação	Para o exercício entre 1 de janeiro e 31 de dezembro de 2014 MUS\$	Para o exercício entre 1 de janeiro e 31 de dezembro de 2013 MUS\$
Receitas ordinárias	6.588.741	6.791.104
Lucro bruto	1.238.846	1.302.493
Lucro (prejuízo) antes de impostos	356.613	(483.311)
Impostos sobre o lucro	<u>(146.092)</u>	<u>54.820</u>
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	<u>210.521</u>	<u>(428.491)</u>
Lucro (prejuízo) do exercício atribuível a:		
Proprietários da controladora	171.655	(458.475)
Participação minoritária	<u>38.866</u>	<u>29.984</u>
Lucro (prejuízo) do exercício	<u>210.521</u>	<u>(428.491)</u>

Demonstração do Resultado Abrangente Consolidado	Para o exercício entre 1 de janeiro e 31 de dezembro de 2014 MUS\$	Para o exercício entre 1 de janeiro e 31 de dezembro de 2013 MUS\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	210.521	(428.491)
Outros resultados abrangentes	<u>(10.841)</u>	<u>(23.006)</u>
Total resultado abrangente	<u>199.680</u>	<u>(451.497)</u>
Resultado abrangente atribuível a:		
Proprietários da controladora	161.306	(468.760)
Participação minoritária	<u>38.374</u>	<u>17.263</u>
TOTAL RESULTADO ABRANGENTE	<u>199.680</u>	<u>(451.497)</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 2013	(480.634)	103.033	(377.601)
Total resultado abrangente	(468.760)	17.263	(451.497)
Emissão de patrimônio líquido	1.650.000	-	1.650.000
Dividendos	-	(26.070)	(26.070)
Outros acréscimos (reduções) do patrimônio líquido	<u>(83.567)</u>	<u>522</u>	<u>(83.045)</u>
Saldo final do exercício anterior 31 de dezembro de 2013	<u>617.039</u>	<u>94.748</u>	<u>711.787</u>
Patr. Líq. 1 de janeiro de 2014	617.039	94.748	711.787
Total resultado abrangente	45.600	38.374	83.974
Emissão de patrimônio líquido	250.000	-	250.000
Dividendos	-	(34.962)	(34.962)
Outros acréscimos (reduções) do patrimônio líquido	<u>-</u>	<u>(2.630)</u>	<u>(2.630)</u>
Saldo final do exercício atual em 31 de dezembro de 2014	<u>912.639</u>	<u>95.530</u>	<u>1.008.169</u>

Demonstrações de Fluxo de Caixa Consolidado –Método Direto	Para o exercício entre 1 de janeiro e 31 de dezembro de 2014 MUS\$	Para o exercício entre 1 de janeiro e 31 de dezembro de 2013 MUS\$
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades operacionais	339.699	127.832
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades de investimento	65.690	(1.056.225)
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades de financiamento	<u>(575.519)</u>	<u>977.123</u>
Aumento (redução) líquido no caixa e equivalente de caixa, antes do efeito da variação cambial	(170.130)	48.730
Efeitos da variação cambial sobre o caixa e equivalentes de caixa	(62.433)	(1.078)
Caixa e equivalentes de caixa ao final do exercício	135.805	368.368

Lan Cargo S.A.

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 general 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 Subscrito e Integralizado:	MUS\$ 83.226
Resultado do Exercício:	MUS\$ (103.587)
Participação:	99,8980%
% dos Ativos da Controladora:	2,22%

Conselho de Administração

Presidente:	Juan José Cueto Plaza
Conselheiros:	Enrique Cueto Plaza
	Andrés Osorio Hermansen
	Ignacio Cueto Plaza
	Ramón Eblen Kadis

Afiladas da Lan Cargo S.A. e participações detidas:

- Laser Cargo S.R.L.	99,99%
- Aircraft Internacional Leasing Limited	99,98%
- Ediciones Ladeco América S.A.	100,00%
- Ladeco Cargo S.A.	99,00%
- Fast Air Almacenes de Carga S.A.	99,89%
- Prime Airport Services Inc. y filial	100,00%
- Lan Cargo Overseas Limited e afiliadas	100,00%
- Transporte Aéreo S.A.	99,99%
- Consorcio Fast Air Almacenes de Carga S.A. - Laser Cargo S.R.L. Unión Transitoria de Empresas	100,00%
- Lan Cargo Inversiones S.A. e afiliada	100,00%
- Connecta Corporation	100,00%

LAN CARGO S.A.
(Sociedade anônima de capital fechado)

	Em 31 de dezembro de 2014 MUS\$	Em 31 de dezembro de 2013 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	311.741	315.616
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	311.826	315.701
Total ativo não-circulante	<u>550.576</u>	<u>757.942</u>
TOTAL ATIVOS	<u>862.402</u>	<u>1.073.643</u>
PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
PASSIVO		
Total passivo circulante	186.789	214.272
Total passivo não-circulante	<u>219.470</u>	<u>279.531</u>
Total PASSIVO	<u>406.259</u>	<u>493.803</u>
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Patrimônio líquido atribuível a proprietários da controladora	455.700	577.948
Participação minoritária	<u>443</u>	<u>1.892</u>
Total patrimônio líquido	<u>456.143</u>	<u>579.840</u>
TOTAL PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO	<u>862.402</u>	<u>1.073.643</u>

	Exercícios findos	
	Em 31 de dezembro de 2014 MUS\$	2013 MUS\$
Demonstração do Resultado Consolidado por Participação		
Receitas ordinárias	912.792	1.328.571
Lucro bruto	(141.480)	24.462
Lucro (prejuízo) antes de impostos	(106.717)	112.075
Impostos sobre o lucro	<u>3.130</u>	<u>(5.697)</u>
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	<u>(103.587)</u>	<u>106.378</u>
Lucro (prejuízo) do exercício atribuível a:		
Proprietários da controladora	(103.285)	108.611
Participação minoritária	<u>(302)</u>	<u>(2.233)</u>
Lucro (prejuízo) do exercício	<u>(103.587)</u>	<u>106.378</u>

Demonstração do Resultado Abrangente Consolidado	Exercícios findos	
	Em 31 de dezembro de 2014	2013
	MUS\$	MUS\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	(103.587)	106.378
Outros resultados abrangentes	<u>(1.732)</u>	<u>(837)</u>
Total resultado abrangente	<u>(105.319)</u>	<u>105.541</u>
Resultado abrangente atribuível a:		
Proprietários da controladora	(105.017)	107.775
Participação minoritária	<u>(302)</u>	<u>(2.234)</u>
TOTAL RESULTADO ABRANGENTE	<u>(105.319)</u>	<u>105.541</u>

Demonstração das Mutações do Patrimônio Líquido	Patr. Líq. atribuível aos proprietários da controladora	Participação minoritária	Patr. Líq. total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Patr. Líq. 1 de janeiro de 2013	447.027	5.009	452.036
Total resultado abrangente	107.775	(2.234)	105.541
Outros acréscimos (reduções) do patrimônio líquido	<u>23.146</u>	<u>(883)</u>	<u>22.263</u>
Saldo final do exercício anterior 31 de dezembro de 2013	<u>577.948</u>	<u>1.892</u>	<u>579.840</u>
Patr. Líq. 1 de janeiro de 2014	577.948	1.892	579.840
Total resultado abrangente	(105.017)	(303)	(105.320)
Outros acréscimos (reduções) do patrimônio líquido	<u>(17.231)</u>	<u>(1.146)</u>	<u>(18.377)</u>
Saldo final do exercício atual em 31 de dezembro de 2014	<u>455.700</u>	<u>443</u>	<u>456.143</u>

Demonstrações de Fluxo de Caixa Consolidado – Método Direto	Exercícios findos	
	Em 31 de dezembro de 2014	2013
	MUS\$	MUS\$
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades operacionais	40.582	(101.453)
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades de investimento	526.442	181.521
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades de financiamento	<u>(567.098)</u>	<u>(72.667)</u>
Aumento (redução) líquido no caixa e equivalente de caixa, antes do efeito da variação cambial	(374)	7.401
Efeitos da variação cambial sobre o caixa e equivalentes de caixa	(2)	149
Caixa e equivalentes de caixa ao final do exercício	19.862	20.238

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 Subscrito e Integralizado:	MUS\$ 4.341
Resultado do Exercício:	MUS\$ 1.058
Participação:	70,00%
% dos Ativos da Controladora:	0,05%

Conselho de Administração

Presidente:	Emilio Rodríguez Larraín Salinas
Conselheiros:	Enrique Cueto Plaza
	Ignacio Cueto Plaza
	Armando Valdivieso Montes
	Jorge Harten Costa
	Alejandro García Vargas
	Luis Enrique Gálvez de la Puente

LAN PERU S.A.

(Sociedade anônima de capital fechado)

	Em 31 de dezembro de 2014 MUS\$	Em 31 de dezembro de 2013 MUS\$
Balço Patrimonial		
ATIVOS		
Total ativo circulante	214.245	237.577
Total ativo não-circulante	<u>25.225</u>	<u>25.939</u>
TOTAL ATIVOS	<u>239.470</u>	<u>263.516</u>
PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
PASSIVO		
Total passivo circulante	226.784	250.699
Total passivo não-circulante	<u>1.611</u>	<u>1.410</u>
Total PASSIVO	<u>228.395</u>	<u>252.109</u>
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Patrimônio líquido atribuível aos proprietários da controladora	11.075	11.407
Participação minoritária	<u>-</u>	<u>-</u>
Total patrimônio líquido	<u>11.075</u>	<u>11.407</u>
TOTAL PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO	<u>239.470</u>	<u>263.516</u>
Demonstração do Resultado Consolidado por Participação		
	Exercícios findos	
	Em 31 de dezembro de 2014	2013
	MUS\$	MUS\$
Receitas ordinárias	1.134.289	1.173.391
Lucro bruto	142.420	154.146
Lucro (prejuízo) antes de impostos	4.636	5.059
Impostos sobre o lucro	<u>(3.578)</u>	<u>(1.304)</u>
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	<u>1.058</u>	<u>3.755</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 2013	4.341	868	3.833	9.042
Total Resultado integral	-	-	3.755	3.755
Outros acréscimos (reduções) do patrimônio líquido	-	-	<u>(1.390)</u>	<u>(1.390)</u>
Saldo final do exercício anterior 31 de dezembro de 2013	<u>4.341</u>	<u>868</u>	<u>6.198</u>	<u>11.407</u>
Patr. Líq. 1 de janeiro de 2014	4.341	868	6.198	11.407
Total Resultado integral	-	-	1.058	1.058
Outros acréscimos (reduções) do patrimônio líquido	-	-	<u>(1.390)</u>	<u>(1.390)</u>
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>

Demonstração de Fluxo de Caixa –Método Direto	Exercícios findos	
	Em 31 de dezembro de 2014 MUS\$	2013 MUS\$
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades operacionais	(76.147)	108.672
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades de investimento	(1.323)	(1.387)
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades de financiamento	<u>24.132</u>	<u>21.389</u>
Aumento (redução) líquido no caixa e equivalente de caixa	(53.338)	128.674
Caixa e equivalentes de caixa ao final do exercício	117.486	170.824

Inversiones Lan S.A.

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 Subscrito e Integralizado:	MUS\$ 458
Resultado do Exercício:	MUS\$ (4.537)
Participação:	100,0%
% dos Ativos da Controladora:	0,01%

Conselho de Administração

Presidente:	Enrique Cueto Plaza
Conselheiros:	Ignacio Cueto Plaza
	Andrés Osorio Hermansen
	Roberto Alvo Milosawlewitsch
	Enrique Elsaca Hirmas

Afiladas da Inversiones Lan S.A. e participações detidas:

- Transport Aviation Leasing Limited	100,00%
- Aviation Administration Services Ltd	100,00%
- Passenger Aircraft Leasing Limited	100,00%
- Andes Airport Services S.A.	98,00%

INVERSIONES LAN S.A.
(Sociedade anônima de capital fechado)

	Em 31 de dezembro de 2014 MUS\$	Em 31 de dezembro de 2013 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	4.969	2.536
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	5.541	3.108
Total ativo não-circulante	<u>10.494</u>	<u>12.254</u>
TOTAL ATIVOS	<u>16.035</u>	<u>15.362</u>
PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
PASSIVO		
Total passivo circulante	13.560	7.718
Total passivo não-circulante	<u>1.186</u>	<u>1.215</u>
Total PASSIVO	<u>14.746</u>	<u>8.933</u>
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Patrimônio líquido atribuível aos Proprietários da controladora	1.272	6.421
Participação minoritária	<u>17</u>	<u>8</u>
Total patrimônio líquido	<u>1.289</u>	<u>6.429</u>
TOTAL PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO	<u>16.035</u>	<u>15.362</u>

	Exercícios findos	
	Em 31 de dezembro de 2014 MUS\$	2013 MUS\$
Demonstração do Resultado Consolidado por Participação		
Receitas ordinárias	32.821	31.735
Lucro bruto	5.846	8.649
Lucro (prejuízo) antes de impostos	(3.986)	633
Impostos sobre o lucro	<u>(551)</u>	<u>(107)</u>
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	<u>(4.537)</u>	<u>526</u>
Lucro (prejuízo) do exercício atribuível a:		
Proprietários da controladora	(4.546)	517
Participação minoritária	<u>9</u>	<u>9</u>
Lucro (prejuízo) do exercício	<u>(4.537)</u>	<u>526</u>

Demonstração do Resultado Abrangente Consolidado	Exercícios findos Em 31 de dezembro de	
	2014 MUS\$	2013 MUS\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	(4.537)	526
Outros resultados abrangentes	<u>(49)</u>	<u>(109)</u>
Total resultados integral	<u>(4.586)</u>	<u>417</u>
Resultado abrangente atribuível a:		
Proprietários da controladora	(4.594)	410
Participação minoritária	<u>8</u>	<u>7</u>
TOTAL RESULTADO ABRANGENTE	<u>(4.586)</u>	<u>417</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 2013	6.466	1	6.467
Total resultado abrangente	410	7	417
Outros acréscimos (reduções) do patrimônio líquido	<u>(455)</u>	<u>-</u>	<u>(455)</u>
Saldo final do exercício anterior 31 de dezembro de 2013	<u>6.421</u>	<u>8</u>	<u>6.429</u>
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 atual em 31 de dezembro de 2014	<u>1.272</u>	<u>17</u>	<u>1.289</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	327	1.419
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades de investimento	(4)	(1.480)
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades de financiamento	<u>-</u>	<u>-</u>
Aumento (redução) líquido no caixa e equivalente de caixa	323	(61)
Efeitos da variação cambial sobre o caixa e equivalentes de caixa	(4)	(22)
Caixa e equivalentes de caixa ao final do exercício	526	207

Inmobiliaria Aeronáutica 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 Subscrito e Integralizado:	MUS\$ 1.147
Resultado do Exercício:	MUS\$ 1.906
Participação:	100,00%
% dos Ativos da Controladora:	0,11%

Conselho de Administração

Presidente:

Enrique Cueto Plaza
Andrés Osorio Hermansen
Armando Valdivieso Montes

IMOBILIARIA AERONAUTICA S.A.
(Sociedade anônima de capital fechado)

Demonstração Financeira Classificada	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de
	2014	2013
	MUS\$	MUS\$
ATIVOS		
Total ativo circulante	1.475	1.028
Total ativo não-circulante	<u>38.445</u>	<u>37.525</u>
TOTAL ATIVOS	<u>39.920</u>	<u>38.553</u>
PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
PASSIVO		
Total passivo circulante	6.642	4.808
Total passivo não-circulante	<u>10.212</u>	<u>7.316</u>
Total PASSIVO	<u>16.854</u>	<u>12.124</u>
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Total patrimônio líquido	<u>23.066</u>	<u>26.429</u>
TOTAL PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO	<u>39.920</u>	<u>38.553</u>

Demonstração dos Resultados por Participação	Exercícios findos	
	Em 31 de dezembro de 2014	2013
	MUS\$	MUS\$
Receitas ordinárias	4.352	4.797
Lucro bruto	2.686	3.352
Lucro (prejuízo) antes de impostos	2.527	3.050
Impostos sobre o lucro	<u>(621)</u>	<u>(1.819)</u>
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	<u>1.906</u>	<u>1.231</u>

Demonstração dos Resultados Abrangentes	Exercícios findos	
	Em 31 de dezembro de 2014	2013
	MUS\$	MUS\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	<u>1.906</u>	<u>1.231</u>
Total resultado abrangente	<u>1.906</u>	<u>1.231</u>

Demonstração das Mutações no Patrimônio Líquido	Capital emitido MUS\$	Lucro acumulado MUS\$	Patr. Líq. total MUS\$
Patr. Líq. 1 de janeiro de 2013	1.147	33.051	34.198
Total resultado abrangente	-	1.231	1.231
Dividendos	-	<u>(9.000)</u>	<u>(9.000)</u>
Saldo final do exercício anterior 31 de dezembro de 2013	<u>1.147</u>	<u>25.282</u>	<u>26.429</u>
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 atual em 31 de dezembro de 2014	<u>1.147</u>	<u>21.919</u>	<u>23.066</u>

Demonstração de Fluxo de Caixa –Método Direto	Exercícios findos	
	Em 31 de dezembro de 2014 MUS\$	2013 MUS\$
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades operacionais	(2.086)	(14.163)
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades de investimento	(2.098)	14.073
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades de financiamento	-	-
Aumento (redução) líquido no caixa e equivalente de caixa, antes do efeito da variação cambial	(12)	(90)
Efeitos da variação cambial sobre o caixa e Equivalentes de caixa	(17)	(23)
Caixa e equivalente de caixa ao final do exercício	-	29

Lantours División 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 e terceiros, em mercados nacionais e internacionais de qualquer classe de mercadoria, sejam matérias-primas, insumos ou produtos acabados.

Capital Subscrito e Integralizado:	MUS\$ 225
Resultado do Exercício:	MUS\$ 2.074
Participação:	100,00%
% dos Ativos da Controladora:	0,00%

Conselho de Administração

Presidente:	Armando Valdivieso Montes
Conselheiros:	Armando Valdivieso Montes Andrés Osorio Hermansen

Afilhada da Lantours División Servicios Terrestres S.A. e participação detida:

- Lantours División Servicios Terrestres II S.A.	100,00%
--------------------------------------------------	---------

LANTOURS DIVISION SERVICIOS TERRESTRES S.A.
(Sociedade anônima de capital fechado)

Demonstração Financeira Classificada	Em 31 de	Em 31 de
	dezembro de	dezembro de
	2014	2013
	MUS\$	MUS\$
ATIVOS		
Total ativo circulante	3.056	2.478
Total ativo não-circulante	<u>173</u>	<u>244</u>
TOTAL ATIVOS	<u>3.229</u>	<u>2.722</u>
PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
PASSIVO		
Total passivo circulante	2.283	2.203
Total passivo não-circulante	<u>6</u>	<u>7</u>
Total PASSIVO	<u>2.289</u>	<u>2.210</u>
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Total patrimônio líquido	<u>940</u>	<u>512</u>
TOTAL PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO	<u>3.229</u>	<u>2.722</u>

Demonstração dos Resultados por Participação	Exercícios findos	
	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de
	2014	2013
	MUS\$	MUS\$
Receitas ordinárias	10.710	10.365
Lucro bruto	6.813	5.781
Lucro (prejuízo) antes de impostos	2.509	1.017
Impostos sobre o lucro	<u>(435)</u>	<u>(230)</u>
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	<u>2.074</u>	<u>787</u>

Demonstração dos Resultados Abrangentes	Exercícios findos	
	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de
	2014	2013
	MUS\$	MUS\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	<u>2.074</u>	<u>787</u>
Total resultado abrangente	<u>2.074</u>	<u>787</u>

Demonstração das Mutações do Patrimônio Líquido	Capital emitido MUS\$	Lucro acumulado MUS\$	Patr. Líq. total MUS\$
Patr. Líq. 1 de janeiro de 2013	225	300	525
Total resultado abrangente	-	787	787
Dividendos	-	<u>(800)</u>	<u>(800)</u>
Saldo final do exercício atual em 31 de dezembro de 2013	<u>225</u>	<u>287</u>	<u>512</u>
Patr. Líq. 1 de janeiro de 2014	225	287	512
Total resultado abrangente	-	2.074	2.074
Dividendos	-	<u>(1.646)</u>	<u>(1.646)</u>
Saldo final do exercício atual em 31 de dezembro de 2014	<u>225</u>	<u>715</u>	<u>940</u>

Demonstração de Fluxo de Caixa –Método Direto	Exercícios findos Em 31 de dezembro de	
	2014 MUS\$	2013 MUS\$
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades operacionais	2.027	782
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades de investimento	(17)	15
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades de financiamento	<u>(1.646)</u>	<u>(800)</u>
Aumento (redução) líquido no caixa e equivalente de caixa	364	(3)
Caixa e equivalente de caixa ao final do exercício	372	8

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 Subscrito e Integralizado:	MUS\$ 424
Resultado do Exercício:	MUS\$ (120.739)
Participação:	100,00%
% dos Ativos da Controladora:	0,00%

Conselho de Administração

Presidente:	Ignacio Cueto Plaza
Conselheiros:	Andrés del Valle Enrique Elsaca Hirmas

Afiliações da Lan Pax Group S.A. e participações detidas:

Inversora Cordillera S.A. e afiliadas	95,78%
Lantours S.A.	100,00%
Atlantic Aviation Investments LLC	99,00%
Perdiz Leasing LLC	99,00%
Akemi Holdings S.A.	100,00%
Saipan Holdings S.A.	100,00%
Aeroasis S.A.	100,00%
Aerolane, Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.	100,00%
Puerto Montt Holding S.A. e afiliadas	99,875%

LAN PAX GROUP S.A.
(Sociedade anônima de capital fechado)

Demonstrações Financeiras Consolidadas	Em 31 de	Em 31 de
	dezembro de	dezembro de
	2014	2013
	MUS\$	MUS\$
ATIVOS		
Total ativo circulante	343.304	326.373
Total ativo não-circulante	<u>296.716</u>	<u>315.216</u>
TOTAL ATIVOS	<u>640.020</u>	<u>641.589</u>
PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
PASSIVO		
Total passivo circulante	390.914	378.370
Total passivo não-circulante	<u>674.243</u>	<u>523.481</u>
Total PASSIVO	<u>1.065.157</u>	<u>901.851</u>
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Patrimônio líquido atribuível aos Proprietários da controladora	(426.016)	(246.521)
Participação minoritária	<u>879</u>	<u>(13.741)</u>
Total patrimônio líquido	<u>(425.137)</u>	<u>(260.262)</u>
TOTAL PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO	<u>640.020</u>	<u>641.589</u>

Demonstração do Resultado Consolidado por Participação	Exercícios findos	
	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de
	2014	2013
	MUS\$	MUS\$
Receitas ordinárias	1.095.242	1.140.255
Lucro bruto	166.660	95.188
Lucro (prejuízo) antes de impostos	(113.085)	(143.800)
Impostos sobre o lucro	<u>(7.654)</u>	<u>27.143</u>
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	<u>(120.739)</u>	<u>(116.657)</u>
Lucro (prejuízo) do exercício atribuível a:		
Proprietários da controladora	(114.511)	(104.966)
Participação minoritária	<u>(6.228)</u>	<u>(11.691)</u>
Lucro (prejuízo) do exercício	<u>(120.739)</u>	<u>(116.657)</u>

Demonstração do Resultado Abrangente Consolidado	Exercícios findos	
	Em 31 de dezembro de 2014	2013
	MUS\$	MUS\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	(120.739)	(116.657)
Outros resultados abrangentes	<u>(43.298)</u>	<u>(27.036)</u>
Total resultado abrangente	<u>(164.037)</u>	<u>(143.693)</u>
Resultados abrangentes atribuíveis a:		
Proprietários da controladora	(157.315)	(131.495)
Participação minoritária	<u>(6.722)</u>	<u>(12.198)</u>
TOTAL RESULTADO ABRANGENTE	<u>(164.037)</u>	<u>(143.693)</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 2013	(112.396)	(3.048)	(115.444)
Total resultado abrangente	(131.495)	(12.198)	(143.693)
Outros acréscimos (reduções) do patrimônio líquido	<u>(2.630)</u>	<u>1.505</u>	<u>(1.125)</u>
Saldo final do exercício atual em 31 de dezembro de 2013	<u>(246.521)</u>	<u>(13.741)</u>	<u>(260.262)</u>
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 atual em 31 de dezembro de 2014	<u>(426.016)</u>	<u>879</u>	<u>(425.137)</u>

Demonstrações de Fluxo de Caixa Consolidado – Método Direto	Exercícios findos	
	Em 31 de dezembro de 2014	2013
	MUS\$	MUS\$
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades operacionais	(12.710)	(110.576)
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades de investimento	(53.535)	(75.586)
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades de financiamento	<u>96.340</u>	<u>200.403</u>
Aumento (redução) líquido no caixa e equivalente de caixa, antes do efeito da variação cambial	30.095	14.241
Efeitos da variação cambial sobre o caixa e equivalentes de caixa	(77)	(66)
Caixa e equivalentes de caixa ao final do exercício	86.528	56.510

Lan Chile Investments Limited

Constituição: Constituída sob a forma de companhia de responsabilidade limitada através da escritura pública datada de 30 de julho de 1999 nas Ilhas Cayman, inscrita no Registro Comercial das Ilhas Cayman na mesma data.

Objeto: Realizar investimentos em todas as classes de bens, sejam eles móveis ou imóveis, tangíveis ou intangíveis.

Capital Subscrito e Integralizado:	MUS\$ 10
Resultado do Exercício:	MUS\$ 2.844
Participação:	100,00%
% dos Ativos da Controladora:	0,01%

Conselho de Administração

Presidente:	Andrés del Valle Eitel
Conselheiros:	Andrés Osorio Hermansen Pilar Duarte Peña

Afiliada da Lan Chile Investments Limited e participação detida:

- Inversiones La Burguería S.A.	99,90%
---------------------------------	--------

LAN CHILE INVESTMENTS LIMITED
(Companhia Limitada)

	Em 31 de dezembro de 2014 MUS\$	Em 31 de dezembro de 2013 MUS\$
Demonstrações Financeiras Consolidadas		
ATIVOS		
Total ativo circulante	2.015	2.015
Total ativo não-circulante	<u>-</u>	<u>2.404</u>
TOTAL ATIVOS	<u>2.015</u>	<u>4.419</u>
PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
PASSIVO		
Total passivo circulante	-	12
Total passivo não-circulante	<u>-</u>	<u>5.236</u>
Total PASSIVO	<u>-</u>	<u>5.248</u>
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Patrimônio líquido atribuível aos Proprietários da controladora	<u>2.015</u>	<u>(829)</u>
Total patrimônio líquido	<u>2.015</u>	<u>(829)</u>
TOTAL PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO	<u>2.015</u>	<u>4.419</u>

	Exercícios findos	
	Em 31 de dezembro de 2014 MUS\$	2013 MUS\$
Demonstração do Resultado Consolidado por Participação		
Receitas ordinárias	-	-
Lucro bruto	-	-
Lucro (prejuízo) antes de impostos	2.844	(1)
Impostos sobre o lucro	<u>-</u>	<u>-</u>
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	<u>2.844</u>	<u>(1)</u>
Lucro (prejuízo) do exercício atribuível a:		
Proprietários da controladora	2.844	(1)
Participação minoritária	<u>-</u>	<u>-</u>
Lucro (prejuízo) do exercício	<u>2.844</u>	<u>(1)</u>

Demonstração do Resultado Abrangente Consolidado	Exercícios findos	
	Em 31 de dezembro de 2014 MUS\$	2013 MUS\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	<u>2.844</u>	<u>(1)</u>
Total resultado abrangente	<u>2.844</u>	<u>(1)</u>
Resultado abrangente atribuível a:		
Proprietários da controladora	2.844	(1)
Participação minoritária	-	-
TOTAL RESULTADO ABRANGENTE	<u>2.844</u>	<u>(1)</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 2013	(828)	-	(828)
Total resultado abrangente	<u>(1)</u>	-	<u>(1)</u>
Saldo final do exercício atual em 31 de dezembro de 2013	<u>(829)</u>	<u>-</u>	<u>(829)</u>
Patr. Líq. 1 de janeiro de 2014	(829)	-	(829)
Total resultado abrangente	<u>2.844</u>	-	<u>2.844</u>
Saldo final do exercício atual em 31 de dezembro de 2014	<u>2.015</u>	<u>-</u>	<u>2.015</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	-	(1)
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	-	(1)
Caixa e equivalentes de caixa ao final do exercício	-	-

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 Subscrito e Integralizado:	MUS\$ 881
Resultado do Exercício:	MUS\$ 287
Participação:	100,00%
% dos Ativos da Controladora:	0,01%

Conselho de Administração

Presidente:	Enrique Elsaca
Conselheiros:	Sebastián Acuto Fernando Andrade

TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.
(Companhia Limitada)

	Em 31 de dezembro de 2014 MUS\$
Demonstrações Financeiras Consolidadas	
<hr/>	
ATIVOS	
Total ativo circulante	1.387
Total ativo não-circulante	<u>273</u>
TOTAL ATIVOS	<u>1.660</u>
PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO	
PASSIVO	
Total passivo circulante	263
Total passivo não-circulante	<u>0</u>
Total PASSIVO	<u>263</u>
PATRIMÔNIO LÍQUIDO	
Patrimônio líquido atribuível aos proprietários da controladora	<u>1.397</u>
Total patrimônio líquido	<u>1.397</u>
TOTAL PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO	<u>1.660</u>

	Período entre 26 de novembro e 31 de dezembro de 2014 MUS\$
Demonstração do Resultado Consolidado por Participação	
<hr/>	
Receitas ordinárias	171
Lucro bruto	3
Lucro (prejuízo) antes de impostos	(26)
Impostos sobre o lucro	<u>(23)</u>
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	<u>(49)</u>
Lucro (prejuízo) do exercício atribuível a:	
Proprietários da controladora	(49)
Participação minoritária	<u>0</u>
Lucro (prejuízo) do exercício	<u>49</u>

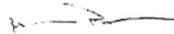
	Período entre 26 de novembro e 31 de dezembro de 2014 MUS\$
Demonstração do Resultado Abrangente Consolidado	
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	(49)
Outros resultados abrangentes	(19)
Total resultado abrangente	<u>(68)</u>
Resultado abrangente atribuível a:	
Proprietários da controladora	0
Participação minoritária	<u>0</u>
TOTAL RESULTADO ABRANGENTE	<u>(68)</u>

	Capital emitido MUS\$	Lucro acumulado MUS\$	Patr. Líq. total MUS\$
Demonstração das Mutações do Patrimônio Líquido			
Patr. Líq. em 26 de novembro de 2014	881	564	1.445
Total resultado abrangente	<u>0</u>	<u>(68)</u>	<u>(68)</u>
Saldo final do exercício atual em 31 de dezembro de 2014	<u>881</u>	<u>496</u>	<u>1.377</u>

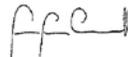
	Período entre 26 de novembro e 31 de dezembro de 2014 MUS\$
Demonstrações de Fluxo de Caixa Consolidado – Método Direto	
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades operacionais	281
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades de investimento	0
Caixa líquido proveniente de (utilizados nas) atividades de financiamento	<u>0</u>
Aumento (redução) líquido no caixa e equivalente de caixa	281
Efeitos da variação cambial sobre o caixa e equivalentes de caixa	1
Caixa e equivalentes de caixa no início do exercício	168
Caixa e equivalentes de caixa ao final do exercício	450

Declaração Juramentada

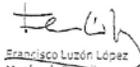
Na nossa qualidade de diretores e vice-presidente de finanças do LATAM Airlines Group, declarar declaramos sob juramento nossa responsabilidade pela veracidade das informações contidas neste Relatório Anual.


Maurício Rolim Amaro
Presidente


Ramón Solen Kadis
Membro do Conselho


Juan José Cueto Plaza
Membro do Conselho


Gerardo Jofré Miranda
Membro do Conselho


Francisco Luzón López
Membro do Conselho


Ricardo Caballero
Membro do Conselho


Carlos Heller Solari
Membro do Conselho


Henry Philippe Reichstul
Membro do Conselho


Georges De Boer
Membro do Conselho


Andrés Usiano Hermáez
Vice-Presidente Sênior de Finanças