

## ACUERDO EXTRAJUDICIAL

FISCALÍA NACIONAL ECONÓMICA

Y

LAN AIRLINES S.A.

En SANTIAGO de CHILE, a 27 de enero de 2011, la **FISCALÍA NACIONAL ECONÓMICA** ("FNE"), RUT N° 60.701.001-3, persona jurídica de derecho público, representada por el Fiscal Nacional Económico, don Felipe Irrarrazabal Philippi, cédula nacional de identidad N° 10.325.035-8, ambos domiciliados en Agustinas N° 853, Piso 2, comuna y ciudad de Santiago, y **LAN AIRLINES S.A.** ("LAN"), RUT N° 89.862.200-2, sociedad anónima del giro de transporte aéreo, representada por don Roberto Alvo Milosawlewitsch, cédula nacional de identidad N° 8.823.367-0 y por don Cristián Toro Cañas, cédula nacional de identidad N° 10.983.218-9, todos domiciliados para estos efectos en Avenida Presidente Riesco N° 5711, piso 19, comuna de Las Condes, Santiago; suscriben el siguiente Acuerdo Extrajudicial (el "**Acuerdo**"), el que ponen en conocimiento del H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (el "**TDLC**"), para su aprobación correspondiente, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 39, letra ñ), del Decreto Ley N° 211:

### PRIMERO:            **Definiciones Aplicables al Acuerdo**

Los siguientes conceptos tendrán la definición que a continuación se señala, siempre que la primera letra de la o las palabras que los componen se encuentre escrita con letras mayúsculas:

**Alianza:** Star Alliance, Sky Team y Oneworld, o cualquier otra alianza similar que se organice en el futuro.

**AMB:** Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez, ubicado en la ciudad de Santiago, Chile.

**Available Seats Kilometres o ASK's:** Medida de capacidad de transporte aéreo de pasajeros calculada como el total de asientos ofrecidos multiplicados por la distancia volada.

**Cargo por Combustible:** Cargo en dólares de los Estados Unidos de América incluido en la tarifa, que varía de acuerdo al precio internacional del petróleo,

equivalente al utilizado por LAN en las rutas domésticas, según consta en el Anexo I, que se entiende formar parte integrante del Acuerdo.

**Código Compartido:** Acuerdo en virtud del cual dos o más aerolíneas convienen incorporar sus códigos a vuelos de la contraparte, con el fin de comercializar asientos de vuelos operados por la otra aerolínea como si se tratase de vuelos propios.

**Conexión:** Traslado de pasajeros de un vuelo a otro, en un aeropuerto distinto al de origen y destino final, con el objeto de que los pasajeros aborden un nuevo vuelo al destino final.

**Controladores de LAN:** Tendrá el significado asignado en la Ley N° 18.045 de Mercado de Valores, o la norma que la reemplace.

**Escala Intermedia:** Interrupción planificada del vuelo en un punto distinto al lugar de salida y el lugar de destino final.

**Facilidad de *Through Check-in*:** Recepción y despacho de equipaje desde el lugar de salida hasta el lugar de destino final.

**GRU o Guarulhos:** Aeropuerto Internacional de Sao Paulo-Guarulhos Governador André Franco Montoro, ubicado en la ciudad de Sao Paulo, Brasil.

**Grupo Empresarial:** Tendrá el significado asignado en la Ley N° 18.045 de Mercado de Valores, o la norma legal que la reemplace.

***Interline*:** Sistema que permite a los pasajeros comprar un boleto aéreo, en una sola transacción, utilizando en un viaje diferentes aerolíneas para diferentes tramos a efectos de llegar a su destino final.

**Itinerario:** Horarios de salidas y llegadas de vuelos comerciales.

**JAC:** Junta de Aeronáutica Civil de Chile.

**LATAM:** Indistintamente, LATAM Airlines Group S.A. o Lan Airlines S.A., Tam S.A., y demás entidades que forman parte del respectivo Grupo Empresarial, así como las sucesoras legales de dichas compañías.

**Nuevo Entrante:** Cualquier aerolínea, distinta de LATAM, que tenga capacidad e interés en iniciar o incrementar servicios regulares de transporte aéreo en la Ruta Brasil y/o en la Ruta Paraguay, según corresponda, y que puede requerir que LATAM intercambie *Slots* conforme al Acuerdo.

**Operación de Concentración:** La realización de todas y cada una de las acciones descritas en los numerales 5 a 9 de la Cláusula Segunda del Acuerdo.

**Plan de Autorregulación:** Régimen de autorregulación tarifaria para mercados aéreos nacionales de pasajeros suscrito entre LAN Airlines S.A. y Transporte Aéreo S.A., el cual fue aprobado por la Comisión Resolutiva mediante Resolución N° 496 de 1997 y por el H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia en Resolución N° 9/2005.

**Programa de Pasajero Frecuente o PPF:** Programa ofrecido por aerolíneas para fidelizar clientes en virtud del cual éstos acumulan puntos, millas o kilómetros por viajar en dicha aerolínea y/o por otros conceptos, pudiendo luego canjearlos por tickets aéreos gratuitos, productos o servicios aéreos, accesos a *lounges* en aeropuertos, prioridad en la reserva de *tickets* u otros productos o servicios.

**Prorrateo IATA:** Fórmula definida por el documento *Multilateral Proration Agreement* de IATA (disponible en [www.iata.org](http://www.iata.org)).

**Ruta Brasil:** Vuelos *Non Stop* Santiago-Sao Paulo, Santiago-Río de Janeiro y Vuelos Directos Santiago-Río de Janeiro vía Sao Paulo.

**Rutas Europa:** Vuelos *Non Stop* Sao Paulo-Milán; Sao Paulo-Londres; y Sao Paulo-Frankfurt.

**Ruta Paraguay:** Vuelos *Non Stop* Santiago-Asunción.

**Ruta Río de Janeiro:** Vuelos *Non Stop* Santiago-Río de Janeiro y Vuelos Directos Santiago-Río de Janeiro vía Sao Paulo.

**Ruta Sao Paulo:** Vuelos *Non Stop* Santiago-Sao Paulo.

**Servicio Aéreo Europa:** Servicio aéreo regular de pasajeros que es operado en una o más de las Rutas Europa.

**Slots:** Franjas horarias disponibles o asignadas al despegue o aterrizaje de una aeronave, en el aeropuerto de Guarulhos.

**Solicitante:** Aquella aerolínea interesada en la obtención de los actuales *Slots* de LAN y TAM, de conformidad a lo establecido en el Acuerdo con el objeto de convertirse en un Nuevo Entrante.

**Socios Chilenos:** Aquellas personas adscritas al PPF de LATAM con una cédula nacional de identidad o bien, una cédula de identidad para extranjeros, emitida por la autoridad chilena.

**Socios Brasileños:** Aquellas personas adscritas al PPF de LATAM con un documento de identidad emitido por la autoridad brasileña.

**Socios Paraguayos:** Aquellas personas adscritas al PPF de LATAM con un documento de identidad emitido por la autoridad paraguaya

**TAM:** TAM S.A.

**Temporada IATA:** La Temporada IATA de Verano comienza el último domingo del mes de marzo y termina el sábado anterior al último domingo de octubre. La Temporada IATA de Invierno comienza el último domingo del mes de octubre y termina el sábado anterior al último domingo de marzo.

**Tramos Complementarios:** Vuelos domésticos, en Chile o en Brasil, de Conexión con la Ruta Brasil o con la Ruta Paraguay, según corresponda.

**Vuelos Directos:** Vuelos que entre su punto de origen y su destino final pueden hacer una o varias paradas, pero sin cambiar de número de vuelo.

**Vuelos Non Stop:** Vuelos sin Escala Intermedia.

**Yield:** Tarifa promedio por kilómetro (expresada en centavos de dólares de los Estados Unidos de América).

**SEGUNDO:            Antecedentes de la Operación de Concentración y de la Investigación de la FNE**

1. Con fecha 13 de agosto de 2010 LAN, informó como hecho esencial a la Superintendencia de Valores y Seguros, la suscripción, en igual fecha, de un Memorandum de Entendimiento No Vinculante con las sociedades Costa Verde Aeronáutica S.A. e Inversiones Mineras del Cantábrico S.A., (a la fecha, los Controladores de LAN), TAM y TAM Empreendimentos y Participaciones S.A. (a la fecha, el controlador de TAM), en el que acordaron combinar sus compañías de forma tal de incorporar a TAM a un holding común que integrare las operaciones de LAN existentes a la fecha, y en la que los accionistas de TAM pasen a formar parte de la propiedad accionaria de LAN.
2. Adicionalmente, en la comunicación de hecho relevante efectuada por TAM a la autoridad de valores de Brasil en la misma fecha (y como se reitera en el numeral 8 siguiente), se indica que la combinación de las

compañías se lograría mediante una serie de etapas que culminarían en una oferta pública de canje de acciones ("**Oferta de Canje**") que incluiría las acciones comunes y preferentes de TAM de las que no es titular el controlador de TAM. Mediante la Oferta de Canje de TAM, los accionistas recibirían a cambio de sus acciones, un cierto número de acciones de una compañía holding, la cual sería constituida en Chile. Acto seguido, la compañía holding sería fusionada con LAN, y como consecuencia de dicha fusión, los accionistas recibirían un determinado número de acciones de LAN. Por consiguiente, los accionistas de TAM, adherentes a la Oferta de Canje de TAM, se convertirían en accionistas de LAN, bajo una determinada relación de canje.

3. Asimismo, LAN pasaría a denominarse LATAM Airlines Group S.A., la cual incorporaría las operaciones de LAN y sus subsidiarias en Perú, Argentina y Ecuador, LAN Cargo y sus subsidiarias, TAM, TAM Linhas Aéreas S.A., TAM Mercosur S.A. y demás sociedades relacionadas de LAN y TAM. Como se informó en el hecho esencial mencionado en el numeral 5 siguiente, tras la materialización de la transacción, LAN y TAM han establecido que tanto las actuales operaciones aéreas de LAN y TAM, como la de sus respectivas subsidiarias, continuarían sus negocios según éstos son conducidos en la actualidad.
4. Con fecha 18 de agosto de 2010, la Fiscalía Nacional Económica inició, de oficio, la investigación Rol N° 1738-10 FNE (la "**Investigación**"), a fin de contar con evidencia respecto de la extensión de los riesgos que en definitiva se identifiquen y si las eventuales eficiencias generadas por la Operación de Concentración reúnen los requisitos necesarios para considerarlas un contrapeso a los riesgos detectados, y de lo contrario, determinar las distintas medidas que pudiesen aplicarse, en caso que fuesen necesarias para morigerar eventuales riesgos para la libre competencia generados por dicha operación.
5. Con fecha 19 de enero de 2011, LAN informó un segundo hecho esencial a la Superintendencia de Valores y Seguros, consistente en la celebración, con fecha 18 de enero del presente, de los contratos que contienen los términos y condiciones definitivos de la asociación propuesta por LAN y TAM. Dichos contratos fueron celebrados entre los Controladores de LAN, el controlador de TAM, LAN, TAM y los miembros

de la familia Amaro, personas naturales controladoras, a su vez, del controlador de TAM.

6. Se establece en el segundo hecho esencial que todas las acciones con derecho a voto de TAM de propiedad del controlador de TAM serían adquiridas por una sociedad anónima chilena nueva ("**Holdco 1**"), cuyas acciones estarían divididas en dos series: una serie de acciones con derecho a voto pero sustancialmente sin derechos económicos (la "**Serie 1**"), y una serie de acciones sin derecho a voto que tendría sustancialmente todos los derechos económicos de Holdco 1 (la "**Serie 2**").
7. En este escenario, la familia Amaro adquiriría al menos el 80% de las acciones de la Serie 1 de Holdco 1 a través de una sociedad anónima chilena nueva ("**TEP Chile**"), mientras LAN adquiriría y sería titular, al materializarse la transacción, de hasta el 20% restante, así como del 100% de las acciones de la Serie 2 de dicha sociedad. En este sentido, e indirectamente, la familia Amaro sería la dueña de al menos el 80% de las acciones ordinarias con derecho a voto de TAM, y LAN tendría la titularidad de hasta el restante 20% de las acciones ordinarias con derecho a voto, junto con sustancialmente la totalidad de los derechos económicos.
8. Por su parte, la familia Amaro constituiría una sociedad anónima chilena nueva ("**Sister Holdco**"), a través de la cual aportaría, entre otras, las acciones de TAM sin derecho a voto de que es titular. Asimismo, Holdco 1 constituiría una sociedad anónima chilena nueva ("**Holdco 2**"), la cual lanzaría la Oferta de Canje, en virtud de la cual todos los accionistas de TAM, distintos de la familia Amaro, podrían aceptar entregar sus acciones recibiendo a cambio el mismo número de acciones de la sociedad Holdco 2. Paralelamente a la Oferta de Canje, Sister Holdco y Holdco 2 se fusionarían con LAN, como consecuencia de lo cual la familia Amaro y los accionistas aceptantes de TAM recibirían acciones de LAN, en base a una determinada relación de canje. En este contexto, se establece que LAN sería la sociedad sobreviviente de la referida operación de concentración y pasaría a denominarse, como se indicó, LATAM Airlines Group S.A.

9. Según expresamente se dispone en el segundo hecho esencial, la Oferta de Canje está sujeta, entre otras, a las siguientes condiciones: (i) que los accionistas de LAN aprueben las fusiones; (ii) que no más del 2,5% de los accionistas de LAN ejerzan el derecho de retiro de acuerdo a lo dispuesto en la Ley N°18.046 de Sociedades Anónimas; y (iii) la obtención de las aprobaciones y/o registros por parte de las autoridades sectoriales aeronáuticas y de valores mobiliarios de Brasil (la Agencia Nacional de Aviação Civil y la Comissão de Valores Mobiliarios, respectivamente), por la autoridad de valores mobiliarios de Estados Unidos de América (la Securities and Exchange Commission), por la Superintendencia de Valores y Seguros, y por las autoridades de libre competencia de los países relevantes.
10. Finalmente, conforme al segundo hecho esencial, en los contratos suscritos se contempla la celebración de diversos pactos de accionistas en el evento de materializarse la operación, con el objeto de regular el gobierno corporativo de Holdco 1, TAM y sus subsidiarias, y el gobierno corporativo de LATAM y sus subsidiarias, y establecer restricciones a las transferencias de acciones, entre otras materias. Debe destacarse que uno de tales pactos dispondría una restricción a la transferencia de acciones de LATAM consistente en que ni los Controladores de LAN ni TEP Chile podrán vender las acciones de LATAM durante los primeros 3 años desde el perfeccionamiento de la Operación de Concentración. Asimismo, se indica que los Controladores de LAN y TEP Chile se obligarían a actuar de común acuerdo y, en aquellos casos en que no exista acuerdo, se estaría a lo que resuelva el Directorio o la Junta de Accionistas de LATAM, según el caso.

**TERCERO:            Declaraciones sobre el Proceso de Negociación**

11. La FNE declara que, en el curso de la Investigación referida, ha detectado riesgos desde el punto de vista de la libre competencia, que considera necesario cautelar en caso que la Operación de Concentración se materialice.
12. Por su parte, LATAM declara que ha analizado las apprehensiones de la FNE en relación con la Operación de Concentración, y está dispuesta a acordar posibles medidas que eviten o mitiguen dichas apprehensiones.

13. La FNE y LATAM, en el contexto recién referido, han convenido los acuerdos de que dan cuenta las cláusulas siguientes, los cuales a juicio de la FNE previenen adecuadamente los posibles riesgos que la Operación de Concentración podría acarrear, cautelando de esta forma la libre competencia, y siempre y cuando así también lo estime el H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, de conformidad al mecanismo establecido en la letra ñ) del artículo 39 del Decreto Ley N°211.

**CUARTO:                   Contenido de los Acuerdos Sujetos a la Aprobación del TDLC**

**I.           INTERCAMBIO DE *SLOTS* DE LATAM A UN NUEVO ENTRANTE**

14. LATAM intercambiará los actuales *Slots* de LAN y TAM que se individualizan en el Anexo II de este Acuerdo, en la forma que se describe en los párrafos siguientes, con el objeto de facilitar que un Nuevo Entrante pueda prestar servicios aéreos en la Ruta Sao Paulo o incrementar su frecuencia en dicha ruta, si ya los estuviese prestando, en Vuelos *Non Stop*. El intercambio se estipulará en un contrato que deberá suscribir LATAM con el Solicitante, que en lo sustancial contemple los principios que se describen en esta sección.
15. LATAM intercambiará hasta un máximo total de cuatro *Slots* de despegue y cuatro *Slots* de aterrizaje, a uno o varios Solicitantes a quienes la autoridad competente en Brasil haya denegado tales *Slots*. Un mismo Solicitante o Grupo Empresarial sólo podrá recibir en intercambio hasta un *Slot* de despegue y uno de aterrizaje diario, o hasta dos de despegue y aterrizaje diarios siempre que entre los Itinerarios respectivos exista una diferencia de al menos 5 horas.
16. Para los efectos de la presente sección I:
- (i) El Solicitante deberá comunicar su intención de obtener *Slots* a LATAM, con al menos 60 días corridos de antelación al inicio de la Temporada IATA respectiva. LATAM deberá comunicarle, dentro de los 15 días corridos siguientes de recibida dicha comunicación, hasta tres horarios alternativos, con la prelación deseada, para cada uno de los *Slots* que el Solicitante le haya comunicado su intención de intercambio.



- (ii) LATAM se obliga a intercambiar con el Solicitante los *Slots* requeridos por este último, en la medida que demuestre que solicitó los *Slots* en los horarios en que requiere el intercambio y, además, que en subsidio solicitó los horarios alternativos señalados por LATAM y los que defina el Solicitante, en silencio de LATAM y/o en defecto a los señalados por LATAM. El Solicitante no podrá solicitar el intercambio contemplado en este numeral si los *Slots* recibidos tuvieren una diferencia horaria igual o menor a 30 minutos con el solicitado preferentemente por él.
- (iii) La obligación de intercambio dispuesta por este numeral deberá llevarse a efecto antes del inicio de la Temporada IATA respectiva, y se sujetará a la regulación que le fuere aplicable.
- (iv) LATAM intercambiará un máximo total de 4 (cuatro) *Slots* diarios de despegue y 4 (cuatro) *Slots* diarios de aterrizaje (o sea, veintiocho a la semana respectivamente) de aquellos identificados en el Anexo II. Este número de *Slots* se reducirá, en el número que LATAM ya haya intercambiado en atención a lo dispuesto en los numerales precedentes. Lo anterior, exceptuando aquellos *Slots* que le hayan sido restituidos a LATAM por mal uso de los mismos, conforme a lo dispuesto en esta sección, los cuales estarán disponibles para ser nuevamente intercambiados.
- (v) El Nuevo Entrante que recibió un *Slot* de LATAM se comprometerá a hacer buen uso de los *Slots* que le fueran intercambiados, y de lo contrario, a restituírselos a LATAM. En tal evento, LATAM restituirá a su vez, los *Slots* que hubiera obtenido por intercambio del Nuevo Entrante. Se entenderá que el Nuevo Entrante no hace buen uso de los *Slots*, en la medida que: (a) no inicie operaciones en el plazo de 60 días corridos contados desde la asignación de los mismos; (b) no haga uso de los *Slots* asignados en un 80% durante un periodo de 90 días consecutivos; (c) no utilice los *Slots* por un periodo superior a 30 días consecutivos; (d) intercambie uno o más de los *Slots* recibidos a favor de un tercero; (e) use dichos *Slots* para una ruta distinta de la Ruta Sao Paulo; (f) no dé cumplimiento a la regulación aplicable sobre uso de *Slots*; o (g) no dé cumplimiento a la obligación prevista

en el párrafo siguiente. Ante tal situación, LATAM informará previamente a la FNE de la solicitud y del proceso de restitución.

10

- (vi) Para comprobar el cumplimiento de los compromisos previstos en el párrafo anterior, el Nuevo Entrante se compromete a entregar a LATAM y a la FNE la información de uso de los *Slots* entregados por LATAM para cada Temporada IATA. A su vez, LATAM se compromete a entregar al Nuevo Entrante y a la FNE el mismo reporte respecto al uso de los *Slots* recibidos en intercambio. Los reportes referidos en el presente numeral deberán entregarse por 10 Temporadas IATA a contar del intercambio de los mismos.
- (vii) En caso de restitución conforme al numeral (v) precedente, el Nuevo Entrante que restituyó *Slots*, sólo podrá volver a solicitar el intercambio de un nuevo *Slot* a LATAM, por una sola vez adicional, transcurridas cuatro Temporadas IATA desde su restitución.

## II. EXTENSIÓN DEL PROGRAMA DE PASAJERO FRECUENTE DE LATAM A PASAJEROS DEL NUEVO ENTRANTE

- 17. LATAM se obliga a permitir, en un plazo máximo de 120 días corridos desde que le sea requerido, y con un trámite fácil y expedito, que los pasajeros de cualquier Nuevo Entrante que viajen en las Rutas Brasil acumulen kilómetros, millas o puntos en el PPF de LATAM, como si hubiesen volado en LATAM, en la medida que el Nuevo Entrante: (i) cumpla con los mismos requisitos de compatibilidad de sistemas y otros exigidos habitualmente a los socios de Alianza; y (ii) suscriba un contrato en condiciones de mercado que en lo sustancial contemple los principios que se describen en esta sección. Para tales efectos, la extensión del PPF al Nuevo Entrante será igual o equivalente a las mejores condiciones ofrecidas por LATAM a un socio de Alianza de LATAM.
- 18. Lo anterior, sujeto a las siguientes especificaciones:
  - (i) Si el Nuevo Entrante tuviere un programa de fidelización propio o en asociación con terceros, equivalente al PPF de LATAM en términos de número de Socios Chilenos, LATAM se obliga a hacer

extensivo su PPF, únicamente a los Socios Brasileños de dicho programa;

11

- (ii) Si el Nuevo Entrante tuviere un programa de fidelización propio o en asociación con terceros, equivalente al PPF de LATAM en términos de número de Socios Brasileños, LATAM se obliga a hacer extensivo su PPF, únicamente a los Socios Chilenos de dicho programa; y
- (iii) Si el Nuevo Entrante no tuviere un programa de fidelización propio o en asociación con terceros, equivalente al PPF de LATAM ni en términos de número de Socios Chilenos ni de Socios Brasileños, LATAM se obliga a hacer extensivo su PPF a los Socios Chilenos y Brasileños de dichos programas.

19. Las mismas obligaciones señaladas en la presente sección II serán aplicables a favor del Nuevo Entrante, respecto de la Ruta Paraguay, en tanto ésta sea operada por LATAM, salvo en cuanto a que lo que se estipula respecto de Socios Brasileños debe entenderse referido a Socios Paraguayos.

### III. REDUCCIÓN DEL *YIELD* APLICABLE A LAS RUTAS BRASIL

- 20. Una vez vencido el primer año desde el perfeccionamiento de la Operación de Concentración, LATAM se obliga a reducir en al menos un 10% el *Yield* de los pasajes vendidos en Chile aplicable a las Rutas Brasil, en relación al *Yield* ponderado de LAN y TAM de los pasajes vendidos en Chile durante los doce meses previos al perfeccionamiento de la Operación de Concentración, descontando el Cargo por Combustible en ambos periodos.
- 21. Como base del *Yield* se considerará el total de tickets vendidos en Chile en cada una de las Rutas Brasil, expresados en dólares de los Estados Unidos de América, utilizando promedios ponderados, de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$\text{Yield Base Ruta } i = \frac{\sum I_n - FS_n}{\sum P_n \times Km_i}$$

Para estos efectos, "i" equivale a cada una de las Rutas Brasil; "t" equivale a cada uno de los doce meses previos al perfeccionamiento de la Operación de Concentración; " $I_{it}$ " corresponde al total de ingresos por ventas de pasajes en Chile durante el mes t, por parte de LATAM en la ruta "i"; " $FS_{it}$ " corresponde a los ingresos totales por concepto de Cargo por Combustible por ventas en Chile durante el mes "t", por parte de LATAM en la ruta "i"; " $P_{it}$ " corresponde al total de tickets vendidos en Chile durante el mes t, por parte de LATAM en la ruta "i"; y " $Km_i$ " corresponde a la longitud de la ruta "i".

22. Para cada uno de los semestres que transcurran después de 12 meses de perfeccionada la Operación de Concentración, se exigirá que el *Yield* semestral acumulado de la Ruta Sao Paulo y de la Ruta Rio de Janeiro, respectivamente, cumpla la reducción antes señalada, de acuerdo a la siguiente fórmula, que se constatará dos veces por año:

$$\left[ \text{Yield Semestral Ruta } i = \frac{\sum_{t=1}^6 I_{it} - FS_{it}}{\sum_{t=1}^6 P_{it} \times Km_i} \right] < [0,9 \times \text{Yield Base Ruta } i]$$

Para estos efectos, "i" equivale a cada una de las Rutas Brasil; "t" equivale a cada uno de los 6 meses del semestre correspondiente; " $I_{it}$ " corresponde al total de ingresos por ventas de pasajes en Chile durante el mes "t", por parte de LATAM en la ruta "i"; " $FS_{it}$ " corresponde a los ingresos totales por concepto de Cargo por Combustible por ventas en Chile durante el mes "t", por parte de LATAM en la ruta "i"; " $P_{it}$ " corresponde al total de tickets vendidos en Chile durante el mes "t", por parte de LATAM en la ruta "i"; y " $Km_i$ " corresponde a la longitud de la ruta "i".

#### IV. AUMENTO DEL NÚMERO DE ASK'S EN LAS RUTAS BRASIL

23. Una vez vencido el primer año desde el perfeccionamiento de la Operación de Concentración y durante los 5 años siguientes, LATAM se obliga a aumentar la oferta conjunta de ASK's en las Rutas Brasil, en al menos un 10% anual compuesto respecto de su oferta total durante los 12 meses previos al perfeccionamiento de la Operación de Concentración.

Vencido dicho plazo, LATAM se obliga a que dicho aumento alcance al menos el 6% anual durante los 6 años subsiguientes al vencimiento del plazo de 5 años establecido en la presente sección IV. Tanto para el crecimiento de 10% como el de 6% antes referidos se utilizarán siempre como base los doce meses previos al perfeccionamiento de la Operación de Concentración. Lo anterior, de acuerdo a la fórmula siguiente, que se constatará anualmente:

$$ASK_t = \begin{cases} (1,1)^t \times ASK_{Base} & 1 \leq t \leq 5 \\ [(1,1)^5 \times ASK_{Base}] \times (1,06)^{t-5} & 5 < t \leq 11 \end{cases}$$

Para los efectos de este numeral, "ASK," corresponde a la suma de los asientos kilómetros totales ofertados por LATAM, en las Rutas Brasil durante el año t, donde t=1 corresponde al primer año desde el perfeccionamiento de la Operación de Concentración. Por su parte, "ASK Base" corresponde a la suma de los asientos kilómetros totales ofertados por LATAM, en las Rutas Brasil durante los 12 meses previos al perfeccionamiento de la Operación de Concentración.

24. La presente obligación se suspenderá si ocurre cualquier evento inimputable a LATAM que afecte sustancialmente la demanda de servicios de transporte aéreo de pasajeros ("**Fuerza Mayor**"), como por ejemplo – sin que importe una enumeración taxativa- los siguientes: atentados terroristas, pandemias, guerras, conflictos armados, entre otros. La suspensión de la presente obligación se mantendrá hasta los 90 días siguientes a la fecha en que la Fuerza Mayor deje de producir efectos sobre la demanda de servicios de transporte aéreo de pasajeros.

#### V. SUSCRIPCIÓN DE ACUERDOS DE INTERLÍNEA CON EL NUEVO ENTRANTE

25. LATAM se obliga a permitir, en un plazo máximo de 120 días corridos desde que le sea requerido, y con un trámite fácil y expedito, que el Nuevo Entrante pueda acceder al *Interline*, en la medida que el Nuevo Entrante: (i) cumpla con los mismos requisitos de compatibilidad de sistemas y otros exigidos habitualmente a los socios de Alianza de LATAM; (ii) suscriba un contrato en condiciones de mercado que en lo sustancial contemple los principios que se describen en esta sección; y (iii) utilice su aerolínea en al

menos uno de sus vuelos de la Ruta Brasil. En particular, LATAM permitirá al Nuevo Entrante comercializar sobre el Itinerario de LATAM:

14

- (i) los asientos ofrecidos por LATAM en la Ruta Sao Paulo, en la Ruta Río de Janeiro y en la Ruta Paraguay, adquiriéndolos a la tarifa más baja disponible para cada una de las clases disponibles de LATAM.
  - (ii) los asientos ofrecidos por LATAM en las rutas domésticas en Chile y Brasil, sólo para ventas en Chile y Brasil, para los pasajeros de las Rutas Brasil. El precio de adquisición de tales asientos, para el segmento doméstico correspondiente, será el resultante de aplicar la fórmula de Prorratio IATA a la tarifa más baja disponible para cada una de las clases disponibles de LATAM, para el tramo total respectivo, esto es, incluyendo el tramo doméstico en Chile o en Brasil y el tramo de la Ruta Sao Paulo o de la Ruta Río de Janeiro, según corresponda.
26. El Nuevo Entrante podrá requerir que el *Interline* incluya la Facilidad de *Through Check-in*, así como otras facilidades habituales del *Interline*, en la medida que disponga de la compatibilidad técnica requerida.
27. Para la Ruta Paraguay, las obligaciones señaladas en el numeral precedente estarán vigentes en tanto ésta sea operada por LATAM.
28. Asimismo, LATAM permitirá que cualquier aerolínea que preste un Servicio Aéreo Europa, previa suscripción de un contrato en condiciones de mercado que en lo sustancial contemple los principios que se describen en esta sección, y que quiera vender en Chile los orígenes-destinos Santiago-Londres, Santiago-Milán y Santiago-Frankfurt, con Conexión en Sao Paulo, pueda adquirir para estos fines, en condiciones iguales o equivalentes a las mejores condiciones ofrecidas por LATAM a un socio de Alianza, los asientos Santiago-Sao Paulo al Prorratio IATA sin provisos resultante para este segmento aplicado sobre las tarifas cobradas por dicha aerolínea para tales orígenes-destinos.

## VI. DISPOSICIONES COMUNES A LAS SECCIONES PRECEDENTES

29. Las obligaciones señaladas en las secciones I, II y V precedentes serán aplicables y estarán vigentes en tanto la participación de LATAM en la Ruta Sao Paulo, Ruta Río de Janeiro o Ruta Paraguay supere el 50%, respectivamente. Estas condiciones de participación de mercado se medirán mensualmente por trimestres móviles en pasajeros transportados, de acuerdo a la información que proporciona mensualmente la JAC en el sitio web [www.jac-chile.cl](http://www.jac-chile.cl).
30. Asimismo, las obligaciones señaladas en las secciones III y IV precedentes cesarán definitiva e irrevocablemente si, durante tres meses consecutivos, la participación de LATAM baja del 65% en la Ruta Sao Paulo o Ruta Río de Janeiro, respectivamente o bien un competidor (incluidos los miembros de su Grupo Empresarial) alcance en dichas rutas un 20% o más de participación de mercado. Estas condiciones de participación de mercado se medirán en pasajeros transportados, de acuerdo a la información que proporciona mensualmente la JAC en el sitio web [www.jac-chile.cl](http://www.jac-chile.cl).
31. Cuando el límite señalado en el numeral 29 se supere, se mantendrán las medidas por un periodo de 60 días adicionales para la ruta correspondiente, contados desde el mes siguiente a aquel en que se dejaron de cumplir estas restricciones. Al cabo de dicho periodo, cesará la vigencia de la medida aplicable para la ruta respectiva, cesando la obligación de LATAM para con el Nuevo Entrante, con excepción de la medida relativa a la extensión del PPF, que subsistirá respecto de aquellos tickets aéreos vendidos al vencimiento de los 60 días antes señalados.
32. Las medidas singularizadas en este Acuerdo en la Sección I, II y en los numerales 25, 26 y 27 de la Sección V volverán a entrar plenamente en vigor, en forma automática, si la participación de mercado de LATAM supera el umbral de 50% por un periodo de tres meses consecutivos para mediciones trimestrales móviles, en la ruta respectiva.
33. Por su parte, las condiciones referidas a las Rutas Europa establecidas en el numeral 28 de la Sección V se mantendrán vigentes mientras no exista

Vuelo Directo en las rutas Santiago-Londres, Santiago-Milán y/o Santiago-Frankfurt, según corresponda, operado por una compañía distinta de LATAM.

16

34. Un Nuevo Entrante que no tenga derecho a requerir *Slots* de LATAM de conformidad a la sección I o que no desee hacerlo, se podrá beneficiar, de conformidad a lo dispuesto en este Acuerdo, de las obligaciones de LATAM establecidas en las secciones II y V, en la medida que así el Nuevo Entrante lo requiera.

#### VII. COMPLEMENTOS AL PLAN DE AUTORREGULACIÓN

35. Sin perjuicio de seguir cumpliendo cabalmente el Plan de Autorregulación, LATAM se obliga, por este acto, a cumplir con un segundo plan, de igual tenor al Plan de Autorregulación, salvo las siguientes modificaciones: (i) utilizar promedios ponderados, en lugar de promedios simples, en los términos establecidos en el Anexo III del Acuerdo y; (ii) agregar la ruta de referencia Santiago- Bogotá.
36. La obligación de cumplimiento del segundo plan empezará tres meses después del perfeccionamiento de la Operación de Concentración, respecto del *Yield* mensual, y nueve meses después de la misma, respecto del *Yield* semestral.

#### VIII. APERTURA UNILATERAL DE CIELOS

37. LATAM manifestará a las autoridades del transporte aéreo su opinión favorable a la apertura unilateral de cielos para cabotaje en Chile por empresas aéreas de otros Estados, sin exigencias de reciprocidad. Para estos efectos, LATAM: (i) se abstendrá de ejercer cualquier clase de acción judicial, administrativa o de cualquier otra índole que retrase o impida tal apertura; y (ii) proporcionará ayuda a la autoridad sectorial, si así se le requiere, con el fin de concretar la señalada apertura unilateral.

#### IX. RENUNCIA A PERTENECER A DOS O MÁS ALIANZAS EN FORMA SIMULTANEA

38. LATAM se obliga en las rutas en, desde y/o hacia Chile, a participar en no más de una Alianza en un plazo máximo de 36 meses contados desde la fecha del perfeccionamiento de la Operación de Concentración.



X. REVISIÓN DE ACUERDOS DE CÓDIGO COMPARTIDO

17

39. LATAM se obliga a someter al TDLC, ya sea de conformidad a lo dispuesto en el N° 2 del artículo 18 del Decreto Ley N° 211 o en el artículo 39 letra ñ) del mismo cuerpo normativo, los actos jurídicos mediante los cuales pacte acuerdos de Código Compartido con una o más aerolíneas que operen en Chile, con el fin de comercializar vuelos desde o hacia Chile que sólo serán operados por una de las empresas participantes del acuerdo, así como otras convenciones que involucren coordinaciones de dichos vuelos con respecto a la oferta, precios, tarifas, ingresos, ganancias y/o utilidades, o capacidad y que, en general, impliquen la combinación, consolidación o fusión de servicios o negocios aeronáuticos. De igual forma, LATAM someterá a la aprobación del TDLC, cualquier acuerdo de Código Compartido con una aerolínea nacional. Se excluye de este numeral 39 cualquier acto jurídico o acuerdo que LATAM celebre con miembros de su Grupo Empresarial.
40. LATAM se obliga a remitir a la FNE cualquier acuerdo de Código Compartido y acuerdos de PPF que suscriba con terceros no miembros de su Grupo Empresarial y que involucren vuelos en, desde y/o hacia Chile, incluidos todos sus anexos y documentos complementarios, en un plazo máximo de 30 días contados desde su celebración.

XI. OTROS ACUERDOS

41. Obligación ante ingreso de Nuevo Entrante. LATAM se obliga, por una sola vez e independiente del número de Nuevos Entrantes, a no aumentar la oferta mensual de ASK de los vuelos en la Ruta Sao Paulo, 15 minutos antes y 15 minutos después del Itinerario de un vuelo del Nuevo Entrante, durante los 12 meses siguientes a que el Nuevo Entrante comunique su intención de obtener *Slots* a LATAM, de conformidad con lo establecido en la sección I, numeral 16 (i) de este Acuerdo, o, en caso que el Nuevo Entrante no requiera *Slots*, desde que éste inicie operaciones. En caso que el Nuevo Entrante tenga más de un Itinerario en la Ruta Sao Paulo, dicha obligación se hará efectiva respecto del Itinerario del vuelo que el Nuevo Entrante designe al efecto.

*[Handwritten signature]*

42. Licitaciones de nuevas frecuencias. Por el presente Acuerdo:

18

- (i) LAN declara que (a) Los convenios de transporte aéreo vigentes de Brasil con Chile y Perú, establecen derechos de tráfico ilimitados que permiten a aerolíneas brasileras volar entre Santiago y Lima como continuación de un vuelo entre Brasil -Santiago y/o Brasil - Lima; y (b) Como consecuencia de la Operación de Concentración LATAM, a través de TAM, tendrá tales derechos.
- (ii) En razón de lo antes expresado, LATAM se obliga a que las compañías chilenas miembros de su Grupo Empresarial, se abstengan de participar en las futuras licitaciones de derechos de tráfico de 3ª y 4ª libertad sin paradas entre Santiago y Lima. Lo anterior, en la medida que: (a) dichas compañías posean el 75% o más de las tales frecuencias sin paradas asignadas y por asignar en Chile con derechos de tráfico de 3º y 4º libertad entre Santiago y Lima; y (b) existan otras aerolíneas chilenas interesadas en las frecuencias respectivas.
- (iii) En el evento que las licitaciones de frecuencias aéreas entre Chile y Perú incluyan derechos de tráfico de 5ª libertad y las compañías chilenas miembros de LATAM se adjudiquen alguna o algunas de dichas frecuencias, LATAM restituirá a las autoridades aeronáuticas de Chile un mismo número de frecuencias aéreas con derechos exclusivos de 3º y 4º libertad entre Santiago y Lima sin paradas que las que se adjudicó en la referida licitación en exceso del 75% precedentemente referido, en la medida que: (a) en ésta haya participado con posturas otra u otras aerolíneas, (b) que las compañías chilenas miembros de LATAM cuenten con derechos de tráfico exclusivos de 3º y 4º libertad Santiago-Lima sin paradas y (c) que dichas aerolíneas participantes distintas de LATAM no sean miembros de un Grupo Empresarial cuyas compañías extranjeras tengan derechos de tráfico de 3ª, 4ª o 5ª libertad que les permitan volar entre Santiago y Lima.

43. Fiscalización por Auditores Independientes. La información con que se deba contar para fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones asumidas

*[Handwritten signature]*

por LATAM en virtud de lo dispuesto en este Acuerdo, será revisada por una empresa de auditores independientes de reconocido prestigio internacional, distintos de aquellos que auditen o hayan auditado los balances de LATAM en los últimos 2 años. LATAM deberá comunicar oportunamente el nombre de dichos auditores a la FNE, quien podrá vetar tal designación. El informe resultante de la revisión señalada, será remitido por los auditores a la FNE, dentro de los primeros diez días corridos de cada año, con carácter confidencial.

44. Compromiso en relación a GRU y AMB. LATAM se compromete, en lo que pueda corresponderle, a promover el crecimiento y la normal operación de los aeropuertos de GRU y AMB, a fin de facilitar el acceso de otras aerolíneas y, en particular, del Nuevo Entrante.

45. Vigencia del Acuerdo.

(i) Los términos del presente Acuerdo comenzarán a regir desde que se perfeccione la Operación de Concentración y al menos por 5 años desde la suscripción del Acuerdo, a menos que la FNE y LATAM consientan ambos en una modificación, la cual deberá además ser aprobada por el TDLC. Una vez vencido el plazo recién referido, este Acuerdo continuará rigiendo sin perjuicio que la FNE o LATAM, indistintamente, podrá requerir la modificación del Acuerdo, de conformidad al mecanismo establecido en el artículo 18 N°2 del Decreto Ley N°211 o el artículo 39 letra ñ) del mismo cuerpo normativo.

(ii) Con todo, aún antes del vencimiento del plazo de 5 años antes señalado, si el intercambio previsto en la Sección I de este instrumento no resulta posible, sea porque la autoridad competente no se pronuncia respecto de requerimientos de Slots de Solicitantes, aplaza el otorgamiento de los Slots para otras Temporadas IATA, deniega sin causa justificada o por congestión en todas sus partes el requerimiento formulado por más de un Solicitante, u ocurre cualquier otra circunstancia que dificulte el intercambio de Slots regulado en la sección I de este Acuerdo, la FNE podrá requerir la modificación de la sección I del presente Acuerdo, de conformidad al mecanismo establecido en el artículo

18 N°2 del Decreto Ley N°211 o el artículo 39 letra ñ) del mismo cuerpo normativo.

20

(iii) El presente Acuerdo está sujeto a las siguientes condiciones suspensivas y copulativas:

(a) Que TAM adhiera al Acuerdo, en términos puros y simples, dentro del plazo de 35 días corridos desde la fecha de suscripción de este instrumento y en todo caso antes de que se lleve a efecto la audiencia prevista en el artículo 39 letra ñ) del Decreto Ley N°211; y

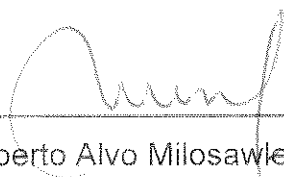
(b) Que LATAM acompañe a la FNE, dentro del plazo antes señalado, un documento en el que ANAC se pronuncie favorablemente respecto al intercambio de *Slots* en GRU.

**PERSONERÍAS:** La personería de don Felipe Irrázabal Philippi, para representar y obligar a **Fiscalía Nacional Económica** en el presente Acuerdo Extrajudicial, consta en su respectivo Decreto Supremo de nombramiento, el cual es conocido y tenido a la vista por ambas partes. La personería de don Roberto Alejandro Alvo Milosawlewitsch y de don Cristián Eduardo Toro Cañas para representar a **LAN Airlines S.A.** consta de consta de las siguientes escrituras públicas otorgadas: (a) con fecha 12 de octubre de 2004 en la Notaría de Santiago de don Patricio Zaldívar Mackenna, (b) con fecha 28 de agosto de 2008 en la Notaría de Santiago de don Patricio Raby Benavente y (c) con fecha 8 de marzo de 2010 en la Notaría de Santiago de don Patricio Raby Benavente.



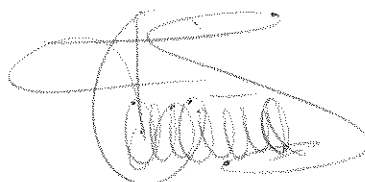
Felipe Irrázabal Philippi

**FISCALÍA NACIONAL ECONÓMICA**



Roberto Alvo Milosawlewitsch

**LAN AIRLINES S.A.**



Cristián Toro Cañas

**LAN AIRLINES S.A.**



## ANEXO I

### Cargo por Combustible

21

Para la Ruta Sao Paulo y la Ruta Río de Janeiro, el Cargo por Combustible está indexado al comportamiento del precio de mercado del petróleo. El precio de referencia del petróleo usado para establecer estos valores es el barril de petróleo WTI transado en el New York Mercantile Exchange (NYMEX) y es calculado como el promedio lineal de dos semanas calendario de acuerdo a los valores de cierre diarios de este indicador.

Para tales efectos, LATAM revisará y actualizará, quincenalmente los días lunes, el precio de referencia del petróleo e implementará cualquier cambio sobre el valor del Cargo por Combustible dentro de los 7 días siguientes. De esta forma el Cargo por Combustible aumentará o disminuirá dependiendo del comportamiento del precio del petróleo en el mercado. Los cambios derivados de dicho procedimiento se harán efectivos mediante la publicación del Cargo por Combustible actualizado en la página web de LATAM, así como en los sistemas de distribución.

El Cargo por combustible aplicable a la Ruta Sao Paulo y a la Ruta Río de Janeiro es el correspondiente al intervalo de la siguiente tabla:

Precio del Barril WTI (US\$)	Cargo por combustible por segmento one way (US\$)	
	Ruta Santiago - Sao Paulo	Ruta Santiago - Rio de Janeiro
menor que 40	0.0	0.0
mayor o igual que 40 menor que 50	1.4	2.4
mayor o igual que 50 menor que 60	6.5	7.5
mayor o igual que 60 menor que 70	12.9	15.0
mayor o igual que 70 menor que 80	19.4	22.5
mayor o igual que 80 menor que 90	25.9	30.0
mayor o igual que 90 menor que 100	32.4	37.5
mayor o igual que 100 menor que 110	38.8	45.0
mayor o igual que 110 menor que 120	45.3	52.5
mayor o igual que 120 menor que 130	51.8	60.0
mayor o igual que 130 menor que 140	58.2	67.5
mayor o igual que 140 menor que 150	64.7	75.0
mayor o igual que 150 menor que 160	71.2	82.5
mayor o igual que 160 menor que 170	77.6	90.1
mayor o igual que 170 menor que 180	84.1	97.6
mayor o igual que 180 menor que 190	90.6	105.1
mayor o igual que 190 menor que 200	97.1	112.6
mayor o igual que 200 menor que 210	103.5	120.1
mayor o igual que 210 menor que 220	110.0	127.6
mayor o igual que 220 menor que 230	116.5	135.1
mayor o igual que 230 menor que 240	122.9	142.6
mayor o igual que 240 menor que 250	129.4	150.1

Nota:

- Los valores que aparecen en la tabla aplican en cada sentido del viaje y se expresan en dólares americanos.

ANEXO II  
Slots de LATAM

22

Horarios de aterrizaje	Notas
11:50	Diario
12:55	Diario
17:10	Diario
18:05	Diario
19:20	Diario
22:00	Diario
23:45	Jueves, viernes y domingo

Horarios de despegue	Notas
06:35	Lunes, viernes y sábados
09:05	Diario
09:25	Diario
09:55	Diario
17:40	Diario
18:00	Diario
18:30	Diario

Segundo Plan de Autorregulación

El *Yield* ponderado mensual cobrado en Chile en cada uno de los distintos tramos de distancia, se obtendrá sumando los ingresos totales por venta de pasajes de LATAM en Chile, en el conjunto de las rutas que componen el tramo de distancia.

El resultado anterior se dividirá por la suma de pasajeros transportados multiplicado por la distancia correspondiente a cada ruta. El mismo procedimiento se utilizará para obtener el *Yield* de las rutas internacionales de referencia.

Ejemplo de aplicación del Sistema de Autorregulación Tarifaria en el Segundo Plan.

El siguiente ejemplo considerará que en un tramo de X a X+200 kilómetros existen tres mercados competitivos y dos que no lo son.

En el cuadro N° 1 se presentan para los distintos mercados competitivos que se encuentran en el tramo de X a X+200 km., las distancias, los pasajeros e ingresos de LATAM.

Cuadro N° 1:

*Yield* ponderado de los Mercados Competitivos

Mercados	Kms.	Ingresos	Pasajeros
A---B	$K_{A-B}$	$I_{A-B}$	$P_{A-B}$
A---C	$K_{A-C}$	$I_{A-C}$	$P_{A-C}$
E---F	$K_{E-F}$	$I_{E-F}$	$P_{E-F}$

Donde:

$I_{A-B}$ : Ingresos totales por venta de pasajes de LATAM en Chile en el mercado A-B.

$P_{A-B}$ : Cantidad de pasajeros transportados por LATAM en Chile en el mercado A-B.

El *Yield* ponderado mensual del grupo de mercados competitivos del tramo de X a X+200, se obtiene de la siguiente forma:

$$TC_P = (I_{A-B} + I_{A-C} + I_{E-F}) / (K_{A-B} * P_{A-B} + K_{A-C} * P_{A-C} + K_{E-F} * P_{E-F})$$

Donde;

$TC_p =$  Yield ponderado Mercados Competitivos.

Con el mismo procedimiento, anteriormente señalado, se calcula el Yield ponderado de los mercados no competitivos que se encuentran dentro del tramo de X a X+200 kilómetros.

En el cuadro N° 2 se presentan para los distintos mercados no competitivos que se encuentran en el tramo de X a X+200 km., las distancias, los pasajeros e ingresos de LATAM.

**Cuadro N° 2**

**Yield ponderado Mercados No Competitivos**

Mercados	Kms.	Ingresos	Pasajeros
H----I	$K_{H-I}$	$I_{H-I}$	$P_{H-I}$
P----Q	$K_{P-Q}$	$I_{P-Q}$	$P_{P-Q}$

Donde;

$I_{H-I}$ : Ingresos totales por venta de pasajes de LATAM en Chile en el mercado H-I.

$P_{P-Q}$ : Cantidad de pasajeros transportados por LATAM en Chile en el mercado P-Q.

El Yield ponderado mensual, del grupo de mercados no competitivos del tramo de X a X+200, se obtiene de la siguiente forma:

$$TNC_p = (I_{H-I} + I_{P-Q}) / (K_{H-I} * P_{H-I} + K_{P-Q} * P_{P-Q})$$

Donde;

$TNC_p =$  Yield ponderado Mercados No Competitivos.

En consecuencia se cumplirá para el tramo de X a X+200 km. lo siguiente:

$$TNC_p \leq TC_p$$

Si no existe un grupo de rutas competitivas de distancia equivalente, se usará el Yield ponderado de los grupos de rutas competitivas consideradas en los tramos de distancia inmediatamente anterior y siguiente. Cuando tampoco existan tramos equivalentes en esos rangos, se usará el Yield ponderado cobrado en Chile, de los mercados internacionales de referencia.

*Handwritten signature*



En relación a la comparación entre los *Yield* ponderados cobrados por LATAM-en los últimos seis meses en Chile en los mercados internacionales de referencia, respecto a los *Yield* ponderados cobrados en los últimos seis meses en Chile en los mercados no competitivos, se sigue un procedimiento igual al ejemplo aquí descrito.

25