

Información Adicional

Competencia

En general, la industria aérea -ya sea en carga como en pasajeros- se caracteriza por presentar altos niveles de competencia. LAN enfrenta distintos niveles de competencia, los que varían dependiendo del mercado. Algunos de los factores competitivos más relevantes en la industria aérea son: las políticas de precio, la red de destinos ofrecida y el número de frecuencias disponibles entre estos destinos, la confiabilidad y calidad del servicio, el reconocimiento de marca, los beneficios anexos entregados al pasajero (por ejemplo, programas de viajero frecuente), y la conveniencia de servicios de pasajeros o carga adicionales.

LAN compete con aerolíneas de propiedad de inversionistas privados, aerolíneas que reciben subsidios de los gobiernos de sus respectivos países, y aerolíneas propiedad de los gobiernos de algunos países. Específicamente, en las rutas a Estados Unidos los principales competidores de la Compañía son American Airlines, Delta Airlines, Continental Airlines, Polar Air y Air Madrid. En las rutas a Europa son Iberia, Air France-KLM, Lufthansa, Cargolux Airline y Martinair. En el mercado regional sus principales competidores son Aerolíneas Argentinas, Aeroméxico, Avianca, COPA, TACA, TAM, Varig, TAMPA y Cielos del Perú. En el mercado doméstico chileno los principales competidores de la Compañía son Sky Airline y Aerolíneas del Sur. En el mercado doméstico peruano LAN compete primordialmente con Star Peru y AeroCondor. En el mercado doméstico argentino los principales competidores son Aerolíneas Argentinas y Austral.

Participación de Mercado Internacional 2005	
Chile	49%
Perú	29%
Ecuador	21%
Argentina	11%

Participación de Mercado Doméstico 2005	
Chile	73%
Perú	66%
Argentina	6%

Fuentes: CORPAC, MIDT, JAC, BSP.

Factores de Riesgo

Riesgos Vinculados con nuestras Operaciones y la Industria del Transporte Aéreo

Nuestras operaciones se encuentran sujetas a las fluctuaciones en el suministro y costo del combustible de aviación; nuestro desempeño es dependiente de las condiciones económicas en los países donde realizamos negocios; cualquier futuro incidente similar al de los ataques terroristas del 11 de septiembre del 2001 en los Estados Unidos, o en otros países podría tener un severo impacto en la industria del transporte aéreo y afectar adversamente nuestros ingresos; nuestro negocio podría verse afectado adversamente por un período recesivo en la industria del transporte aéreo; una parte significativa de nuestros ingresos por carga proviene de un número limitado de productos que pueden ser impactados por sucesos que afecten su producción o comercio; los altos niveles de competencia en la industria del transporte aéreo pueden afectar adversamente nuestras operaciones; nuestro negocio puede verse adversamente afectado por un elevado nivel de endeudamiento y de obligaciones de arrendamiento de aeronaves comparadas con nuestro capital social; cambios futuros en la condición de los permisos y licencias gubernamentales extranjeros y chilenos podrían afectar adversamente nuestro negocio; los incrementos en costos laborales, que constituyen una parte sustancial de nuestros costos operacionales totales, podrían tener un impacto directo en nuestros ingresos.

Riesgos Vinculados con Chile y Otros Países de Mercados Emergentes

Las fluctuaciones del peso chileno y de otras monedas extranjeras con relación al dólar estadounidense, pueden afectar adversamente nuestros ingresos y rentabilidad; los sucesos en países latinoamericanos y otros países de mercados emergentes podrían afectar adversamente a la economía chilena, impactar negativamente nuestro negocio y los resultados de las operaciones, además de producir que el precio en el mercado de nuestras acciones comunes y ADSs se reduzca.

Riesgos Vinculados con nuestras Acciones Comunes y ADSs

Nuestros accionistas controladores pueden tener intereses que difieran de los de otros accionistas; la liquidez de nuestros ADSs y acciones comunes en los mercados de valores se encuentra limitada y podría experimentar mayor iliquidez y volatilidad de precio; los titulares de ADSs pueden verse adversamente afectados por las devaluaciones de la moneda y las fluctuaciones en las tasas de cambio de moneda extranjera; los cambios futuros en los controles de inversión extranjera chilena y en los impuestos de retención podrían afectar negativamente a los residentes que no sean chilenos y que inviertan en nuestras acciones; nuestros titulares de ADSs pueden no ser capaces de ejercitar derechos preferentes en ciertas circunstancias.

Política Financiera

La política financiera de LAN tiene los siguientes objetivos:

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

Liquidez

Durante 2005 mantuvo su política de mantener una liquidez significativa, a fin resguardarse de potenciales shocks externos. De esta forma, a mediados de año LAN contaba con más de US\$284 millones en caja y valores de fácil liquidación. Sin desmedro de ello, LAN buscó alternativas para utilizar dichos recursos en la forma más efectiva y es así como durante el tercer trimestre optó por financiar internamente los pre-delivery payments (anticipos asociados a la fabricación de los aviones), vinculados los aeronaves que la Compañía recibirá en el futuro. Con el objetivo de mantener una posición de liquidez saludable, LAN consiguió líneas de crédito comprometidas que a diciembre de 2005 alcanzaban US\$103 millones.

Inversiones y Financiamiento

La gran mayoría de las inversiones de LAN corresponde a los programas de adquisición de flota, los que en general son financiados mediante la combinación de deuda financiera de largo plazo con recursos propios.

Programas Boeing 767

Entre 1998 y 2001 LAN adquirió ocho aviones Boeing 767, los cuales fueron financiados completamente mediante tres créditos sindicados distintos y que contaron con garantías del Export and Import Bank de los Estados Unidos ("ExIm Bank"). Cuatro de estos aviones se financiaron con un perfil tradicional de 12 años, mientras que para los cuatro restantes la Compañía logró extender el plazo de pago a quince años a través de *mismatch structures*, lo que convirtió a LAN en la primera aerolínea en conseguir este tipo de financiamiento con el apoyo de ExIm Bank.

Entre 2004 y 2005 LAN ordenó 12 aviones Boeing 767-300s para entrega entre 2005 y 2008. El plan original contempla la compra de siete Boeing 767-300ER de pasajeros y cinco Boeing 767-300Fs cargueros. En 2004 LAN estructuró un nuevo crédito sindicado por aproximadamente US\$250 millones, a través del cual financió la totalidad de los dos Boeing 767 recibidos en 2005 así como la primera entrega de 2006. Este crédito cuenta con una garantía de ExIm Bank por el 85% del valor de la compra y tiene un plazo de 12 años.

Durante 2005 LAN cerró dos nuevos créditos sindicados mediante los cuales financiará los aviones Boeing 767-300ER que recibirá en el período 2006-2008. Ambos créditos contarán con garantías de ExIm Bank, tienen un plazo de 12 años y cuentan con tasas de interés sub-LIBOR. El primer crédito cubre el 85% del valor de las cuatro últimas entregas de 2006. El segundo crédito financiará el 85% de las cinco entregas finales, programadas para 2007 y 2008, en condiciones similares al crédito mencionado anteriormente.

Programas Familia Airbus A320 y Airbus A340

En 1998 y 1999 LAN firmó dos órdenes de compra por un total de 20 aeronaves de la familia Airbus A320 y siete Airbus A340-300s. Este paquete -que posteriormente fue modificado por 23 aviones A320s y seis A340s-, fue financiado a través de un crédito sindicado por US\$ 1.311 millones liderado por Credit Lyonnais y entregado por un grupo de bancos europeos, apoyado por una garantía de las European Credit Agencies por el 100% del valor de cada aeronave, y con un perfil de pago de hasta 18 años. Además, este crédito también podía ser utilizado para estructurar otros tipos de financiamiento, como *tax leases*. Entre 2000 y 2005 LAN utilizó este crédito para apoyar la incorporación a su flota de 14 Airbus A320, 7 Airbus A319 y 4 Airbus A340-300. A diciembre de 2005, a LAN le restaba recibir dos Airbus A319 en 2006, como parte de la orden original, y cinco aviones similares entre 2007 y 2008, cuyas opciones de compra fueron ejercidas durante 2001 y no estaban incluidos en el crédito original.

Este plan de entrega fue modificado tras suscribir una nueva orden de compra por 25 aviones de la familia A320 en junio de 2005. Fruto de la combinación de ambas órdenes, LAN planea recibir 20 Airbus A318, ocho Airbus A319s y cuatro Airbus A320s entre 2006 y 2008. Con posterioridad a la firma de esta orden, LAN inició las gestiones para financiar esta inversión a través de un nuevo crédito sindicado. La negociación de este financiamiento, que incluirá todos los aviones a recibir entre 2006 y 2008, registraba un importante grado de avance hacia fines de 2005 y la Compañía estima que concluirá a principios de 2006.

Cobertura de Riesgos Financieros

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

En el primer caso, la naturaleza de las operaciones de LAN se traduce en un hedge natural, dado que aproximadamente el 80% de los ingresos y el 73% de los costos están denominados en dólares. Respecto al segundo ítem, LAN ha utilizado swaps y calls de tasa de interés, con el objetivo de reducir su riesgo a tasas flotantes. Es así como a diciembre de 2005 el 87,5% de su exposición vigente se encontraba cubierta y ya se había procedido a fijar las tasas asociadas a los créditos que financiarán las entregas de aeronaves Boeing en los años 2006, 2007 y 2008. Para reducir su exposición al precio del combustible, la Compañía utiliza varios mecanismos. Estos incluyen, además de sistemas de traspaso de costo al cliente, el uso de instrumentos como swaps, calls y zero-cost collars. Durante 2005 LAN cubrió aproximadamente el 52% de sus necesidades de combustible.

Seguros

Lan Airlines S.A., considerando todas aquellas áreas que involucran un riesgo potencial, ha contratado seguros para el 2005 y 2006 que pueden ser clasificados en cuatro principales categorías:

Seguros de Aviación, Casco y Responsabilidades Legales

Este ámbito del seguro, cubre todos los riesgos inherentes a la actividad de la aeronavegación comercial, tales como aeronaves, motores, repuestos y seguros de Responsabilidad Civil hacia terceros: Pasajeros, Carga, Equipajes, Productos, Aeropuertos, etc. Estos seguros son contratados en conjunto por Lan Airlines y sus compañías asociadas, siendo reasegurados en el mercado de Londres y negociando excelentes condiciones de cobertura y rebajas de precios.

Con relación a los cambios producidos posteriormente a los sucesos del 11 de Septiembre de 2001 en Estados Unidos, respecto a los riesgos de Responsabilidades Legales por Guerra y Terrorismo, Lan Airlines ha continuado comprando las coberturas en exceso necesarias para cubrir adecuadamente las exigencias en materia de Seguros, complementando de esta manera las coberturas bases estipuladas en la cláusula AVN52-E. Sin perjuicio de lo anterior, producto de los excelentes niveles de siniestralidad demostrados a través del tiempo por Lan Airlines, junto a las sucesivas revisiones de estas coberturas efectuadas por los aseguradores, la Compañía ha obtenido significativas rebajas durante los cuatro últimos años en los costos de primas pagadas por este concepto.

Seguros Generales

Este grupo de seguros permite cubrir todos aquellos riesgos que puedan afectar el patrimonio de la sociedad, particularmente bienes físicos y financieros, los que se resguardan a través de seguros multirriesgos, (que incluye riesgos de incendio, robo, equipos de computación, remesas de valores, cristales y otros basados en coberturas de todo riesgo), junto a coberturas tradicionales de vehículos motorizados, transportes aéreo y marítimo, responsabilidad civil de empresa, etc. Estos seguros, al igual que los anteriores, son contratados en conjunto por Lan Airlines y sus compañías asociadas.

Seguros de Vida y Accidentes

Este grupo de seguros cubre todo el personal de la empresa: ejecutivos, funcionarios en general y tripulaciones de vuelo.

Seguros de Postas Internacionales

Lan Airlines S.A. ha ido incorporando gradualmente bajo una cobertura centralizada, y en la medida que la legislación de cada país lo permite, los seguros generales de las oficinas internacionales de la Compañía, con cobertura de los siguientes riesgos: incendio, robo, equipos electrónicos en general. La particularidad de este seguro es que, bajo una sola póliza, se logra asegurar las oficinas corporativas a lo largo del mundo disminuyendo así la carga administrativa y financiera.

Política de Dividendos

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

El siguiente cuadro muestra los dividendos por acción pagados durante los últimos seis años.

Dividendo con Cargo a las Utilidades del Año	Fecha de Pago	Total Pago Dividendo US\$	Número Acciones (millones)	Dividendo por Acción (USD)
2000	19-enero-01	9,998,000	318.9	0.03135
	10-mayo-01	4,515,753	318.9	0.01416
2001	10-mayo-02	1,406,760	318.9	0.00441
2002	15-enero-03	8,958,156	318.9	0.02809
	9-mayo-03	4,850,607	318.9	0.01521
2003	19-agosto-03	11,583,448	318.9	0.03632
	21-noviembre-03	23,415,900	318.9	0.07343
	13-mayo-04	6,776,018	318.9	0.02124
2004	24-agosto-04	39,783,906	318.9	0.12475
	29-diciembre-04	34,997,084	318.9	0.10974
	18-mayo-05	6,992,864	318.9	0.02192
2005	2-septiembre-05	36,452,424	318.9	0.11430
	1-marzo-06	35,000,000	318.9	0.10975

Remuneraciones del Directorio

El Directorio de la Sociedad percibió durante el ejercicio de 2005, por concepto de Dieta, la cantidad de MUS\$ 108,1 según el siguiente detalle:

Miembros Directorio:	Dieta (US\$)
Jorge Awad Mehech	29,558
Darío Calderón González	9,082
Juan Cueto Sierra	6,739
Ramón Eblen Kadis	17,448
Juan José Cueto Plaza	8,251
José Cox Donoso	15,908
Sebastián Piñera Echeñique	3,649
Andrés Navarro Haeussler	9,082
Bernardo Fontaine Talavera	6,237
Boris Hirmas Said	2,141
Total:	108,096

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

Remuneraciones de los Ejecutivos

Durante el ejercicio 2005, la Compañía realizó pagos por US\$ 40,0 millones al conjunto desus ejecutivos. La Compañía además pagó incentivos por US\$ 4,3 millones.

Transacciones de Acciones por Personas Relacionadas

Durante el ejercicio 2005, se realizaron las siguientes transacciones por personas relacionadas.

Vendedor	Comprador	Acciones
Sostín Ruiz, Alvaro Luis	Banchile Corredores de Bolsa S.A.	17,058
Tres Mares S.A.	Indigo S.A.	3,182,844
Inversiones Costa Verde Ltda y Cía en Comandita	Banchile Corredores de Bolsa S.A.	750,000
Tres Mares S.A.	Sarlat S.A.	2,067,151
Prado Canepa, Carlos Eugenio	Banchile Corredores de Bolsa S.A.	21,323
Inversiones Costa Verde Ltda y Cía en Comandita	Banchile Corredores de Bolsa S.A.	780,000
Videla Berguecio, Luis Ernesto	Valores Security S.A. Corredores de Bolsa	20,000
Videla Berguecio, Luis Ernesto	Valores Security S.A. Corredores de Bolsa	39,704
Tres Mares S.A.	Larrain Vial S.A. Corredora de Bolsa	500,000
Tres Mares S.A.	Larrain Vial S.A. Corredora de Bolsa	1,250,000
Tres Mares S.A.	Euroamérica Corredores de Bolsa S.A.	500,000
Tres Mares S.A.	IM Trust S.A. Corredores de Bolsa	500,000

Comité de Directores

El Comité de Directores está compuesto por tres miembros que el Directorio elige por períodos de dos años con derecho a ser reeligidos. Las funciones del Comité de Directores incluyen, entre otras, examinar los informes de los auditores externos y los estados financieros, examinar los sistemas de remuneraciones y planes de compensación a los ejecutivos principales, y examinar los antecedentes relativos a operaciones con entidades relacionadas.

El Comité de Directores está integrado por los señores Jorge Awad Mehech, José Cox Donoso y Ramón Eblen Kadis. Durante el año 2005 el Comité de Directores se reunió once veces destacándose entre las principales materias que se trataron las siguientes:

- a) Revisión trimestral de los Estados Financieros de la Compañía y sus filiales
- b) Examen de antecedentes relativos a operaciones con partes relacionadas.
- c) Evaluación y proposición de auditores externos y clasificadores de riesgo;
- d) Examen de los informes de los auditores externos;
- e) Evaluación, análisis y aprobación de las respuestas presentadas a la Security Exchange Commission con motivo de la revisión del documento 20-F;
- f) Revisión Informe Control Interno;
- g) Revisión de programa, áreas críticas y procesos especiales de auditoría;
- h) Presentación, análisis y evaluación de criterios contables;
- i) Revisión estado de avance de programas relacionados con norma Sarbanes/Oxley;
- j) Revisión y análisis de remuneración de ejecutivos.

