AL SEÑOR PRESIDENTE

DE LA

COMISIÓN PARA EL MERCADO FINANCIERO

Santiago, 29 de julio de 2020

REF.: Se ordene citar a Junta Extraordinaria de Accionistas de LATAM Airlines Group S.A. en virtud de lo dispuesto en el artículo 58 de la Ley N.° 18.046.

CARLOS FERNÁNDEZ VILLABLANCA, cédula de identidad N.° 19.077.388-4, actuando en representación convencional de los señores accionistas de **LATAM AIRLINES GROUP S.A.** identificados al final de esta presentación, al señor Presidente de la Comisión para el Mercado Financiero respetuosamente digo:

Que, por este acto, y, en virtud de la representación que invisto de los accionistas que se identifican al final de esta presentación, en adelante e indistintamente los "Accionistas", y de lo dispuesto en el artículo 58 N.° 4 de la Ley N.° 18.046 sobre Sociedades Anónimas, vengo en solicitar a Usted se sirva ordenar convocar al Directorio de LATAM Airlines Group S.A., en adelante e indistintamente la "Compañía" o "LATAM", a Junta Extraordinaria de Accionistas de la Compañía, en atención a los argumentos que pasamos a exponer:

I. Antecedentes de la presentación.

1. Es público, e informado oportunamente como hecho esencial por la Compañía a la Comisión para el Mercado Financiero, en adelante e indistintamente la "Comisión" o "CMF", que LATAM se encuentra en un proceso de reorganización judicial bajo los

términos del Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de Estados Unidos de Norteamérica, causa que es ventilada ante la Corte de Quiebras de Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York.

2. El respectivo procedimiento de insolvencia transfronteriza, a la luz de lo dispuesto en el Capítulo 8 de la Ley N.° 20.720, fue acogido por sentencia de 4 de junio de 2020 dictada por el 2.° Juzgado Civil de Santiago.

3. Así las cosas, la Compañía ha realizado una serie de gestiones encaminadas a finalizar con éxito el procedimiento de reorganización voluntaria al que se sometió en Estados Unidos.

4. En ese orden, LATAM celebró el día 18 de junio de 2020 una Junta Extraordinaria de Accionistas con la finalidad de informar sobre los términos del procedimiento de reorganización al que se encontraba sometido. Consta en el acta de la señalada reunión, que aquellos accionistas que deseasen participar en el financiamiento de la Compañía bajo la figura del "DIP" (Deudor en Posesión, por sus siglas en inglés), podían hacerlo, contactándose al efecto con los agentes de la corredora Larraín Vial. Ello, dado que dos de los principales accionistas de la Compañía; Costa Verde Aeronáutica S.A. y Qatar Airways Company, comprometieron la inyección de financiamiento por US 900 millones de dólares, bajo la fórmula señalada.

5. Continuando con el procedimiento en Estados Unidos, la Compañía estableció que la fórmula para recaudar los fondos para el financiamiento de LATAM sería en 3 tramos, el "A" se reservó para los principales financistas, el tramo "B" se consideró para el apoyo económico de entidades gubernamentales y el tramo "C" para los actuales accionistas.

6. Respecto al tramo "A", se ha zanjado de manera prácticamente inequívoca que se accederá a los términos propuestos por Oaktree Capital Management, quien comprometió la inyección de US 1.300 millones de dólares, con términos puntuales que debieron ser modificados en los últimos días frente a las críticas levantadas por acreedores y bonistas de la Compañía y que redundó en un claro beneficio de LATAM. En este tramo, finalmente, se descartó en los términos de la propuesta la posibilidad de una dilución de acciones.

7. En relación al tramo "B", no ha existido formalización alguna hasta el momento de algún compromiso de entidad gubernamental, sin perjuicio de que la Compañía a través de

su filial en Brasil se encuentra realizando gestiones con un Banco público que podría realizar un aporte económico que, en todo caso, aún no se materializa.

8. Finalmente, y, en lo que dice relación con esta presentación, en el tramo "C" ya se encontraban comprometidos los US 900 millones de dólares de los accionistas ya señalados; Costa Verde Aeronáutica S.A. y Qatar Airways Company.

9. El procedimiento ha seguido su tramitación normal, y, en la actualidad, la motivación de esta presentación dice relación precisamente con el conflicto de interés que existe por parte del equipo jurídico y económico de la Compañía que lleva adelante el proceso de reorganización, con el interés de los accionistas mayoritarios del tramo "C", como se explicará en lo sucesivo.

II. Causas que implican la necesidad de una Junta Extraordinaria de Accionistas.

1. Como se señaló, LATAM se encuentra precisamente realizando gestiones para asegurar el financiamiento de la Compañía de modo tal que pueda asegurar la viabilidad y continuidad de operaciones, lo que, sin duda, es compartido por todos los señores Accionistas.

2. El problema ha surgido desde 3 perspectivas distintas que se exponen por separado, pero que, en definitiva, terminan por demostrar que ha existido una errónea interpretación de lo que realmente es lo mejor para la Compañía (y no para determinados accionistas en particular), atribución que se han irrogado los representantes legales y económicos de LATAM frente al Juez James L. Garrity, encargado de substanciar el procedimiento de reorganización.

i. Exclusión deliberada de accionistas minoritarios para participar en el financiamiento.

a. Como se señaló, consta en el acta de la Junta Extraordinaria de Accionistas de la Compañía de 18 de junio de 2020 que, frente a la fórmula del financiamiento vía DIP que realizarían Costa Verde Aeronáutica S.A. y Qatar Airways Company, varios accionistas minoritarios manifestaron su interés de participar a través de tal fórmula en la inyección de capital a LATAM. La respuesta, como se observa reiteradamente, fue la misma: contactar a los agentes de la corredora Larraín Vial a efectos de poder participar en el DIP.

b. Pues bien, a los señores accionistas que requirieron a Larraín Vial la posibilidad de financiar la propuesta a través del DIP, **se les respondió de la corredora señalada que por disposiciones de la Compañía el financiamiento para los accionistas se había dado por finalizado el día 17 de junio, esto es, un día antes de la Junta señalada**, cuando ya entonces la Compañía sabía que no podrían acceder al financiamiento otros accionistas.

c. Frente a la insistencia, se señaló por Larraín Vial que se abriría una nueva oportunidad para acceder al financiamiento vía DIP, lo que en definitiva, se hizo, pero **exigiendo como capital mínimo para ingresar al financiamiento, la cantidad de US 1 millón de dólares**. Suma que es injustificada, irracional, y que al precio de la acción actual, en realidad, parece reservado exclusivamente para grandes accionistas. Por lo mismo, no es de extrañar que el capital levantado a través de esa fórmula sea prácticamente nulo.

d. En consecuencia, parece evidente que la intención de la Compañía fue la exclusión deliberada de otros accionistas de participar en el financiamiento, de manera tal, que en la actualidad los únicos oferentes para el tramo "C", sean los accionistas Costa Verde Aeronáutica S.A. y Qatar Airways Company.

ii. Existencia de mejores opciones económicas de financiamiento.

a. Como se señaló, los detalles de la propuesta de financiamiento de Costa Verde Aeronáutica S.A. y Qatar Airways Company por US 900 millones de dólares, incluía variadas disposiciones. Tal vez, la más gravosa, sea la circunstancia de que los señalados accionistas **se reservaban la facultad de convertir la deuda en acciones con un descuento por concepto de "premio" de hasta un 32%.**

b. Los términos señalados fueron de una hostilidad tal, que, frente al reclamo de acreedores, bonistas, accionistas, y, en general, de todos los partícipes en el procedimiento, recientemente los señalados accionistas cambiaron los términos de la oferta y dispusieron que el descuento para la conversión sería de "sólo" un 20% y que la decisión de la conversión quedaría en manos de la Compañía.

c. En definitiva, la propuesta fue tan poco conveniente, que fue natural que surgieran otras alternativas más atractivas para el tramo "C", que no sólo aseguren la viabilidad económica y el giro de la Compañía al largo plazo, sino que **no se generen conflictos de**

intereses, dilución de acciones o pérdidas patrimoniales que puedan atentar contra los principios de igualdad en que se encuentran todos los señores accionistas, sin importar la participación que tengan.

d. Así, debemos destacar que una propuesta alternativa de financiamiento para el tramo "C", ha sido la que formalizó el fondo de inversión privado Jefferies Group LLC en conjunto con Knighthead Capital Management, quienes, en términos simples, ofertaron la posibilidad de aportar los mismos US 900 millones de dólares, pero en condiciones muchísimo más convenientes, al punto que –al fin del proceso- **el ahorro para la Compañía al elegir esta propuesta podía ser sobre los US 400 millones de dólares en comparación a la oferta realizada por los accionistas Costa Verde Aeronáutica S.A. y Qatar Airways Company.**

e. En este punto, es necesario señalar que Knighthead Capital Management ha señalado que la Compañía ha **deliberadamente no considerado las propuestas realizadas por ellos, toda vez que ni siquiera frente a la formalización que se realizó, obtuvieron respuesta alguna de LATAM**, y fue recién cuando esta circunstancia se hizo pública, que la Compañía informó que estudiaría la propuesta.

iii. El correcto interés de la Compañía.

a. Como corolario de todo lo anterior, y, en el contexto de que en la actualidad precisamente la Compañía se encuentra realizando las gestiones para determinar la fórmula de financiamiento, se ha señalado por los representantes legales de LATAM que "es el convencimiento de la Compañía que la mejor fórmula para el financiamiento del tramo "C" es la propuesta realizada por los accionistas Costa Verde y Qatar Airways".

b. Lo anterior, pese a que como se explicó, **existen propuestas concretas por los fondos de inversión señalados que presentan mejores términos para la viabilidad y futuro de la Compañía.** Por ello, parece inexplicable que los representantes legales de LATAM señalen tan certeramente tal afirmación, en atención a que fuera de los accionistas aportantes, **ningún otro accionista ha sido propuesto para determinar la conveniencia de una u otra fórmula.**

c. Además de lo anterior, existen fundadas sospechas para concluir que ha existido una confusión entre el interés de los accionistas mayoritarios Costa Verde Aeronáutica S.A. y

Qatar Airways Company y el interés de la Compañía, vinculando necesariamente ambos, sin que ello sea efectivo, y, de serlo, **los señores accionistas no han recibido las justificaciones y argumentos que puedan convencer en optar por una propuesta que, en los hechos, resulta mucho más gravosa que otra**.

En definitiva, los señores accionistas que suscriben esta presentación están contestes en que la Compañía debe afrontar el procedimiento de reorganización al que se encuentra sometido de buena manera, de forma tal que se asegure la viabilidad económica de la Compañía, su futuro económico, pero también el patrimonio de la misma.

Por lo mismo, y, sin perjuicio de que los señores accionistas comparten que el manejo económico de la Compañía está enfocado en reanudar las operaciones a la brevedad con altos estándares de excelencia y servicio, asegurando el proyecto de LATAM a largo plazo, **es necesario esclarecer las materias anteriormente expuestas, toda vez que existen circunstancias que permiten concluir que en la actualidad la Compañía, a través de su representante, prefiere la protección del patrimonio de los accionistas Costa Verde Aeronáutica S.A. y Qatar Airways Company, en desmedro de la Compañía, y, si así no fuese, los argumentos que lleven a optar por tal opción**, por implicar un alto impacto patrimonial, necesariamente deben ser puestos en conocimientos de los señores accionistas, a través de la Junta Extraordinaria de Accionistas que por este acto solicitamos se sirva ordenar al Directorio de la Compañía convoque al más breve plazo legal, en virtud de lo dispuesto en el N.° 4 del artículo 58 de la Ley N.° 18.046.

SUSCRIBEN ESTA PRESENTACIÓN LOS SEÑORES ACCIONISTAS DE LATAM AIRLINES GROUP S.A., QUE REPRESENTAN CERCA DEL 1% DE LAS ACCIONES EN CIRCULACIÓN, SEÑORES:

1. Viviana Villablanca Gómez

2. Juan Carlos Fernández Muñoz

3. Ignacio Blanco Jiménez

4. Rodrigo Benavente Pereira

5. Loreto Oyarzún Amadeo

6. Paula Afani Saud

7. Marcelo Del Río Díaz

8. Juan Carlos Albanez Montalva

9. Christian Alberto Espejo Muñoz

10. Juan Pablo Rivas Valdés

11. María Isabel Velasco Galaz

12. Bárbara Daniela Hernández Hernández

13. José Luis Rosasco Alfaro

14. Nicole Erazo Friz

15. Rafael Barraza Prenafeta

16. Macarena Tapia Carvajal

17. Patricia Prenafeta Donoso

18. Fernando Nilo Cuevas

19. Carlos Eduardo Fernández Villablanca

20. Max Hund Martínez

21. Nicolás Sanhueza Ríos-Montt

22. María José Rivera Veit