



Lo mejor de Sudamérica... conócelo con LAN
Get to know the best of South America... with LAN



Memoria Anual 2007

Annual Report

Indice Contents

Destacados / Highlights

Carta del Presidente del Directorio <i>Letter from the Chairman of the Board</i>	6
Carta del Vicepresidente Ejecutivo <i>Letter from the CEO</i>	12
Gobierno Corporativo <i>Corporate Governance</i>	20
La Empresa <i>The Company</i>	26
Historia de la Sociedad / History of the Company Negocio de Pasajeros / Passenger Business Negocio de Carga / Cargo Business Flota, Mantenimiento y Operaciones / Fleet, Maintenance and Operations Resultados Financieros / Financial Results	
Personas <i>Human Resources</i>	66
Nuestra Responsabilidad Social <i>Our Social Responsibility</i>	72
Estados Financieros Consolidados <i>Consolidated Financial Statements</i>	84
Declaración Jurada <i>Statement of Responsibility</i>	95
Glosario <i>Glossary of Terms</i>	96

Contenido CD / CD Contents

Información Financiera / Financial Information
Estados Financieros Consolidados / Consolidated Financial Statements Estados Financieros Individuales Información de Filiales y Coligadas / Subsidiary Information
Gobierno Corporativo / Corporate Governance
Información Adicional / Additional Information
Política Financiera / Financial Policy Proveedores, Seguros y Otros / Suppliers, Insurance and Others Factores de Riesgo / Risk Factors Información de Dividendos / Dividend Information Hechos Esenciales / Relevant Events Transacciones de Acciones por Personas Relacionadas / Related Party Transactions

Nota: El CD adjunto es parte integral de esta Memoria Anual. Copias impresas de la Memoria estarán disponibles a solicitud.

Note: The accompanying CD forms an integral part of this Annual Report. Printed copies of the complete text are available upon request.

LAN (o "la Compañía") hace referencia a la entidad consolidada que incluye aerolíneas de pasajeros/carga en Chile, Perú, Ecuador y Argentina, y líneas aéreas de carga en Chile, Brasil y México.

LAN (or "the Company") makes reference to the consolidated entity which includes passenger/cargo airlines in Chile, Peru, Ecuador and Argentina and cargo airlines in Chile, Brazil and Mexico.

Destacados

Highlights

Resumen Financiero / Financial Summary

US\$ Millones / US\$ Millions

Al 31 de diciembre / As of December 31	2003	2004	2005	2006	2007
Ingresos pasajeros / Passenger revenues	918.4	1,169.0	1,460.6	1,813.4	2,197.2
Ingresos carga / Cargo revenues	602.0	799.7	910.5	1,072.7	1,154.3
Otros ingresos / Other revenues	118.4	124.2	135.3	147.9	173.4
Ingresos totales / Total revenues	1,638.8	2,092.9	2,506.4	3,034.0	3,524.9
EBITDAR / EBITDAR (1)	323.5	382.0	370.3	583.1	726.1
EBITDA / EBITDA (2)	184.3	249.5	222.1	425.4	567.2
Resultado operacional / Operating income	111.7	172.1	141.6	302.6	413.4
Utilidad neta del ejercicio / Net income	83.6	163.6	146.6	241.3	308.3
Utilidad neta por acción / Net income per common share (US\$)	0.26	0.51	0.46	0.76	0.91
Total activos circulantes / Total current assets	499.2	652.4	579.2	706.3	1,093.9
Total activos fijos / Total fixed assets	1,009.5	979.0	1,252.3	1,855.9	2,351.6
Total otros activos / Total other assets	132.3	197.9	314.3	366.6	456.2
Total activos / Total assets	1,641.0	1,829.3	2,145.8	2,928.8	3,901.7
Total pasivos circulantes / Total current liabilities	581.9	582.0	684.4	876.3	1,122.6
Total pasivos largo plazo / Total long-term liabilities	765.4	809.0	955.3	1,421.9	1,785.9
Interés minoritario / Minority interest	4.1	3.7	3.4	4.3	5.2
Total patrimonio / Total shareholder's equity	352.6	434.6	502.7	626.3	988.1
Total pasivos y patrimonio / Total liabilities and shareholder's equity	1,641.0	1,829.3	2,145.8	2,928.8	3,901.7

Estadísticas Operacionales / Operating Statistics

Al 31 de diciembre / As of December 31	2003	2004	2005	2006	2007
Sistema / System					
ATKs (millones / million)	4,539.2	5,256.2	5,810.8	6,349.8	7,023.1
RTKs (millones / million)	3,052.2	3,620.7	3,967.9	4,333.8	4,862.4
Factor de ocupación sistema / System load factor	67.2%	68.9%	68.3%	68.3%	69.2%
Factor de ocupación de equilibrio / Break-even load factor	63.8%	63.8%	65.0%	62.3%	61.9%
Yield (basado en RTKs -US\$) / Yield (based on RTKs -US\$)	49.81	54.37	59.76	66.59	68.93
Ingresos operacionales / ATK (US\$) / Operating revenue per ATK (US\$) (3)	33.50	37.45	40.80	45.45	47.72
Costos operacionales / ATK (US\$) / Operating cost per ATK (US\$) (4)	31.76	34.67	38.83	41.52	42.66
Precio promedio combustible (US\$/galón) / Average fuel price (US\$/gallon)	0.99	1.35	1.90	2.09	2.29
Número de aviones / Number of aircraft	55	63	72	80	83
Pasajeros / Passenger					
Pasajeros transportados (miles) / Passengers boarded (thousands)	5,509.1	6,578.9	7,966.9	8,881.3	11,091.3
ASKs (millones / million)	18,323.9	21,147.4	23,687.3	26,400.0	31,556.1
RPKs (millones / million)	12,671.0	15,125.3	17,490.8	19,495.5	24,001.2
Factor de ocupación (basado en ASKs) / Passenger load factor (based on ASKs)	69.1%	71.5%	73.8%	73.8%	76.1%
Yield (basado en RPKs -US\$) / Yield (based on RPKs -US\$)	7.25	7.73	8.35	9.30	9.15
Ingreso por ASK (US\$) - Revenue per ASK (US\$)	5.01	5.53	6.17	6.87	6.96
Carga / Cargo					
Toneladas transportadas (miles) / Tons carried (thousands)	424.2	506.3	529	564.1	604.3
ATKs (millones / million) (5)	2,848.7	3,039.8	3,213.8	3,399.1	3,632.8
RTKs (millones / million)	1,911.9	2,259.4	2,392.3	2,579.2	2,702.3
Factor de ocupación (basado en ATKs) / Cargo load factor (based on ATKs)	67.1%	74.3%	74.4%	75.9%	74.4%
Yield (basado en RTKs -US\$) / Yield (based on RTKs -US\$)	31.49	35.39	38.06	41.59	42.72
Ingreso por ATK (US\$) - Revenue per ATK (US\$)	21.13	26.31	28.33	31.56	31.77

1 Utilidad antes de intereses, impuestos, depreciación, amortización y arriendo de aviones • Earnings before interest, taxes, depreciation, amortization and aircraft rentals

2 Utilidad antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización • Earnings before interest, taxes, depreciation, and amortization

3 (Ingresos de Pasajeros y Carga)/ATK • (Passenger and Cargo Revenues)/ATK

4 (Costos Operacionales + Costos Financieros Netos - Otros Ingresos)/ATK • (Operating Expenses + Net Interest Expenses - Other Revenues)/ATK

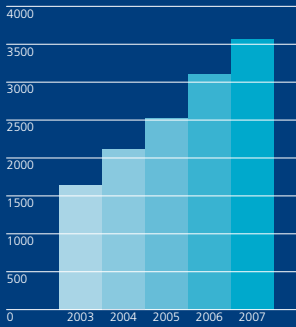
5 A partir de 2004, se modificó el criterio de contabilización para calcular los ATKs de carga • As of 2004, LAN modified the methodology for calculating cargo ATKs.

Nota: Ver Glosario para definiciones • Note: See Glossary for definitions

Ingresos Totales
Total Revenues

US\$ Millones /Millions

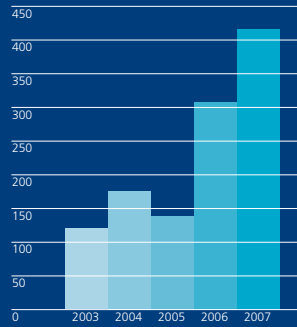
3,524.9



Resultado Operacional
Operating Income

US\$ Millones /Millions

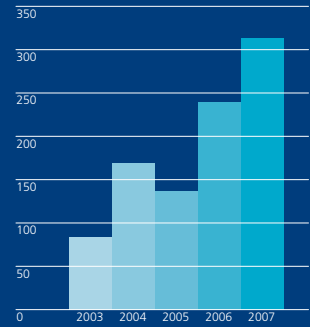
413.4



Utilidad Neta
Net Income

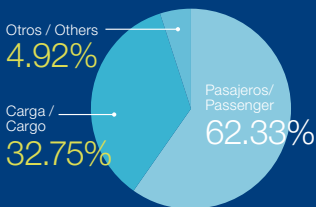
US\$ Millones /Millions

308.3

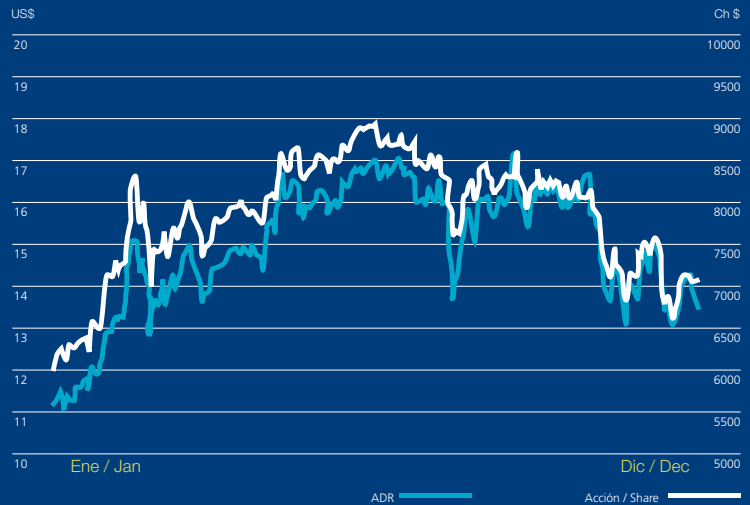


Distribución de Ingresos
Revenue Breakdown

2007
%



Precio Acción y ADR 2007
Share and ADR Price 2007



Nota: El 16 de agosto de 2007 LAN cambió el ratio de ADRs de 5:1 a 1:1 • Note: On August 16 2007 LAN changed its ADR ratio from 5:1 to 1:1



Lo mejor de Argentina, conócelo con LAN
Get to know the best of Argentina with LAN



Carta del Presidente del Directorio

Letter from the Chairman of the Board



El modelo de LAN está basado en complementar las operaciones de carga y pasajeros, lo que nos posibilita operar con más eficiencia y adaptarnos a escenarios económicos cambiantes.

LAN's model is based on complementing its cargo and passenger operations, allowing us to operate more efficiently and adapt to changing economic scenarios.

Estimados Accionistas
Dear Shareholders

Con gran satisfacción puedo señalar que el 2007 fue otro año de resultados históricos para LAN, el mejor de sus 78 años de existencia. En este periodo la Compañía reportó una utilidad neta de US\$ 308 millones, con un aumento de 27,8% con respecto a la utilidad obtenida en el 2006. En línea con lo anterior, los mercados financieros premiaron nuestro sólido crecimiento con un aumento de 21% en el precio de la acción, incrementando el valor bursátil de la Compañía por sobre los US\$ 4.500 millones.

El resultado récord obtenido en el 2007 es especialmente destacable, considerando el escenario de precios del combustible históricamente altos que prevaleció en el ejercicio y que para LAN significó un mayor costo por US\$ 79 millones. Al igual como en años anteriores, logramos administrar de manera eficaz el impacto por el precio del petróleo apoyados en parte por la flexibilidad de nuestro modelo de negocios. Este último se basa en complementar las operaciones de carga y

I am very pleased to report to you that 2007 was yet another year of historic results for LAN, the best since the Company was founded in 1929. Net income for the year was US\$ 308 million, an increase of 27.8% over 2006. Financial markets rewarded this solid growth with a 21% rise in the price of LAN's shares, boosting the Company's market capitalization over the US\$ 4.5 billion mark.

This unprecedented performance is particularly impressive in light of the historically high fuel prices the Company faced during 2007, which resulted in additional costs of US\$ 79 million. As in previous years, LAN clearly demonstrated its ability to effectively manage the impact of higher oil prices. This accomplishment was due largely to the flexibility of our business model, in which cargo and passenger operations complement each other in order to attain greater efficiency and smoothly adapt to economic scenarios that may not always be favorable. Flexibility is also the essence of our success in optimizing



pasajeros lo que nos posibilita operar con más eficiencia y adaptarnos con agilidad a escenarios económicos no siempre favorables. Contamos además con la flexibilidad para optimizar la utilización de la flota de aviones y adecuar itinerarios en función de la demanda, maximizando de esta forma el uso de nuestros activos. Gracias a esta estrategia, LAN se ha consolidado en el tiempo como una empresa aérea líder en América del Sur. Adicionalmente, la Compañía continuó trabajando en aspectos claves para mejorar la eficiencia en sus distintos procesos y optimizar sus costos, un compromiso que ha sido consistente a través del tiempo y que nos permite exhibir niveles de eficiencia que están entre los mejores de la industria.

Durante el año destaca el positivo desempeño del área de pasajeros, en la cual fue determinante la expansión de nuestras operaciones internacionales, tanto en las rutas regionales como en las de largo alcance, al ofrecer cada vez más posibilidades de vuelos a nuestros clientes y mejoras en conectividad. De igual

fleet deployment and adjusting routes and schedules to meet changes in demand so as to maximize the use of our assets. Thanks to this strategy, LAN has consolidated its position as one of the leading airlines in South America. The Company also continued working during 2007 on key aspects of its operations to improve the efficiency of its various processes and optimize costs, an ongoing commitment that has enabled us to reach levels of efficiency which are among the best in the industry.

One of the highlights of 2007 was the positive performance of LAN's passenger business. The expansion of our international operations played a decisive role in this achievement, allowing the Company to broaden the range of flight alternatives and connections offered to customers both on regional and long-haul routes. In addition, our "new way to travel" initiative implemented in the domestic Chilean and Peruvian markets drew an excellent response from the public. The measures adopted to make air travel accessible

En el 2007 continuamos avanzando en nuestro ambicioso plan de aumento y renovación de flota.

In 2007 we continued with our ambitious program for the expansion and renewal of our fleet.

forma, la “nueva forma de viajar” que implementamos para las operaciones de corto alcance en los mercados domésticos de Chile y Perú presentaron una excelente respuesta por parte de los clientes, al reportar crecimientos importantes de tráfico en ambos mercados permitiendo a mucha más gente acceder por primera vez al avión como medio de transporte. La estrategia se basa en renovar la flota que vuela en estos mercados, mejorando tanto el producto como la eficiencia de la operación, y traspasar las eficiencias alcanzadas a los pasajeros mediante descuentos en las tarifas más económicas. Con este nuevo enfoque esperamos continuar ampliando las posibilidades de viaje a cada vez más personas para que quienes nunca habían volado, lo puedan hacer y aquellos que ya viajaban por negocios o vacaciones, tengan la opción de volar más veces aprovechando las ventajas de tiempo, comodidad, conectividad y economía que le ofrece LAN.

En línea con nuestro permanente afán por mejorar la propuesta de valor para los clientes y consolidar la posición de liderazgo de LAN en la región, en el 2007 continuamos avanzando en nuestro ambicioso plan de aumento y renovación de flota, tanto de corto como de largo alcance. Gracias a este plan, que considera una inversión global por más de US\$ 2.100 millones hasta el año 2011, la Compañía contará con una de las flotas más modernas y eficientes de la industria, y estará mejor preparada para satisfacer la creciente demanda esperada para los años venideros. Estamos convencidos de que hemos elegido el conjunto de aviones que mejor se adaptan a las necesidades

to many more people for the first time brought about a significant increase of domestic traffic in both countries. The basis of this strategy is the renewal of the fleet used on these routes, thus improving both the product offered and the efficiency of operations so that savings can be passed on to passengers through discounts on the lowest fares. With this new approach LAN hopes to continue expanding travel opportunities so that increasingly more people who have never flown before will now be able to, while those who had previously traveled by air for business or pleasure will have the option of doing so more often, enjoying all the advantages LAN offers in terms of time saved, comfort, connectivity and economy.

As part of LAN's constant concern to enhance its value proposal and consolidate its leadership in the region, the Company made further progress in 2007 on an ambitious plan to enlarge and renew both its short and long haul fleets. This plan involves a US\$ 2.1 billion investment program between 2008 and 2011, after which LAN will have one of the most modern and efficient fleets in the industry, ensuring it is well-prepared to satisfy the expected growth in demand over the coming years. We are convinced that the mix of planes we have chosen is the combination best suited to meet LAN's needs as it faces the future, and will permit us to significantly increase operating efficiency while maintaining the high standards of safety and reliability that have come to distinguish the Company.

de LAN de cara al futuro, permitiéndonos aumentar en forma importante la eficiencia de nuestras operaciones y mantener los altos estándares de seguridad y confiabilidad que nos distinguen.

Es dentro de este contexto que, en junio del 2007 completamos exitosamente un aumento de capital, proceso que nos permitió recaudar un total de US\$ 320 millones en los mercados de Chile y Estados Unidos. Estos fondos se destinarán principalmente a financiar capital de trabajo y el plan de negocios de la Compañía, atendidos especialmente los requerimientos de flota necesarios para afrontar la operación de LAN en los próximos años. Adicionalmente, en este periodo obtuvimos una mejora en la clasificación de riesgo internacional de LAN, que aumentó desde "BBB-" a "BBB", lo que confirma la sólida situación financiera de la Compañía y su posición como una de las pocas aerolíneas del mundo catalogadas como Investment Grade.

Por otra parte, el 2007 se cumplieron diez años desde que LAN colocó sus acciones en la Bolsa de Valores de Nueva York, convirtiéndonos en la primera aerolínea en Latinoamérica que comenzó a transar sus ADRs en esa importante plaza bursátil. Este décimo aniversario de exitosas transacciones en el NYSE marca un hito relevante, por cuanto demuestra la seriedad, prestigio y solvencia de nuestra Compañía frente a la comunidad financiera mundial. De igual manera, en el primer trimestre del año 2007 LAN se convirtió también en la primera compañía chilena en ser certificada bajo la Ley Sarbanes-Oxley, que exige a todas las empresas que operan en el mercado norteamericano certificar ante la Securities and Exchange Commission (SEC) la efectividad del control interno relacionado con la elaboración y reporte de los estados financieros de la sociedad. Este hecho ratifica nuestro compromiso con los más altos estándares éticos y normas de gobierno corporativo, así como nuestra permanente preocupación para asegurar los más elevados niveles de control en los procesos, transparencia y generación de valor para los inversionistas.

Finalmente, quisiera destacar también que durante este periodo LAN aumentó la liquidez de su acción a través de un cambio de ratio en su programa de American Depositary Receipts (ADRs), que significó pasar de 5 acciones por ADR a 1 acción por ADR, operación que finalizamos exitosamente el 16 de agosto de 2007.

In line with this investment plan LAN successfully completed a capital increase in June 2007, raising US\$ 320 million in the Chilean and United States financial markets. These funds will be employed principally to finance working capital and the Company's business plan, particularly as regards the fleet requirements for our operations over the next few years. In addition, LAN's credit rating was upgraded last year from BBB- to BBB, confirming our solid financial situation and our standing as one of the few airlines in the world to be rated Investment Grade.

Also in 2007, LAN celebrated the tenth anniversary as a listed corporation on the New York Stock Exchange, the first Latin American airline to trade its ADRs on this important financial market. Our ten years of successful trading marks an important milestone for the Company, demonstrating to the world financial community that LAN is not only a serious player but a prestigious and financially solvent one. Furthermore, in the first quarter of the year LAN became the first Chilean firm to be certified by the U.S. Securities and Exchange Commission under the Sarbanes-Oxley Act, which imposes certain requirements on all companies trading in U.S. markets regarding the effectiveness of internal controls related to financial statement reporting. This corroborates our commitment to upholding the highest ethical standards and rules of corporate governance as well as our concern to maintain strict controls on business processes, transparency and the generation of value for investors.

Finally, let me also point out that LAN increased the liquidity of its stock last year through a change in its ADR ratio from five shares per ADR to one share per ADR. This operation was completed on August 16, 2007.

The historic results obtained by the Company in 2007 are a source of pride for us at LAN, validating the solidity and consistency of the business model we have put together over the last number of years. They are also an encouragement to persevere in our current development strategy,



Los históricos resultados obtenidos por LAN en este ejercicio nos llenan de orgullo, pues confirman la solidez y consistencia del modelo de negocios que hemos construido en estos años. Al mismo tiempo, nos estimulan a seguir perseverando en nuestra estrategia de desarrollo, sustentada en altos niveles de eficiencia y los mejores estándares de servicio y seguridad, que estamos convencidos nos proporciona una sólida base para el crecimiento y rentabilidad de largo plazo. Junto con reiterar nuestros agradecimientos a cada uno de nuestros accionistas por la confianza que han depositado en nosotros, no quiero terminar sin antes agradecer y reconocer especialmente al equipo humano de LAN, a nuestros trabajadores, profesionales y técnicos, cuyo esfuerzo, dedicación y compromiso fueron determinantes en los exitosos logros obtenidos por la Compañía en el año 2007 y que seguirán respaldando su desarrollo en el futuro.

based on high levels of efficiency and the highest service and safety standards that we believe have secured us a solid foundation for long-term growth and profitability. On this note I would like to once again thank each and every one of our shareholders for the confidence they have placed in us. I would also especially like to express our gratitude and recognition to all the people at LAN -- employees, professionals and technical staff -- whose efforts, dedication and commitment were fundamental to last year's success and who will continue supporting LAN's development in the future.

Jorge Awad Mehech
Presidente del Directorio
Chairman of the Board



Lo mejor de Colombia, conócelo con LAN
Get to know the best of Colombia with LAN



Carta del Vicepresidente Ejecutivo

Letter from the CEO



Durante el 2007 continuamos fortaleciendo nuestra propuesta de valor diferenciada, sustentada en un claro enfoque al cliente, altos estándares de confiabilidad y seguridad en vuelo, un servicio a bordo de clase mundial y una cada vez más amplia red de destinos.

LAN continued during 2007 to strengthen its differentiated value proposal, which is solidly built around a clear customer focus, high standards of reliability and safety, world-class on-board service and an ever-expanding destination network.

Estimados Accionistas
Dear Shareholders

Durante el año 2007 LAN obtuvo una utilidad neta de US\$308 millones, lo que constituye un resultado récord, el mejor de su historia. Estamos orgullosos del trabajo realizado, porque en un escenario complejo, caracterizado por altos precios del combustible y una creciente competencia en el mercado aéreo regional, la compañía fue capaz de seguir creciendo, ganar la preferencia de los clientes y consolidar su posicionamiento como una de las aerolíneas líderes de Latinoamérica.

Durante el 2007 continuamos fortaleciendo nuestra propuesta de valor diferenciada, sustentada en un claro enfoque al cliente, altos estándares de confiabilidad y seguridad en vuelo, un servicio a bordo de clase mundial y una cada vez más amplia red de destinos, fruto de una exitosa estrategia de internacionalización. A todo ello se suma una operación eficiente y flexible, que nos permite optimizar la utilización de la flota de aviones y adecuar itinerarios en función de la demanda, maximizando de esta forma el uso de nuestros activos.

In 2007 LAN reported record net income of US\$308 million, the best result in our history. We are particularly proud of the year's accomplishments, for despite a complex scenario of high fuel prices and increasing competition in the regional airline market the Company continued to grow, attracting new customers and consolidating its position as one of the leading carriers in Latin America.

LAN continued during 2007 to strengthen its differentiated value proposal, which is solidly built around a clear customer focus, high standards of reliability and safety, world-class on-board service and an ever-expanding destination network created by our highly successful strategy of internationalization. These qualities are backed by an efficient and flexible operation that optimizes the use of our fleet of aircraft while adapting routes and schedules to changes in demand, thereby maximizing the deployment of Company assets.

In line with this value proposal, LAN in

En línea con lo anterior, en este periodo anunciamos un histórico plan de inversiones que comprende la llegada de dos nuevos tipos de aviones para la flota de LAN, lo que nos situará a la vanguardia de la industria aérea de pasajeros y de carga al contar con una de las flotas más modernas del mundo. Por una parte, incorporaremos 32 Boeing 787 Dreamliners de largo alcance, modelo de última generación. Estas aeronaves llegarán entre los años 2011 y 2016, y consideran una inversión total del orden de los US\$ 3.500 millones, la más alta comprometida por la Compañía en toda su historia. El modelo Boeing 787 Dreamliners revolucionará la industria aérea al incorporar tecnología de última generación. Estas aeronaves son altamente eficientes en el consumo de combustible lo que garantiza una disminución de 25% en las emisiones, por lo que es considerado como el nuevo avión ecológico. Los nuevos aviones permitirán a nuestros clientes disfrutar de viajes más placenteros debido a los avances tecnológicos que presenta la cabina de pasajeros y, al mismo tiempo, permitirán a LAN operar nuevas rutas internacionales que se sumarán a la red de destinos actualmente servidos por las aerolíneas

2007 announced a historic investment plan which includes the arrival of two new types of aircraft that will transform our fleet into one of the most modern in the world, placing LAN firmly at the forefront of the airline industry in both the passenger and cargo businesses. Between 2011 and 2016 the Company will take delivery of a total of 32 Boeing 787 Dreamliners, an acquisition valued at US\$ 3.5 billion and the largest such investment in the history of the firm. This long-haul aircraft is set to revolutionize the industry thanks to its latest-generation technology. In particular, its high fuel efficiency will bring about a 25% drop in emissions, an achievement that has won it widespread admiration as the new ecological aircraft. With these new planes our customers will travel in greater comfort, the result of numerous technological improvements to the passenger cabin. The new model will also permit the Company to operate new international routes and broaden the network of destinations already served by the LAN Alliance, including LAN Airlines, LAN Perú, LAN Ecuador and LAN Argentina.

In similar fashion, LAN will reinforce its cargo business over the next few years

que integran la alianza LAN: LAN Airlines, LAN Perú, LAN Ecuador, y LAN Argentina.

Asimismo, con el objetivo de potenciar el negocio de carga en los próximos años incorporaremos cuatro aviones Boeing 777F a la flota, dos de los cuales comenzarán a operar durante el primer trimestre del 2009. Con ello, LAN será la primera empresa aérea de la región que contará con el carguero más moderno y con mayor capacidad y eficiencia del mundo en su tipo.

Estas nuevas órdenes de compra se suman al plan de flota anunciado con anterioridad y que considera en total la incorporación de 76 nuevas aeronaves entre 2008 y 2016. Todo este plan involucra inversiones por más de US\$ 5.600 millones hasta el año 2016, lo que confirma el compromiso de servicio y excelencia que tenemos con nuestros clientes pasajeros y de carga en el largo plazo. Más aun, con el propósito de apoyar nuestros planes de crecimiento por los próximos años y mantener nuestra clasificación internacional de Investment Grade, en el 2007 concretamos un exitoso aumento de capital que nos permitió recaudar US\$ 320 millones en los mercados de Chile y Estados Unidos.

Por otra parte, durante el 2007 continuamos avanzando en el proceso de modernización de nuestro producto de largo alcance, que apunta a brindar la mejor experiencia de viaje al pasajero en este tipo de operaciones. Al cierre de 2007 ya tenemos 15 de los 22 aviones de nuestra flota Boeing 767-300 reconfigurados con la nueva Premium Business de LAN, que reúne lo mejor de nuestra reconocida

with the incorporation of four Boeing 777Fs, two of which will go into operation during the first quarter of 2009. With this acquisition the Company will be the first airline in the region to count among its fleet the world's most modern freighter, providing the highest levels of capacity and efficiency in its class.

These new aircraft orders are in addition to the fleet plan announced earlier, and bring to 76 the total number of aircraft to be incorporated between 2008 and 2016. This initiative involves an investment of more than US\$ 5.6 billion through 2016, confirming LAN's commitment to delivering service and excellence over the long term to both our passenger and cargo customers. Moreover, with a view to bolstering our growth plans for the coming years and maintaining our investment grade credit rating, the Company successfully carried out a US\$320 million equity offering last year through funds raised on financial markets in Chile and the United States.

Also in 2007, LAN continued its progress on the modernization of the Company's long-haul fleet to ensure a superior flight experience for passengers on long-distance flights. As of year-end, fifteen of our 22 Boeing 767-300s had already been reconfigured with our new Premium Business class. Bringing together the best of the Company's well-recognized First and Business classes, this product includes full-flat 180-degree reclining seats, currently offered only by a select group of airlines around the world. LAN is thus the sole carrier in the region to provide this amenity to its passengers on flights between



Primera Clase y Ejecutiva y que considera la incorporación de asientos full flat -con inclinación de 180 grados- que sólo un selecto grupo de aerolíneas en el mundo ofrecen a sus pasajeros. LAN es la única Compañía de la región que ofrece este producto en vuelos entre Sudamérica y Norteamérica. A ello se suma un sistema de entretenimiento a bordo de última generación y una oferta de programación que ubica a LAN dentro de las aerolíneas con mayor variedad y entretención del mundo.

Este programa implica también mejoras en la clase Turista, con el objetivo de hacer más placentero el viaje. Se incorporan nuevos asientos, cada uno de los cuales cuenta con pantallas individuales de mayor tamaño, formato cine y óptima resolución con el mismo contenido de entretenimiento que la *Premium Business*. De esta forma, los pasajeros pueden escoger la variada programación a través del sistema audio y video a pedido con *touch screen* para seleccionar de manera cómoda y fácil las opciones directamente en la pantalla o, si lo prefieren, a través del control remoto. A todas estas novedades se suma un servicio personalizado y de excelencia, que LAN se preocupa de mejorar día tras día. Nuestro proyecto de reconfiguración de la flota Boeing 767-300 contempla una inversión total del orden de US\$ 80 millones y quedará completamente finalizado en el primer semestre de 2008.

En lo que respecta a las operaciones de corto alcance, a partir del 9 de abril de

South and North America. Also available to Premium Business class travelers is a latest-generation on-board entertainment system with a range of programming that is among the best and most varied in the business.

This upgrade program also includes improvements to passenger comforts in Economy class. New seats incorporate bigger individual video monitors with high resolution and widescreen displays offering the same entertainment content as in Premium Business. Passengers can make their audio and video programming choices directly and easily using the touch-screen function or the remote control. These features complement the high-level personalized service that LAN is constantly working to improve. The Boeing 767-300 retrofit project represents a total planned investment on the order of US\$ 80 million, and is scheduled for completion in the first half of 2008.

As regards short-haul operations, on April 9, 2007 the Company commenced implementation on all domestic Chilean flights of its "new way to travel" initiative, aimed at stimulating demand and making air travel more accessible to the general public. The initiative is based on the new Airbus 320 family of aircraft, with their higher daily utilization rates that enable us to provide more non-stop flights and more schedule alternatives both day and night, in combination with simplified airport and on-board processes to facilitate travel procedures. LAN.com has played a fundamental role in this new stage of our operations, generating significant time





2007 comenzamos a implementar en todos los vuelos dentro de Chile la nueva forma de viajar, cuyo objetivo es estimular la demanda para que volar sea cada vez más accesible a todas las personas. Se basa en la operación de aviones nuevos de la familia Airbus A320, que permiten aumentar su utilización diaria, con más vuelos sin escala y mayores alternativas de horario durante el día y la noche, así como procesos más simples en los aeropuertos y a bordo para facilitar los trámites del viaje. LAN.com ha cumplido un rol fundamental en esta nueva etapa, permitiendo ahorro de tiempo al chequearse directamente y comprando boletos cómodamente desde su propia casa u oficina, entre otros servicios.

Este innovador modelo nos ha permitido generar importantes eficiencias operativas y, consecuentemente, estructuras tarifarias más convenientes en directo beneficio de los pasajeros. Es así como en el año 2007 logramos reducir nuestras tarifas significativamente, con disminuciones de hasta 35% en las tarifas más bajas, acorde con nuestro propósito de convertir al avión en la alternativa más utilizada para viajar en el país, constituyendo una ventajosa opción frente al transporte terrestre en las rutas nacionales.

savings by offering direct ticket purchase and check-in from the customer's home or office, among other services available on our website.

This innovative model has resulted in major operating efficiencies that have translated into more attractive fare structures which directly benefit our passengers. Thus, in 2007 we significantly lowered our fares with reductions of up to 35% on the cheapest flights, part of our commitment to transform air travel into the most commonly used transportation method in Chile and an attractive alternative to land transportation on domestic routes.

In furtherance of our objective to offer greater connectivity within the South American region, LAN initiated implementation of its commercial agreement with TAM during the last quarter of 2007 to substantially improve options for passengers flying to an array of destinations within the continent. Code-share arrangements have been set up covering LAN's domestic markets of Chile, Peru and Argentina together with TAM's domestic Brazilian market to furnish customers the benefit of more flight alternatives with multiple schedules and departures plus the full advantage of the two companies' customer-loyalty programs.

En línea con nuestro objetivo de ofrecer una mayor conectividad dentro de la región, en el último trimestre del año comenzamos a implementar un acuerdo comercial con TAM, que mejorará sustantivamente las opciones de los pasajeros para volar a numerosos destinos dentro de Sudamérica. Mediante el establecimiento de esquemas de código compartido, que incorpora los mercados domésticos de Chile, Perú y Argentina por parte de LAN y el mercado doméstico brasilero por parte de TAM, los clientes se verán beneficiados con más alternativas de vuelos, con múltiples opciones de horarios y frecuencias, al mismo tiempo que podrán aprovechar las ventajas de los respectivos programas de fidelización de las dos compañías.

En LAN estamos permanentemente evaluando oportunidades para ingresar a nuevos mercados con miras a expandir la red de destinos. En función de ello, con satisfacción puedo señalar que en junio de 2007 LAN Airlines retomó sus operaciones directas desde Santiago a Nueva York, suspendidas luego de los atentados del 11 de septiembre del 2001, e inició vuelos non-stop a Los Angeles, en Estados Unidos. De esta forma, estamos ofreciendo las mejores alternativas para los pasajeros que viajan por negocios o turismo a ambos destinos. Adicionalmente, en agosto del 2007 LAN Perú inició operaciones directas a Europa, con tres vuelos

*At LAN we are always on the lookout for opportunities to enter new markets and expand our network. It is therefore with particular satisfaction that I can report to you the re-launch in June 2007 of direct flights between Santiago and New York, which had been suspended in the wake of 9/11 in 2001. With our new non-stop service from Santiago to Los Angeles, also launched last year, LAN now offers the best alternative for tourism and business travelers to these two U.S. destinations. Furthermore, in August 2007 LAN Perú began direct flights to Europe with three weekly flights between Lima and Madrid. Also noteworthy is that on April 1 of 2007, LAN Argentina and LAN Ecuador became members of **oneworld**. Their entry means that all companies in the LAN Alliance now belong to this select group of airlines, whose vast network covers approximately 700 destinations around the globe.*

Our ongoing dedication to supplying an excellent product with the best on-board service and the highest safety standards has not only enabled LAN to consolidate its leadership in the region, but has also earned us respect and recognition throughout the world. This was made evident in 2007 when Global Traveler, the prestigious American travel magazine, awarded LAN the Award for Best Airline in Central/South America. The much-coveted prize reflects the views of experienced international business travelers. LAN was also chosen last year as the



Cabe destacar además que a partir del 1 de abril del 2007 LAN Argentina y LAN Ecuador se integraron como afiliadas a **oneworld**, con lo cual todas las compañías de la alianza LAN forman parte de este selecto grupo de aerolíneas.

Also noteworthy is that on April 1 of 2007, LAN Argentina and LAN Ecuador became members of **oneworld**. Their entry means that all companies in the LAN Alliance now belong to this select group of airlines.

semanales entre Lima y Madrid. Cabe destacar además que a partir del 1 de abril del 2007 LAN Argentina y LAN Ecuador se integraron como afiliadas a **oneworld**, con lo cual todas las compañías de la alianza LAN forman parte de este selecto grupo de aerolíneas, cuya vasta red incluye cerca de 700 destinos en todo el mundo.

Nuestro permanente esfuerzo por entregar un producto de excelencia, con el mejor servicio a bordo y los más elevados estándares de seguridad, no sólo nos ha permitido consolidar nuestra posición de liderazgo en la región sino también ganar el reconocimiento y respeto del mundo entero. Es así como en el 2007 LAN fue distinguida por la prestigiosa revista norteamericana Global Traveler como la

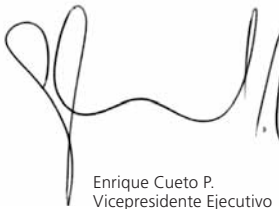
best regional airline in South America at the World Airline Awards held by SKYTRAX, the well-known English research consultancy, and was elected South America's leading airline at the World Travel Awards on the basis of voting by some 170,000 industry professionals and travel agents worldwide.

None of these distinctions were achieved by mere chance. On the contrary, they are the fruit of the Company's consistent efforts over time coupled with a solid growth strategy founded on modern, efficient and flexible management whose first priority is customer satisfaction. Also a key factor in these results is the commitment of our people, the team of LAN employees whose hard work and constant dedication have been essential in bringing

mejor aerolínea de Centro y Sudamérica, distinción que refleja la opinión de experimentados viajeros de negocios a nivel internacional. Asimismo, LAN fue elegida como la mejor compañía aérea de Sudamérica de acuerdo a la entrega de premios mundiales de aerolíneas -World Airline Awards- otorgados por la importante empresa inglesa de estudios de mercado SkyTrax, e igual reconocimiento recibió según los premios World Travel Awards que se otorgan en base a la votación de alrededor de 170.000 profesionales y agentes de viaje de todo el mundo.

Todos estos logros no son fruto del azar. Muy por el contrario, son el resultado de un trabajo consistente a través del tiempo y una sólida estrategia de crecimiento basada en una gestión moderna, eficiente y flexible, donde la preocupación por el cliente es la primera prioridad. En estos resultados ha sido clave también el compromiso de nuestra gente, los equipos humanos de LAN, cuyo esfuerzo y dedicación constante han sido fundamentales para llevar a LAN al sitial de liderazgo que hoy ostenta en la región. Por eso, no quiero terminar sin antes reconocer especialmente el aporte de cada uno de nuestros colaboradores, así como agradecer la confianza de nuestros accionistas en la gestión, cuya meta no es otra que posicionar a LAN entre las mejores aerolíneas del mundo en calidad de servicio, confiabilidad y seguridad.

the Company to the regional leadership status it enjoys today. For this reason I want to conclude with a special word of recognition for the contribution of each one of our employees and an expression of thanks to our shareholders for their trust in our management, whose goal is none other than to position LAN among the best airlines of the world in reliability, safety and quality of service.



Enrique Cueto P.
Vicepresidente Ejecutivo
Chief Executive Officer



Lo mejor de Brasil, conócelo con LAN
Get to know the best of Brasil with LAN



Gobierno Corporativo

Corporate Governance

Lan Airlines S.A. ("LAN") es una sociedad anónima abierta, listada en la Bolsa de Comercio de Santiago, Bolsa de Valores de Valparaíso, Bolsa Electrónica de Chile y Bolsa de Valores de Nueva York (NYSE).

Las prácticas de gobierno corporativo de LAN se rigen por el siguiente marco legal: Ley 18.046 Sobre Sociedades Anónimas; Reglamento de Sociedades Anónimas; Estatutos Sociales de Lan Airlines S.A.; Ley 18.045 de Mercados de Valores y por la normativa de la Superintendencia de Valores y Seguros de Chile (SVS) y de la Securities and Exchange Commission de Estados Unidos (SEC).

La Compañía cuenta con un Código de Ética aplicable a altos ejecutivos financieros con el objeto de promover conductas honestas y éticas, evitar cualquier tipo de

Lan Airlines S.A. ("LAN") is a publicly traded corporation listed on the Santiago Stock Exchange, the Valparaíso Stock Exchange, the Electronic Stock Exchange of Chile and the New York Stock Exchange (NYSE).

LAN's corporate governance practices are regulated by the following legal framework: Law No. 18.046 on Corporations; Regulations on Corporations; Lan Airlines S.A. Company Bylaws; Law No. 18.045 on Securities Markets; the regulations of the Chile Superintendent of Securities and Insurance (Superintendencia de Valores y Seguros, SVS) and the U.S. Securities and Exchange Commission (SEC).

LAN Airlines has a Code of Ethics for senior financial executives to promote honest and ethical conduct, avoid conflicts

conflicto de intereses, velar por la adecuada divulgación de información financiera y el cumplimiento de las regulaciones que se le aplican.

La administración de la Compañía está en manos de un Directorio compuesto por nueve miembros titulares que se eligen cada dos años por la Junta Ordinaria de Accionistas. El Directorio se reúne en sesiones ordinarias mensualmente y en sesiones extraordinarias cada vez que las necesidades sociales así lo exijan.

of interest and ensure proper disclosure of financial information and full compliance with all applicable regulations.

The management of the Company is the responsibility of a Board of Directors consisting of nine voting members who are elected every two years by the Annual General Meeting of Shareholders. The Board holds regular meetings once a month and special meetings whenever necessary.



Directorio
Board of Directors

Jorge Awad Mehech
Darío Calderón González
José Cox Donoso
Juan José Cueto Plaza
Juan Cueto Sierra
Ramón Eblen Kadis
Bernardo Fontaine Talavera
Andrés Navarro Haeussler

Presidente / Chairman
Director
Director
Director
Director
Director
Director
Director

Sebastián Piñera Echenique renunció al Directorio en julio de 2007 y no fue reemplazado

Sebastián Piñera Echenique resigned from the Board in July 2007 and was not replaced

Comité de Directores
Directors Commite

José Cox Donoso
Jorge Awad Mehech
Ramón Eblen Kadis

Presidente / Chairman
Director
Director

Principales Ejecutivos Senior Management

Enrique Cueto Plaza

Ignacio Cueto Plaza

Armando Valdivieso Montes

Cristián Ureta Larraín

Alejandro de la Fuente Goic

Marco Jofré Marín

Carlos Prado Cánepa

Emilio del Real Sota

Enrique Elsaca Hirmas

Vicepresidente Ejecutivo LAN / CEO LAN

Gerente General LAN / President and COO LAN

Gerente General Pasajeros / CEO Passenger

Gerente General Carga / CEO Cargo

Vicepresidente Finanzas Corporativas / Chief Financial Officer

Vicepresidente Técnico / Senior Vice President Operations,
Engineering and Maintenance

Vicepresidente Negocios Corporativos / Senior Vice President
Corporate Investment

Vicepresidente Personas / Senior Vice President Human Resources

Vicepresidente Planificación Estratégica / Senior Vice President
Strategic Planning



12 Principales Accionistas Main Shareholders

	2007		2006	
	Acciones / Shares	% del Total / % of Total	Acciones / Shares	% del Total / % of Total
INV COSTA VERDE LTDA Y CIA EN COMANDITA POR ACCIONES	85.083.567	25,1%	86,133,567	27.0%
AXXION S.A.	64.477.874	19,0%	65,827,874	20.6%
THE BANK OF NEW YORK	32.712.367	9,7%	43,542,425	13.7%
INVERSIONES SANTA CECILIA S.A.	24.767.920	7,3%	23,417,920	7.3%
INVERSIONES ANDES S.A.	22.288.695	6,6%	21,288,695	6.7%
LARRAIN VIAL S.A. CORREDORA DE BOLSA	7.784.508	2,3%	5,241,616	1.6%
BANCHILE CORREDORES DE BOLSA S.A.	6.099.607	1,8%	2,264,900	0.7%
INVERSIONES ALCALA S.A.	4.744.677	1,4%	-	-
INVERSIONES LOS GUINDOS S.A.	4.744.677	1,4%	-	-
TRES MARES S.A.	4.677.797	1,4%	6,590,598	2.1%
CITIBANK CHILE CTA.DE TERCEROS CAP.XIV RES	4.349.569	1,3%	1,874,321	0.6%
CELFIN CAPITAL S.A. CORREDORES DE BOLSA	3.994.341	1,2%	3,450,017	1.1%

De acuerdo a un pacto de accionistas firmado en 2004, LAN es controlada en forma conjunta por el grupo Cueto (representado por Inversiones Costa Verde Ltda. y Cía. en Comandita por acciones e Inversiones Mineras del Cantábrico S.A.) y el grupo Piñera (a través de Axxion S.A. e Inversiones Santa Cecilia S.A.).

Al 31 de Diciembre del 2007, LAN contaba con un total de 1.123 accionistas en su registro. A esa fecha, un 9,7% de la propiedad de la compañía se encontraba en la forma de ADRs (American Depositary Receipts), los que se transan en la NYSE.

Under the terms of a shareholders' agreement signed in 2004, LAN is jointly controlled by the Cueto group (represented by Inversiones Costa Verde Ltda. y Cía. en Comandita por Acciones and Inversiones Mineras del Cantábrico S.A.) and the Piñera group (acting through Axxion S.A. and Inversiones Santa Cecilia S.A.).

As of December 31, 2007, LAN had 1,123 registered shareholders. On that date, 9.7% of the Company's stock was held in the form of ADRs (American Depositary Receipts) traded on the NYSE.





Lo mejor de Perú, Paraguay, Bolivia y Venezuela conócelo con LAN
Get to know the best of Peru, Paraguay, Bolivia and Venezuela with LAN



La Empresa

The Company

En 1999 se concretó un paso decisivo hacia la regionalización de sus operaciones con el lanzamiento de LAN Perú. Ello se vio reforzado con la creación de LAN Ecuador en 2003 y de LAN Argentina en 2005.

An important step towards this goal was taken in 1999 with the launch of LAN Perú, which has since been joined by LAN Ecuador, created in 2003, and LAN Argentina, inaugurated in 2005.

Historia de la Sociedad History of the Company

El origen de LAN Airlines S.A. se remonta a 1929, año en que fue creada como empresa pública del Estado bajo el nombre de "Línea Aérea Nacional de Chile" con el objetivo de prestar servicios de transporte aéreo de pasajeros, carga y correspondencia. En 1946 la Compañía realizó sus primeros vuelos internacionales con destino a Buenos Aires, Argentina, y más tarde, en 1958 y 1970, tuvieron lugar las primeras operaciones a Estados Unidos y Europa, respectivamente.

La empresa fue constituida como sociedad de responsabilidad limitada mediante escritura pública del 30 de diciembre de 1983, cuyo extracto fue inscrito con igual fecha a fojas 20.341 número 11.248 del Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago, y publicado en el Diario Oficial del día siguiente. Posteriormente, en agosto de 1985, la empresa se convirtió en sociedad anónima bajo el nombre de "Línea Aérea Nacional de Chile S.A.", la que por expresa disposición de la Ley N°18.400 pasó a ser la continuadora legal de la empresa estatal creada en 1929.

The origins of LAN go back to 1929 when it was created as a state-owned enterprise under the name "Línea Aérea Nacional de Chile" to provide air transport for carrying passengers, cargo and mail. In 1946 the Company began international operations with flights to Buenos Aires, Argentina, later launching services to the United States in 1958 and Europe in 1970.

LAN was constituted as a limited liability Company by notarized deed on December 30, 1983. An extract of the deed was inscribed on the same date in the Register of Commerce at the Chilean Land Registry Office in Santiago and published the following day in the Official Gazette (Diario Oficial). In August 1985 it became a corporation under the name "Línea Aérea Nacional de Chile S.A.", expressly designated by Law No. 18.400 as the legal successor to the original company created in 1929.

After 60 years as a state-owned enterprise, the privatization of LAN was initiated in 1989 with the sale of 51% of the

Tras operar durante 60 años como empresa estatal, en 1989 se dio inicio a su privatización, luego que el Estado de Chile vendiera el 51% de su capital accionario a inversionistas nacionales y a Scandinavian Airlines System (SAS). Este proceso culminó en 1994, año en que los actuales socios controladores de la Compañía, conjuntamente con otros accionistas principales, adquirieron el 98,7% de las acciones de la sociedad, incluyendo aquellas que permanecían en manos del Estado.

A partir de entonces LAN comenzó un decidido proceso de expansión e internacionalización, en el marco de su nueva orientación estratégica enfocada a convertirla en la aerolínea líder de América del Sur. En 1999 se concretó un paso decisivo hacia la regionalización de sus operaciones con el lanzamiento de LAN Perú. Ello se vio reforzado con la creación de LAN

airline's equity to domestic investors and Scandinavian Airlines System (SAS). This process was completed in 1994 when the current controlling stockholders together with other principal owners of stock acquired 98.7% of the Company's shares, including those then still in the hands of the government.

Since that time LAN has been vigorously engaged in the expansion and internationalization of its operations as part of a new corporate strategy to become the leading South American airline. An important step towards this goal was taken in 1999 with the launch of LAN Perú, which has since been joined by LAN Ecuador, created in 2003, and LAN Argentina, inaugurated in 2005.

With a view to consolidating the LAN trademark and reinforcing its internationa-



Ecuador en 2003 y de LAN Argentina en 2005.

Con el objetivo de consolidar la marca LAN y apoyar el proceso de internacionalización de sus operaciones, como también de reflejar los valores y atributos comunes a través de todas las empresas que forman la Alianza LAN, en el año 2004 se concretó el cambio de imagen corporativa de la empresa. En efecto, la Junta Extraordinaria de LAN Chile S.A. celebrada el 23 de julio de 2004 acordó cambiar el nombre de la Compañía a "LAN Airlines S.A.". Un extracto de la escritura a la que se redujo el Acta de dicha Junta fue inscrito en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces a fojas 25.128, número

lization process while reflecting the values and characteristics common to all LAN Alliance airlines, a change was made to the Company's corporate image in 2004. At an extraordinary shareholders' meeting of LAN Chile S.A. on July 23 of that year, shareholders agreed to change the name of the Company to "LAN Airlines S.A." A written record of the meeting was filed with the Register of Commerce at the Chilean Land Registry Office (folio 25.128, no. 18.764) and published in the Official Gazette (Diario Oficial) on August 21. The change of name officially took effect on September 8, 2004.

18.764 correspondiente al año 2004, y se publicó en el Diario Oficial del 21 de agosto de 2004. La fecha efectiva del cambio de nombre fue el 8 de septiembre de 2004.

Hoy LAN Airlines es la principal Compañía aérea de pasajeros en Chile, Perú y Ecuador, y tiene una importante participación en Argentina. En el negocio de carga es el principal operador de la región, luego de expandir sus operaciones mediante participaciones en operaciones cargueras en otros países, como son Brasil y México.

LAN Airlines S.A. se rige por las normas aplicables a las sociedades anónimas abiertas, encontrándose inscrita para estos efectos bajo el N° 0306, del 22 de enero de 1987, en el Registro de Valores de la Superintendencia de Valores y Seguros.

Today LAN Airlines is the main passenger airline in Chile, Peru and Ecuador, and enjoys a significant share of the market in Argentina. In the cargo sector, expansion of its services through holdings in operations based in other countries such as Brazil and Mexico has made LAN the region's principal cargo operator.

LAN Airlines S.A. operates pursuant to regulations applicable to publicly held corporations, and is registered under Inscription No. 0306 dated January 22, 1987 in the Register of Securities of the Superintendent of Securities and Insurance.

Primer vuelo	1929	First flight
Primer vuelo a Argentina	1946	First flight to Argentina
Primer vuelo a Estados Unidos	1958	First flight to United States
Primeros aviones Jet	1964	First Jet aircraft
Primer vuelo a Europa	1970	First flight to Europe
Privatización	1989	Privatization
Adquirida por los actuales accionistas mayoritarios	1994	Acquired by current majority shareholders
Listada en la Bolsa de Valores de Nueva York ("LFL")	1997	Listed on New York Stock Exchange ("LFL")
Inicio del programa de renovación de flota de carga Boeing 767	1998	Initiation of Boeing 767 freighter fleet replacement program
Alianza con American Airlines Lanzamiento de LAN Perú	1999	Alliance with American Airlines Launch of LAN Peru
Incorporación a oneworld Inicio del programa de renovación de flota de pasajeros Airbus que incluye 27 aviones	2000	Incorporation into oneworld Initiation of Airbus passenger fleet renewal program including 27 aircraft
Alianza con Iberia Inauguración del terminal de carga en Miami	2001	Alliance with Iberia Inauguration of Miami cargo facility
Alianza con Qantas Alianza con Lufthansa Cargo	2002	Alliance with Qantas Alliance with Lufthansa Cargo
Lanzamiento LAN Ecuador	2003	Launch of LAN Ecuador
Cambio de imagen corporativa: LAN Airlines S.A. ("LAN")	2004	Change in corporate image: LAN Airlines S.A. ("LAN")
Lanzamiento LAN Argentina Aprobación órdenes de compra por 44 aviones	2005	Launch of LAN Argentina Approval of purchase orders for 44 aircraft
Lanzamiento nueva clase Premium Business	2006	Launch of new Premium Business Class
Lanzamiento "Nueva Forma de Viajar"	2007	Launch of new business model for short haul operations
Aumento de capital por US \$320 millones		Secondary equity offering for US \$320 million
Órdenes por 32 Boeing 787 Dreamliners y 4 Boeing 777 cargueros		Orders for 32 Boeing 787 Dreamliners and 4 Boeing 777 freighters

Negocio de Pasajeros Passenger Business

LAN es una de las aerolíneas líderes de América Latina en el transporte de pasajeros. La Compañía ha logrado un sólido posicionamiento de marca en la región gracias a un enfoque centrado en el cliente, que apunta a brindarle la mejor experiencia de viaje al pasajero tanto en las rutas de corto como de largo alcance.

En línea con lo anterior, LAN se ha preocupado permanentemente de fortalecer los atributos que la diferencian de sus competidores, como son el sostenido desarrollo de una amplia red de rutas a través del mundo, los más altos niveles de seguridad en vuelo y un servicio a bordo de calidad mundial, caracterizado por una atención cálida y amable.

A través de la Alianza LAN, compuesta por LAN Airlines, LAN Express, LAN Perú, LAN Ecuador y LAN Argentina, la Compañía desarrolla su negocio de pasajeros en dos segmentos principales: vuelos internacionales, tanto de largo alcance como regionales, y servicios domésticos en Chile, Perú y Argentina. Estas aerolíneas comparten una misma filosofía y valores comunes, asegurando de esta forma un idéntico estándar de atención, seguridad

LAN is one of the leading passenger airlines in Latin America. The solid positioning of its company name is built firmly upon a client-centered approach that aims to provide customers the best travel experience on both short and long-haul routes.

In keeping with this commitment, LAN has constantly sought to strengthen the qualities that set it apart from its competitors. These include the sustained development of a wide international route network, the highest in-flight safety standards, world-class on-board service and friendly, courteous attention.

Under the LAN Alliance, composed of LAN Airlines, LAN Express, LAN Perú, LAN Ecuador and LAN Argentina, the Company's passenger business operates in two main segments: international flights, both regional and long-haul, and domestic services in Chile, Peru and Argentina. All of the Alliance airlines share the same philosophy and values, thereby ensuring identical levels of service, safety and efficiency so that passengers enjoy a unique traveling experience on every one of our routes.



y eficiencia en cada una de ellas, para brindarle al pasajero una experiencia de viaje única en todas las rutas.

Durante 2007 la Compañía dio un significativo paso adelante al diferenciar su propuesta de valor basado en los diferentes tipos de rutas que sirve. Es así como en los mercados domésticos LAN implementó un novedoso modelo de negocios que contempla tarifas más atractivas, más vuelos directos y un nuevo proceso de servicio a bordo. Por otra parte, para vuelos de largo alcance LAN continuó invirtiendo en mejorar cada vez más su flota de aviones Boeing 767-300 equipándolos con la nueva clase Premium Business. Ambos proyectos fueron determinantes en los resultados récord obtenidos por LAN en este ejercicio y que dieron lugar al año de mayor crecimiento en la historia de la Compañía.

In 2007 the Company took a major step in differentiating its value proposition based on the range of routes it serves. In its domestic markets LAN implemented a novel business model that includes more attractive fares, more direct flights and a new on-board service process. As for long-haul flights, we continued to invest in improvements to our fleet of Boeing 767-300s, equipping the aircraft for our new Premium Business class. Both projects were decisive in attaining record results for the year and the best growth performance in Company history.

Passenger revenue totaled US\$2,197.2 million in 2007, up 21.2% over the previous year. Passenger traffic jumped

Los ingresos de pasajeros totalizaron US\$2.197,2 millones en el año 2007, un 21,2% más en comparación con 2006. El tráfico de pasajeros se incrementó 23,1%, reflejado en un total de casi 11,1 millones de pasajeros transportados, un aumento de 24,9% en relación al año anterior. Dicho incremento fue impulsado por la expansión de las operaciones en rutas de largo alcance, el desarrollo de las operaciones regionales y el aumento de las operaciones en Chile y en otros mercados de la región, especialmente en Perú y en Argentina.

Cabe destacar que en septiembre de 2007 LAN finalizó la implementación de la primera fase de su nuevo sistema de gestión de ingresos o Revenue Management, "Real Origin and Destination Solution", mediante el cual busca optimizar los ingresos del negocio de pasajeros, considerando una demanda por origen-destino real para toda la red de aviones de pasajeros. De esta forma, puede abordar eficientemente el sólido crecimiento de la Compañía en los últimos años y el conti-

23.1%, reflecting a rise in passengers carried to 11.1 million or 24.9% above the 2006 figure. This improvement was driven by the expansion of long-haul routes, further development of our regional services and increased domestic operations in Chile and other regional markets, especially Peru and Argentina.

A major highlight of 2007 took place in September when LAN finalized the implementation of the first phase of its new revenue management system. Known as "Real Origin and Destination Solution," it is designed to optimize passenger revenue based on actual demand per origin-destination for LAN's entire passenger network. In this way, it accounts for the Company's solid growth in recent years and the continuous development of its multi-hub model. With the adoption of this new approach, LAN hopes to position itself among the top five airlines worldwide in revenue management practices. The second phase of the system is scheduled for implementation during the second half of 2008.

nuo desarrollo de su modelo multi-hub. Con esto LAN espera posicionarse entre las cinco mejores aerolíneas del mundo en términos de prácticas de gestión de ingresos. La segunda fase de implementación de este sistema se llevará a cabo durante el segundo semestre del 2008.

Negocio Internacional

LAN es una aerolínea eminentemente internacional, ya que aproximadamente el 76% de su capacidad en aviones de pasajeros se genera en este tipo de rutas. La Compañía sirve actualmente a 59 destinos a nivel mundial, a través de una extensa red de cobertura que ofrece una completa conectividad dentro de América Latina y conecta la región con Norteamérica, Europa y el Pacífico Sur.

Durante el año 2007 LAN continuó avanzado con pasos sólidos en su estrategia de internacionalización, agregando nuevas rutas e incrementando frecuencias para mejorar su oferta, de tal forma de ofrecer las mejores alternativas a los pasajeros que viajan tanto por negocios como por turismo.

Es así como el 1º de junio de 2007 LAN retomó las operaciones directas entre Santiago y Nueva York –suspendidas luego de los atentados del 11 de septiembre de 2001–, con tres vuelos semanales que se suman a las seis frecuencias en la ruta Santiago-Lima-Nueva York. Adicionalmente la Compañía dio inicio a los vuelos non stop entre Santiago y Los Angeles, en Estados Unidos, con cinco vuelos directos a la semana, que se agregan a dos que operan la ruta Santiago-Lima-Los Angeles.

International Operations

With approximately 76% of its passenger capacity destined to international routes, LAN is truly a global airline. The Company currently serves 59 destinations around the world through an extensive network that offers full connectivity within Latin America while also linking the region to North America, Europe and the South Pacific.

LAN continued to make steady strides during 2007 in the implementation of its internationalization strategy, adding new routes and increasing frequencies to improve its offer and provide better alternatives for both business and leisure travelers.

Thus, on June 1 2007 LAN resumed direct service between Santiago and New York, suspended in 2001 in the wake of 9/11, with three flights a week supplementing the six existing ones on the Santiago-Lima-New York route. In addition, the Company launched a new non-stop service five times a week between Santiago and Los Angeles, complementing the airline's two Santiago-Lima-Los Angeles flights. LAN Perú inaugurated service between Lima and Madrid in August 2007 with three direct flights weekly, while in December LAN Airlines added a seventh weekly departure to its Santiago-Sydney route. Also in December, LAN Ecuador increased its weekly flights between Guayaquil and Madrid from six to seven.





Asimismo, LAN Perú inauguró en agosto de 2007 una nueva ruta entre Lima y Madrid, con tres vuelos semanales directos. Además, en diciembre LAN Airlines incorporó una séptima frecuencia semanal en la ruta Santiago-Sydney y LAN Ecuador hizo lo propio en la ruta Guayaquil-Madrid.

En el ámbito regional la Compañía continuó trabajando en la consolidación de su hub en Lima, que constituye el centro de la red latinoamericana de LAN y que complementa su red intercontinental. Este proyecto iniciado en 2004 ha sido clave para la internacionalización de LAN, al permitirle consolidar tráfico e incrementar la frecuencia de los vuelos dentro de la región. En este sentido el año 2007 no fue la excepción y es así como la Compañía continuó potenciando su cobertura regional con destinos adicionales y mayores frecuencias, cubriendo actualmente desde Lima las ciudades de Guayaquil, Quito, Bogotá, Caracas, La Paz, Santa Cruz, Santiago, Buenos Aires, Sao Paulo y México.

Consistente con su objetivo de brindar al pasajero una experiencia de viaje única en las operaciones de largo alcance, durante 2007

At the regional level, LAN made further advances in building up its hub in Lima, which is now the nerve centre of the Company's Latin American network and complements its international coverage. Initiated in 2004, the hub project has played a key role in our internationalization process, enabling us to consolidate traffic and offer greater frequencies around the region.

Progress on this strategy continued in 2007 with the strengthening of its regional coverage out of Lima through additional destinations and more departures. The list of cities served now from Lima includes Guayaquil, Quito, Bogota, Caracas, La Paz, Santa Cruz, Santiago, Buenos Aires, Sao Paulo and Mexico.

Consistent with its goal of providing passengers a unique flying experience on long-haul routes, LAN continued moving forward in 2007 on the reconfiguration of its Boeing 767-300s with the implementation of the Premium Business and revamped Economy classes. By December the new configuration had been installed in fifteen of the 22 Boeing 767-300s, with the remaining aircraft to be completed during 2008. This initiative represents an investment on the order of

LAN continuó avanzando en la reconfiguración de sus aviones Boeing 767-300, implementando su nueva clase Premium Business y una renovada clase Turista. Es así como a diciembre de ese año, 15 aviones de un total de 22 que componen la flota Boeing 767-300 de LAN ofrecen ya esta nueva configuración, proceso que se completará en todas las aeronaves de este modelo durante 2008. La iniciativa representa una inversión del orden de US\$ 80 millones en el servicio que LAN brinda a sus clientes pasajeros.

La nueva Premium Business de LAN considera la incorporación de asientos cama full flat reclinables en 180°, asegurándole al pasajero un descanso reponedor así como la máxima privacidad y comodidad durante el viaje. A ello se suma la incorporación de un sistema de entretenimiento de última generación y un servicio a bordo de excelencia y personalizado, todo lo cual posiciona a LAN como la única Compañía de la región que ofrece un producto de esta categoría en este tipo de operaciones. Adicionalmente la renovación de su clase Turista considera la incorporación de nuevos asientos, con un diseño ergonómico y mayor grado de inclinación para brindar más comodidad, dotados además de modernas pantallas individuales e igual contenido de entretenimiento que la Premium Business.

US\$ 80 million in improving the service provided to our customers.

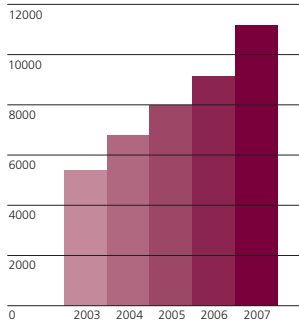
Among the benefits of LAN's Premium Business class are "full-flat" 180-degree reclining seats that ensure passengers arrive at their destination fully rested after flying in maximum comfort and privacy. This plus a latest-generation entertainment system and excellent personalized in-flight service positions LAN as the only Company in the region offering a product of such caliber on this type of operation. As for our Economy class, new ergonomically designed seats with a greater recline angle provide increased comfort, and are fitted with individual video screens that feature the same entertainment choices as in Premium Business.

To meet the needs of business travelers on short haul trips, LAN in 2007 unveiled its new Business Express class for flights in South America. This project entails the redesign of the Company's fleet of Airbus A320s to include an exclusive cabin serving only twelve passengers who are thus assured a greater level of comfort with 50% more space than Economy class. LAN is the first airline in the region to offer this product on routes between Lima, Quito, Bogota and Caracas. Over the course

Pasajeros Passengers

Pasajeros / Passengers (Miles / Thousands)

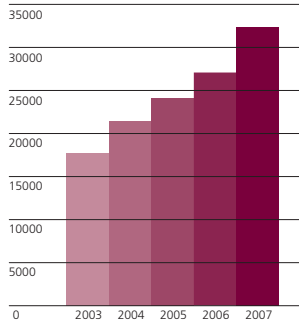
11,091.3



Capacidad Capacity

ASK (Millones / Millions)

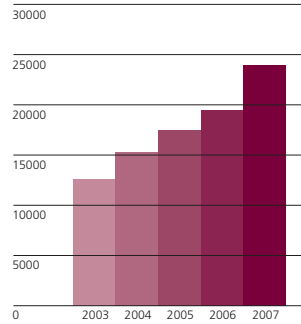
31,556.1



Tráfico Traffic

RPK (Millones / Millions)

24,001.2



Además, con el objetivo de brindar un servicio adecuado a las necesidades de los pasajeros que viajan por negocios en vuelos de corto alcance, LAN presentó a fines de 2007 su nueva Business Express para los vuelos dentro de Sudamérica. El proyecto considera el rediseño de la flota Airbus A320 para ofrecer una cabina exclusiva y atención para sólo 12 pasajeros, permitiéndoles disfrutar de mayor comodidad al disponer de un 50% más de espacio en relación a la clase Turista. Con ello, LAN se convierte en la primera aerolínea en la región que ofrece este producto en las rutas entre las ciudades de Lima y Quito, Bogotá y Caracas. Durante el año 2008 la Compañía proyecta implementar este servicio en el resto de los vuelos de corto alcance en Sudamérica.

Todos estos avances consolidaron la propuesta diferenciadora de LAN durante 2007 y le permitieron posicionarse exitosamente frente a la competencia que enfrenta en la mayoría de sus rutas. En este sentido, en las rutas a Norteamérica LAN compitió principalmente con Aerolíneas Argentinas, Air Canada, American Airlines, Continental Airlines, COPA, Delta Airlines y, Grupo TACA, mientras que en

of 2008 the Company plans to implement this service on all of its other short-haul flights within the continent.

All of these advances during 2007 further consolidated LAN's differentiated value proposal, successfully positioning the Company among the competition it faces on most of its routes. For North American destinations our main competitors were Aerolíneas Argentinas, Air Canada, American Airlines, Continental Airlines, COPA, Delta Airlines, and Grupo TACA, while on flights to Europe we competed with Air Comet, Air France-KLM, Iberia, and Swiss/Lufthansa. In the regional market, LAN's rival operators were principally Aerolíneas Argentinas, Aeroméxico, Avianca, COPA, Grupo TACA, GOL and TAM.

To complement its own efforts in developing the passenger business, LAN has entered into a number of strategic alliances and commercial agreements with other air carriers worldwide. This has enabled the Company to improve service levels by broadening its network of destinations, offering greater flight frequencies and an attractive program of benefits to its customers. These benefits include fre-

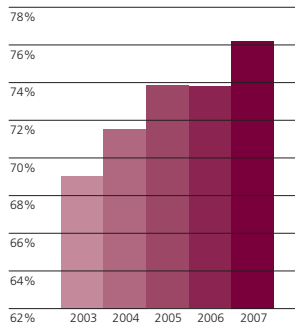


LAN ha complementado su propio desarrollo en el negocio de pasajeros con la suscripción de valiosas alianzas estratégicas y acuerdos comerciales con otros operadores aéreos alrededor del mundo.

To complement its own efforts in developing the passenger business, LAN has entered into a number of strategic alliances and commercial agreements with other air carriers worldwide.

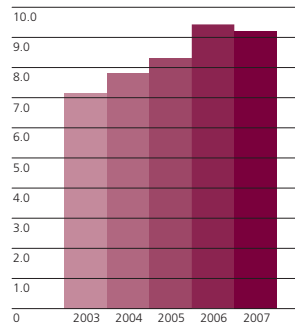
Factor de Ocupación
Load Factor
%

76.1%



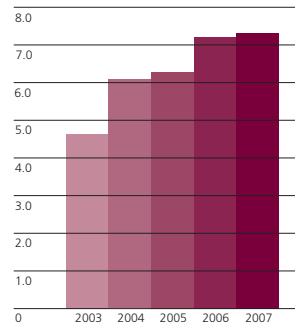
Yield Pasajeros
Passenger Yield
US\$ centavos / US\$ Cents

9.15



Ingreso por ASK
Revenue per ASK
US\$ Centavos / US\$ Cents

6.96



los vuelos con destino a Europa lo hizo con Air Comet, Air France-KLM, Iberia y Swiss/Lufthansa. En el mercado regional los competidores más relevantes de LAN son Aerolíneas Argentinas, Aeroméxico, Avianca, COPA, Grupo TACA, GOL y TAM.

LAN ha complementado su propio desarrollo en el negocio de pasajeros con la suscripción de valiosas alianzas estratégicas y acuerdos comerciales con otros operadores aéreos alrededor del mundo, lo cual le ha permitido mejorar su nivel de servicio al ampliar la red de destinos, ofrecer una mayor frecuencia de vuelos y un atractivo programa de beneficios para sus clientes, incluyendo acumulación de millas en programas de pasajero frecuente y acceso a más de 500 salones VIP en diferentes aeropuertos alrededor del mundo.

En este contexto destaca su participación en la alianza **oneworld**, integrada por las más prestigiosas aerolíneas del mundo, como son American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Qantas, Iberia y Finnair. Esta ventaja competitiva se vio fortalecida en el año 2007 con la incorporación de Japan Airlines, Malév Hungarian Airlines, Royal Jordanian y Dragonair a este selecto grupo.

quent flier miles and the use of more than 500 VIP lounges at airports around the globe.

*Prominent among these accords is the **oneworld** alliance, bringing together some of the world's most prestigious airlines such as American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Qantas, Iberia and Finnair. The competitive advantages of membership in the alliance were strengthened in 2007 with the incorporation into this select group of Japan Airlines, Malév Hungarian Airlines, Royal Jordanian and Dragonair.*

*On April 1 of last year LAN Argentina and LAN Ecuador also became affiliates of **oneworld**, in eloquent testimony to the high standards of safety and quality of service maintained by the two companies. Thus, all of the LAN Alliance airlines are now part of this prestigious grouping. As well as widening considerably our global network within Latin America through the incorporation of domestic routes in Argentina plus regional and internatio-*

Asimismo, a partir del 1º de abril de 2007 también se integraron LAN Argentina y LAN Ecuador como afiliadas a **oneworld**, siendo esto un claro reconocimiento a los elevados estándares de seguridad y calidad en el servicio que ambas compañías brindan a los pasajeros. Con ello, todas las aerolíneas de la alianza LAN ya forman parte de este prestigioso grupo, ampliando considerablemente la red global dentro de Latinoamérica, a través de la incorporación de itinerarios domésticos dentro de Argentina así como servicios regionales e internacionales desde y hacia ese país y desde y hacia Ecuador, además de expandir los nexos entre la región, Norteamérica y Europa. De esta forma, la red de **oneworld** cubre ya más de 675 destinos en 150 países, permitiéndoles a los pasajeros acceder a un sistema integrado de reservas y a una malla flexible de itinerarios.

A esta alianza global se suman los acuerdos bilaterales que LAN mantiene con otras aerolíneas que integran la alianza **oneworld**, como son American Airlines,

*nal services to and from Argentina and Ecuador, membership has also brought an expansion of our connections linking the region with North America and Europe. All in all, the **oneworld** network now covers more than 675 destinations in 150 countries, providing passengers an integrated reservation system and a flexible array of itinerary options.*

*In addition to this global alliance LAN has bilateral agreements with **oneworld** members American Airlines, British Airways, Iberia, and Qantas. In addition, the Company has bilateral agreements with Aeroméxico, Mexicana, Alaska Airlines and Korean Airlines. During 2007, code share agreements were implemented between LAN Peru and American Airlines, between LAN Peru and Iberia, and between LAN Ecuador and Iberia. LAN also signed a new commercial agreement with TAM, Brazil's largest operator, to develop connections between routes served by the two companies within South America and broaden the options for passengers traveling between the many destinations in the*



Durante el año 2007 LAN realizó un cambio revolucionario en sus operaciones de corto alcance mediante la implementación de un nuevo modelo de negocios, dando pie a un crecimiento histórico en el tráfico de sus mercados domésticos.

LAN revolutionized its short-haul operations during 2007 with the implementation of a new business model, triggering a historic growth performance in its domestic passenger markets.

British Airways, Iberia y Qantas. Adicionalmente, mantiene acuerdos bilaterales con Aeroméxico, Mexicana, Alaska Airlines y Korean Airlines. Durante el año 2007 se implementaron acuerdos de código compartido de LAN Perú con American Airlines e Iberia, y acuerdos de este mismo tipo entre LAN Ecuador e Iberia. Adicionalmente, en el año 2007 LAN suscribió un acuerdo comercial con TAM, la mayor aerolínea de Brasil, con el objetivo de desarrollar los enlaces aéreos en las rutas operadas por ambas compañías dentro de América del Sur y ampliar las opciones de los pasajeros para volar a numerosos destinos dentro de la región. En efecto, mediante el establecimiento de esquemas de código compartido para estas rutas, los clientes de las aerolíneas que integran la alianza LAN –LAN Airlines, LAN Perú, LAN Argentina y LAN Ecuador– contarán con todas las facilidades para poder viajar en las rutas operadas por TAM con múltiples opciones de horarios y frecuencias. En tanto los pasajeros de TAM podrán acceder a la vasta red de destinos operados por la alianza LAN en Chile, Perú y Argentina. Otras ventajas de esta alianza incluyen el uso de los salones VIP y la acumulación de millas en los programas de pasajero frecuente de ambas aerolíneas.

Mercados Domésticos

Durante el año 2007 LAN realizó un cambio revolucionario en sus operaciones de corto alcance mediante la implementación de un nuevo modelo de negocios, dando pie a un crecimiento histórico en el tráfico de sus mercados domésticos. Es así como el tráfico creció 23,5% en Chile, 31,8% en Perú y 41,6% en Argentina. Este modelo de negocios o “nueva forma de viajar” apunta a que las personas puedan acceder al avión como medio de transporte, ofreciendo una amplia gama de nuevas y atractivas tarifas.

Durante el último trimestre de 2006, LAN implementó un programa piloto en algunas rutas domésticas de Chile –Santiago a Punta Arenas, Puerto Montt, Osorno y La Serena– con vuelos en horarios alternativos a precios más bajos, lo que generó una excelente respuesta por parte de los clientes.

region. The establishment of code-share arrangements on these routes will enable customers flying with LAN Alliance members – LAN Airlines, LAN Perú, LAN Argentina and LAN Ecuador – to enjoy facilitated access to services operated by TAM, with multiple options in terms of schedules and frequencies. Meanwhile, passengers with the Brazilian line will gain access to the vast network of LAN Alliance destinations in Chile, Peru and Argentina. Other advantages of this new agreement include the use of VIP lounges and earning frequent-flyer miles on both airlines.

Domestic Markets

LAN revolutionized its short-haul operations during 2007 with the implementation of a new business model, triggering a historic growth performance in its domestic passenger markets. Traffic rose by 23.5% in Chile, 31.8% in Peru and 41.6% in Argentina. This new business model or “new way to travel” is designed to make air transportation accessible to more people by offering them a wide range of new and attractive fares.

During the final quarter of 2006, LAN launched a pilot program on certain routes within Chile (from Santiago to Punta Arenas, Puerto Montt, Osorno and La Serena) offering alternative departure times at lower prices. In view of the excellent response by the general public, a new fare structure was put into place on April 9, 2007, for all domestic Chilean flights. The great success of this initiative is mirrored in the more than 500,000 additional passengers recorded for the year, many of them traveling by plane for the first time. A decisive factor was the discounts LAN offered, which averaged 12% and reached as high as 35% in the case of the lowest fares. The same model was implemented in 2007 in the domestic Peruvian market, with similarly successful results.

Consecuente con lo anterior, a partir del 9 de abril de 2007 la nueva estructura tarifaria se implementó en todas las operaciones domésticas de Chile. El gran éxito del nuevo modelo de negocios significó el traslado de más de 500.000 pasajeros adicionales durante 2007, incluyendo un número importante de personas que viajaron en avión por primera vez. En esto fueron determinantes los descuentos aplicados por LAN, los que en promedio alcanzaron al 12% y hasta un 35% en el caso de las tarifas más económicas. El mismo modelo se implementó durante 2007 en el mercado doméstico de Perú, con resultados similarmente exitosos.

El modelo se basa en el reemplazo gradual de los aviones Boeing 737-200 por aviones nuevos de la familia Airbus A320 de última generación, que presentan mayor eficiencia en sus costos de mantenimiento y operación. Adicionalmente el plan considera un aumento de la utilización de los aviones, con nuevos itinerarios y más vuelos directos durante el día y la noche, y con procesos más simples para que viajar sea cada vez más fácil, rápido y económico.

Por otro lado, LAN.com ha cumplido un rol fundamental permitiendo ahorro de tiempo al chequearse directamente y generando eficiencias en directo beneficio de los clientes. Adicionalmente, la Compañía en el último trimestre del año realizó una completa renovación de su sitio web LAN.com, haciendo mucho más fácil y amigable la navegación.

The basis for the new model is the gradual replacement of LAN's fleet of Boeing 737-200s with new planes from the latest-generation Airbus A320 family that are more efficient in both maintenance and operating costs. The plan also involves more intensive use of aircraft with new routes, more direct day and night flights and simpler airport processes, making air travel easier, faster and cheaper.

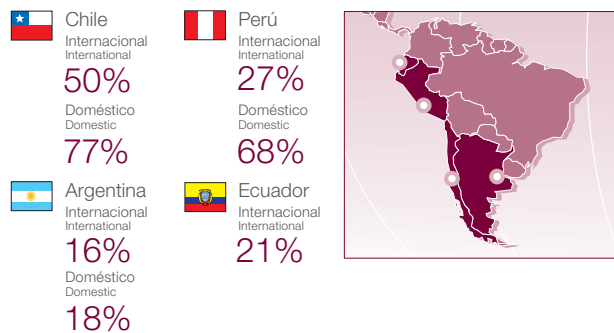
LAN.com has played a key role in reducing the time required for check-in, allowing for on-line check-in and thus generating efficiencies that directly benefit clients. Furthermore, during the last quarter of 2007 the Company completely redesigned its LAN.com website, making it much more user-friendly and easy to navigate.

These changes in the way LAN operates are all aimed at ensuring air transportation is more accessible to more people, and that it becomes the most common travel alternative in each country we serve. The goal is to carry 50% more passengers in 2008 than in 2006 as the model is implemented in the domestic Chilean and Peruvian markets and our Argentinean operations are consolidated.

Thus, the successful performance in 2007 on domestic operations in Chile was marked fundamentally by the implementation of the new business model, which



Participación de Mercado Pasajeros (Diciembre 2007)
Passenger Market Share (December 2007)



Fuente / Source : CORPAC, MIDT, JAC, BSP, LAN.

En suma, con este cambio, la nueva forma de viajar de LAN busca que el transporte aéreo sea accesible a más personas y se transforme efectivamente en la alternativa más utilizada para viajar en cada país. La meta es transportar un 50% más de pasajeros en 2008 que en 2006 en este tipo de operaciones, en la medida que se implemente el modelo en los mercados domésticos de Chile y Perú, y se consolide la operación de la Compañía en Argentina.

Así, el exitoso desempeño de las operaciones domésticas en Chile en 2007 estuvo marcado esencialmente por la implementación del nuevo modelo de negocios, lo que se tradujo en más de 3,0 millones de pasajeros transportados en el periodo, un 20,2% más que en 2006. Las operaciones de LAN en Chile cubren 13 destinos regulares, operados por aviones de la familia Airbus A320 y Boeing 737-200, éstos últimos actualmente en proceso de retiro. LAN mantuvo su liderazgo en las rutas nacionales, alcanzando un 77% de participación a diciembre 2007, pese a la competencia que enfrenta en este mercado con Sky Airlines y Air Comet Chile (ex Aerolíneas del Sur).

Asimismo, LAN Perú se mantuvo como la aerolínea preferida de los clientes en las rutas domésticas de ese país, manteniendo su liderazgo de mercado con un 68% de participación a diciembre 2007.

translated into a figure for passengers carried that surpassed three million, or 20.2% more than in 2006. LAN's operations in Chile now cover thirteen regular destinations served by aircraft from the Airbus A320 family as well as Boeing 737-200s, which are in the process of being phased out. The Company maintained its leadership position on domestic routes with 77% of the market in December 2007, despite the competition from Sky Airlines and Air Comet Chile (formerly Aerolíneas del Sur).

LAN Perú also maintained its status as the preferred airline on the country's internal routes with an industry-leading 68% of the market in December 2007. The airline's domestic operations, initiated in late 2004, now offer twelve destinations served by modern Airbus A319 aircraft, all recently integrated into the Company's fleet. The principal competitors in this segment are Star Perú, AeroCondor and Taca Perú.

Sus operaciones domésticas iniciadas a fines de 2004 cubren actualmente 12 destinos, operados por modernos aviones Airbus A319, recientemente incorporados a la flota de la Compañía. En este segmento, los principales competidores de LAN son las aerolíneas Star Perú, AeroCondor, y Taca Perú.

En tanto, la operación doméstica de LAN Argentina también exhibió importantes avances en este periodo, en la medida que se consolida su operación iniciada a mediados de 2005. A fines del ejercicio 2007 LAN Argentina servía ya un total de 10 destinos domésticos. Para servir en las rutas locales y de corto alcance LAN Argentina opera cinco aeronaves nuevas de la familia Airbus A320, lo que ha sido clave para mejorar la propuesta de valor para los pasajeros, al disponer de los aviones más modernos que operan en este mercado. En su segundo año completo de operaciones, LAN Argentina logró un 18% de participación en el mercado doméstico, en el cual compite principalmente con Aerolíneas Argentinas y Austral.

As for LAN Argentina, it also showed important advances over the period in the domestic market as it continues to consolidate its operations begun in mid-2005. By the end of 2007 the airline was already flying to ten destinations around the country. LAN Argentina's local and short-haul routes are handled by five new Airbus A320 family aircraft, and as the most modern planes in that market they have been key in improving the value proposal offered to passengers. In just its second year of operation, the Company captured 18% of the domestic Argentinean market, in which it competes mainly with Aerolíneas Argentinas and Austral.

Principales Premios 2007 / Major Awards 2007

GLOBAL TRAVELER

MEJOR AEROLÍNEA DE CENTRO Y SUD

BEST AIRLINE IN CENTRAL AND SOUTH AMERICA

FLORIDA CUSTOMS BROKERS & FORWARDERS ASSOCIATION, FCBF

LAN CARGO, LA MEJOR EMPRESA DEL

LAN CARGO, BEST COMPANY OF 2007

PRIORITY PASS

SALON VIP NERUDA, EL MEJOR DE LAT

NERUDA V.I.P. LOUNGE, THE BEST IN LATIN AMERICA

ESTUDIO DE SKYTRAX

MEJOR AEROLÍNEA REGIONAL DE SUD

BEST REGIONAL AIRLINE IN SOUTH AMERICA

EUROMONEY

COMPAÑÍA MEJOR ADMINISTRADA DE

BEST MANAGED COMPANY IN CHILE

WORLD TRAVEL AWARDS

MEJOR AEROLÍNEA DE SUDAMÉRICA

BEST AIRLINE IN SOUTH AMERICA

PRICewaterhouseCOOPERS / DIARIO FINANCIERO

DENTRO DE LAS 10 EMPRESAS MÁS AD

AMONG THE 10 MOST ADMIRED COMPANIES IN CHILE

LATIN TRADE

MEJOR AEROLÍNEA DE LATINOAMÉRICA

BEST AIRLINE IN LATIN AMERICA

AMÉRICA
I C A

AÑO 2007

TINOAMÉRICA Y EL CARIBE
A M E R I C A A N D T H E C A R I B B E A N

AMÉRICA

CHILE

DMIRADAS DEL PAÍS
C H I L E

A



Negocio de Carga Cargo Business

A través de los años, LAN se ha consolidado como el principal operador de carga aérea en América Latina, liderazgo que ha construido gracias a la entrega de un servicio de excelencia, seguro y confiable, complementado con una extensa red de rutas y una operación flexible que le permite adecuarse a las condiciones del mercado.

En esto último ha sido clave el modelo de negocios implementado por la Compañía, que combina el uso eficiente de aviones cargueros dedicados con la óptima utilización de la capacidad disponible en los aviones de pasajeros. Es así como durante 2007 aproximadamente el 62% del transporte de carga de LAN se realizó en aviones cargueros y el 38% en aviones de pasajeros. Los aviones cargueros complementan la operación de carga realizada en las bodegas de los aviones de pasajeros, otorgándole a la Compañía una gran flexibilidad para adecuar itinerarios en función del potencial de carga en cada una de las rutas, permitiéndole enfrentar con eficiencia las cambiantes condiciones en los tráficos desde y hacia la región.

Over the years LAN has consolidated its position as the dominant air cargo operator in Latin America. It has built this leadership by delivering an excellent, safe and reliable service across an extensive route network and maintaining a flexible operating system that can adapt to the ever-changing conditions of the market.

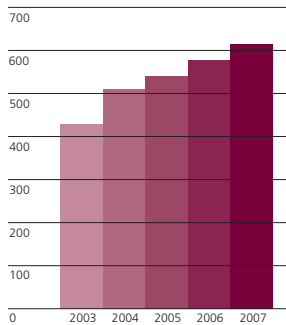
Key to this system has been the business model implemented by the Company, which combines efficient use of its dedicated cargo aircraft with optimal use of available capacity on its passenger planes. Thus, in 2007 approximately 62% of cargo shipments were carried by freighters and 38% in passenger craft belly holds. The two operations complement each other, affording LAN a high degree of flexibility for setting itineraries in accordance with the cargo business potential on each route in order to respond efficiently to variations in traffic conditions to and from the region.

Toneladas Carga

Cargo Tons

Miles / Thousands

604.3

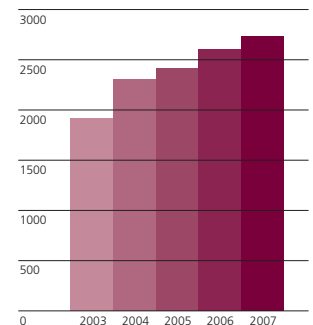


Tráfico

Traffic

RTK (Millones / Millions)

2,702.3



Durante 2007 el negocio continuó manifestando un bajo crecimiento en los flujos de exportaciones desde América del Sur hacia el hemisferio norte y un mayor dinamismo de las importaciones hacia la región, las que se vieron favorecidas por la apreciación de las monedas regionales. Para contrarrestar esta condición de desequilibrio, LAN aprovechó la flexibilidad de su red y su amplia cobertura regional y modificó itinerarios mediante escalas en distintos mercados de exportación sudamericanos, de tal forma de maximizar la carga en sus vuelos de regreso hacia los destinos del norte. Adicionalmente, la Compañía administró proactivamente sus tarifas con el objetivo de aprovechar el fortalecimiento de la demanda por transporte de carga hacia los países de Sudamérica y de compensar las alzas en los precios del combustible que se dieron especialmente hacia fines del año.

La Compañía transportó 604 mil toneladas de carga durante 2007, con una variación de 7,1% en relación a 2006. Las ventas generadas por la operación carguera crecieron 7,6%, totalizando US\$1.154,3 millones, lo que representa aproximadamente el 32,7% de los ingresos consolidados de LAN en este periodo. Este crecimiento fue producto principalmente del aumento de 4,8% en el tráfico, complementado además por un entorno de tarifas más favorables.

Durante 2007 la estrategia de LAN en el negocio de carga buscó racionalizar su capacidad de expansión, privilegiando aquellas rutas que le generan una mayor rentabilidad. Esto le permitió mantener una sólida posición de liderazgo en los mercados en los que opera. En las rutas entre América Latina y Estados Unidos LAN compite principalmente con Cielos del Perú S.A., Transportes Aéreos Mercantiles Panamericanos S.A. (TAMPA), Arrow, Polar Air y American Airlines, mientras que en las rutas europeas lo hace primordialmente con Cargolux, Lufthansa Cargo, Martinair y Air France.

En línea con su búsqueda por continuas mejoras en el servicio que brinda a sus clientes, en 2007 LAN Cargo

In 2007 the cargo business continued to experience slow growth in export flows from South America to the northern hemisphere. This was coupled with greater dynamism in imports to the continent, which were boosted by the strengthening of regional currencies. To counter this imbalance LAN took advantage of its network flexibility and broad regional coverage, adjusting the mix of stopovers in various South American export markets so as to maximize cargo on its return flights from northern hemisphere destinations. The Company also proactively managed its rates in order to reap full benefits from the increased demand for cargo transport to South American countries while offsetting the fuel price rises that emerged towards the end of the year.

LAN carried 604 thousand tons of cargo in 2007, an increase of 7.1% from 2006. Sales on cargo transport increased by 7.6% to US\$1,154.3 million, accounting for approximately 32.7% of the Company's consolidated revenue for the year. This growth was mainly the result of the 4.8% rise in traffic backed by a more favorable rate environment.

The Company's cargo business strategy in 2007 sought to rationalize its expansion capacity, emphasizing routes that generate greater profitability. With this approach, LAN was able to maintain a solid leadership position in the markets it serves. On routes between Latin America and the United States the Company competes mainly with Cielos del Perú S.A., Transportes Aereos Mercantiles Panamericanos S.A. (TAMPA), Arrow, Polar Air and American Airlines, while on European services its main rivals are Cargolux, Lufthansa Cargo, Martinair and Air France.

As part of its constant search to enhance service to customers, LAN Cargo carried out significant improvements

llevó a cabo importantes mejoras en sus sistemas de información, dentro de los que destaca la integración de sus sistemas con los de sus principales clientes así como el desarrollo de una nueva y mejorada herramienta de e-tracking via web. Estas innovaciones representan importantes elementos diferenciadores del servicio que ofrece LAN a sus clientes de carga y refuerzan el compromiso de mantener los más altos estándares de servicio a nivel mundial.

Otro elemento importante en la confiabilidad del servicio que ofrece LAN a sus clientes es su moderna flota carguera. En este periodo la compañía continuó avanzando en la optimización de su flota mediante el reemplazo de los cargueros arrendados bajo la modalidad ACMI (Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance) con sus propios Boeing 767-300F, reduciendo la participación de los primeros desde un 13% en 2006 a un 10% en 2007 sobre la capacidad total de carga. Al cierre del ejercicio LAN contaba con 9 aviones Boeing 767-300F, cuyas ventajas radican en sus bajos costos operacionales y altas tasas de utilización (sobre las 16 horas diarias), reportándole además importantes beneficios a la Compañía en términos de eficiencia.

El centro de operaciones de LAN para su negocio de carga está ubicado en el Aeropuerto Internacional de Miami, Estados Unidos, donde cuenta con modernas y amplias instalaciones que lo convierten en el terminal de carga más grande de ese aeropuerto. Sobre una

in its information systems during 2007. These included the integration of Company systems with those of its major customers as well as the development of a new and improved web based e-tracking tool. Such innovations are important features that differentiate the product we offer our clients and reinforce our commitment to maintain the highest standards of service at the international level.

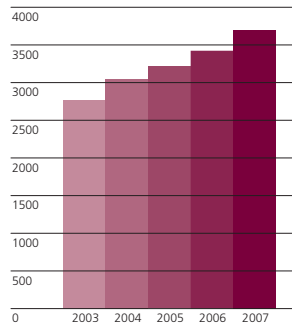
Another important element in the reliability of LAN's service to customers is its modern fleet of cargo aircraft. In 2007 the optimization of the fleet through replacement of freighters leased under ACMI agreements with the Company's own Boeing 767-300Fs continued apace, reducing rentals to 10% of total cargo capacity from 13% the previous year. As 2007 came to a close LAN had nine Boeing 767-300Fs, whose advantages lie in their low operating costs and high utilization rate of more than 16 hours a day, a major source of benefits for the firm in terms of efficiency.

LAN's cargo business operates out of Miami, Florida where it maintains modern and spacious facilities in what is now the largest cargo terminal at Miami International Airport, with a total storage capacity of 1,450 metric tons. Covering an area of 40,000 square meters,

Capacidad
Capacity

ATK (Millones / Millions)

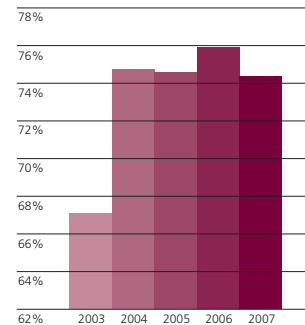
3,632.8



Factor de Ocupación
Load Factor

%

74.4%



En 2007 LAN anunció otro hito para el negocio de carga, que será la incorporación de cuatro Boeing 777-200F a la flota carguera de LAN a partir del año 2009.

In 2007, LAN announced orders for four Boeing 777-200Fs, another milestone in the development of its cargo business, slated for arrival starting in 2009.



En 2007 LAN Cargo llevó a cabo importantes mejoras en sus sistemas de información, dentro de los que destaca la integración de sus sistemas con los de sus principales clientes así como el desarrollo de una nueva y mejorada herramienta de e-tracking via web.

As part of its constant search to enhance service to customers, LAN Cargo carried out significant improvements in its information systems during 2007.

superficie de 40.000 metros cuadrados LAN posee terminales de exportación e importación, cámaras de frío, y dos bodegas de 20.000 y 11.000 metros cuadrados con capacidad para almacenar hasta 1.450 toneladas, todo ello equipado con la más alta tecnología al servicio de los clientes. Desde Miami la compañía opera vuelos regionales, distribuyendo carga a toda la región, sumando -entre la operación de aviones cargueros y bodegas de aviones de pasajeros- un total de 68 destinos, a los que se agregan tres destinos hacia Europa y cuatro destinos hacia el Pacífico Sur.

En 2007 LAN anunció otro hito para el negocio de carga, que será la incorporación de cuatro Boeing 777-200F a la flota carguera de LAN a partir del año 2009. Estas aeronaves de última generación poseen un mayor alcance y una capacidad de 104 toneladas, aproximadamente el doble de capacidad que un avión Boeing 767-300F (modelo que actualmente utiliza la Compañía), y le permitirán a LAN elevar la productividad de sus operaciones como también mejorar su eficiencia, debido a que poseen los menores costos unitarios en su clase. Esto fortalecerá la posición competitiva de LAN en el negocio de carga, permitiendo a la Compañía expandir su operación carguera más allá de América Latina, al tiempo que asegurará su liderazgo en las principales rutas regionales.

El conjunto de atributos distintivos de LAN y su sólida imagen de marca en la región le reportaron nuevos reconocimientos en este periodo. Es así como la Asociación de Embarcadores y Agentes de Aduana de Florida, Estados Unidos, distinguió a LAN Cargo como la "Mejor Empresa del Año 2007". Este premio se otorga a selectas compañías de la industria logística que han demostrado un irrestricto compromiso con la satisfacción de sus clientes, servicios de calidad y una permanente dedicación a preservar y desarrollar la relación con sus usuarios, socios y asociaciones.

De cara al futuro, LAN espera que el crecimiento en el negocio de carga derive principalmente de la capacidad generada por el espacio de las bodegas en los nuevos aviones de pasajeros, así como de la eficiencia que le reportará la incorporación de 4 aeronaves Boeing 777 a su flota.

the installations include separate export and import areas, cold storage, and two large warehouses measuring 20,000 square meters and 11,000 square meters, respectively. All facilities are equipped with the latest technology to serve our customers. LAN flights from Miami distribute cargo throughout the region to a total of 68 destinations, including routes operated by dedicated freighters as well as cargo carried in the bellies of passenger flights. In addition, LAN's cargo operations serve three destinations in Europe and four in the South Pacific.

In 2007, LAN announced orders for four Boeing 777-200Fs, another milestone in the development of its cargo business. Slated for arrival starting in 2009, these latest-generation planes offer a freight-carrying capacity of 104 metric tons, approximately twice that of the 767-300Fs currently used, as well as a longer range. The incorporation into the Company's fleet of this new aircraft model, with unit costs that are the lowest in its class, will mean a rise in the productivity and efficiency of its operations. This in turn will fortify LAN's competitive position in the cargo business and allow it to expand air-freight services beyond Latin America while securing its leadership on the main routes in the region.

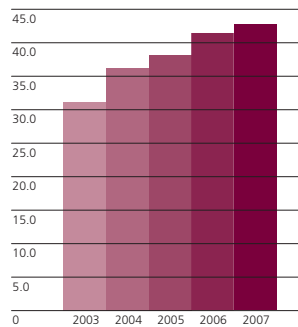
LAN's distinctive set of attributes and its solid corporate image in Latin America earned it new recognition in 2007. The Florida Customs Brokers & Forwarders Association honored LAN Cargo with its 2007 Firm of the Year Award. This distinction is bestowed on select companies in the logistics industry that have demonstrated a total commitment to customer satisfaction and quality of service as well as an ongoing dedication to maintaining and developing relations with their users, partners and associates.

Looking to the future, LAN anticipates that growth in the cargo business will derive mainly from the added freight capacity provided by the belly holds in the new passenger aircraft together with the greater efficiency achieved by the incorporation of the four new Boeing 777s into the Company's fleet.



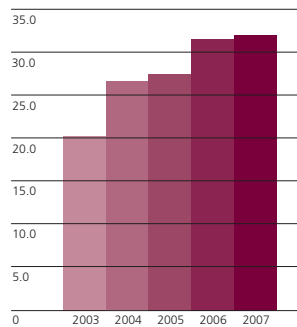
Yield Carga
Cargo Yield
US\$ centavos / US\$ Cents

42.72



Ingreso por ATK Carga
Revenue per Cargo ATK
US\$ Centavos / US\$ Cents

31.77



Mapa de Destinos

Destination Map





- Destinos Pasajeros y Carga
Passenger & Cargo Destinations
- Destinos sólo Carga
Cargo-only Destinations
- ◆ Acuerdos Código Compartido Pasajeros
Passenger Code-Share Agreements
- ◆ Acuerdos Comerciales Carga
Cargo Commercial Agreements
- ⬅️ Acuerdos Interlineales desde / hacia Asia (Carga)
Interline Agreements to / from Asia (Cargo)

◆ Seoul

Sydney ■

Auckland ■



Flota, Mantenimiento y Operaciones

Fleet, Maintenance and Operations

Flota y Operaciones

LAN se encuentra embarcada actualmente en un histórico plan de renovación y crecimiento de su flota, en línea con su objetivo de mantener los más elevados estándares de seguridad, brindar el mejor servicio a sus clientes, potenciar sus operaciones en los distintos mercados que sirve e incrementar la eficiencia en sus negocios de pasajeros y carga. Este programa considera la entrega de 47 aviones nuevos en el periodo 2008-2011, e involucra una inversión superior a los US\$ 2.100 millones.

En este contexto, durante el año 2007 la Compañía incorporó 11 aeronaves a su flota, la cual quedó compuesta por 83 aviones en total, 73 para operaciones de pasajeros y 10 cargueros dedicados. En efecto, en el último ejercicio se sumaron cinco Airbus A318-100, dos Airbus A320-200, tres Boeing 767-300ER y un Airbus A340-300, todos ellos para la operación de pasajeros.

En lo que respecta a la flota de corto alcance, en este periodo arribaron los pri-

Fleet and Operations

LAN is currently engaged in a historic plan to renew and expand its fleet. This initiative is in line with the Company's objectives of maintaining the highest safety standards and providing top-level service to customers while strengthening operations in our markets and increasing the efficiency of our passenger and cargo businesses. The plan calls for the acquisition of 47 new aircraft over the 2008-2011 period, an investment of more than US\$ 2.1 billion.

Eleven new planes were added to LAN's fleet over the course of 2007, thus bringing the total number to 83. Of these aircraft, 73 are configured for passenger service and 10 are dedicated freighters. The new models include five Airbus A318-100s, two Airbus A320-200s, three Boeing 767-300ERs and an Airbus A340-300, all assigned to passenger operations.

LAN's short-haul fleet was enlarged in 2007 by the delivery of the first five Airbus

meros cinco Airbus A318-100, un modelo que no estaba presente en la flota de LAN hasta la fecha. Estos Airbus de avanzada tecnología están orientados a servir las rutas nacionales de la Compañía en Chile, ofreciendo al pasajero los más elevados estándares de comodidad, servicio y seguridad. Además de contar con la cabina de pasajeros más amplia y cómoda que existe en su categoría, presentan una notable disminución de ruidos y vibraciones al interior de la misma. Adicionalmente son aviones muy eficientes en el consumo de combustible y están diseñados con un nuevo sistema de gestión medioambiental (EMS), basado en la norma ISO 14001, que asegura el cumplimiento de estrictas medidas en esta materia durante toda su vida útil.

El arribo de los aviones de la familia Airbus A320 permitió a la Compañía seguir avanzando en su programa de retiro gradual de los Boeing 737-200 -a finalizarse durante el año 2008- los cuales se utilizan básicamente en los vuelos domésticos de Chile, para reemplazarlos por aeronaves de última generación, que son más eficientes.

A318-100s, a model not previously part of the Company's lineup of aircraft. These advanced-technology planes are configured to fly the Company's domestic routes in Chile, offering passengers the highest standards in comfort, service and safety. As well as featuring the most spacious and comfortable passenger cabin in its class, the interior of the Airbus is noticeably quieter and less subject to vibration. The A318-100s are also very fuel-efficient and include a new environmental management system (EMS) based on the ISO 14001 standard that guarantees strict compliance with environmental measures for the whole of their useful lives.

With the arrival of the Airbus A320 family aircraft, LAN continued its program of gradually withdrawing the Boeing 737-200s, used mainly on domestic Chilean flights, a process which is expected to conclude during 2008. These aircraft are to be replaced by the more efficient, latest-generation Airbus models. Thus, seven of the 737-200s were taken out

cientos. Es así como siete aviones de este modelo dejaron de operar durante el año 2007, por lo que la flota Boeing 737-200 de pasajeros de LAN se redujo desde 16 a nueve unidades. En paralelo, la flota de la familia Airbus A320 se elevó de 30 a 37 aviones. En suma, al cierre del ejercicio la flota de corto alcance de pasajeros de LAN estaba conformada por un total de 46 aeronaves.

En relación a las operaciones de largo alcance, en este periodo la Compañía incrementó desde 29 a 31 unidades su flota de Boeing 767-300, incluyendo aviones de pasajeros y de carga, que presentan la ventaja de servir en forma eficiente tanto rutas de ocho a diez horas como también vuelos de mediano alcance. Además, este avión posee una capacidad media y bajos costos operacionales, ventaja que se ve acrecentada gracias a las altas tasas de utilización que permite el modelo. Adicionalmente LAN aumentó de cuatro a cinco aviones su flota de Airbus A340-300, aeronaves que han sido clave para el desarrollo de las operaciones de

of service during 2007, reducing their number on passenger service to nine, while the number of Airbus A320 family aircraft was augmented from 30 planes to 37. Altogether, LAN's short-haul passenger fleet at the end of the year numbered 46 aircraft.

As for long-haul operations, the Company's fleet of Boeing 767-300s was increased from 29 planes to 31, including both passenger and cargo aircraft. The advantage of the 767-300 is its ability to fly efficiently both on eight-to-ten hour and medium-haul routes. Moreover, its medium carrying capacity and low operating costs are enhanced by high utilization rates. Also in 2007, LAN upped from four to five its fleet of Airbus A340-300s, which have been key to developing our ultra long-haul direct flights from Chile to Europe and the Asia-Pacific region.

With an eye to the future, LAN in 2007 took an important step toward its goal of operating one of the most modern fleets

ultra largo alcance, como son los vuelos directos desde Chile hacia la región de Asia Pacífico y Europa.

De cara al futuro, durante el 2007 la Compañía dio un nuevo e importante paso adelante tras su objetivo de operar una de las flotas más modernas y con los más altos estándares de seguridad del mundo. En efecto, en este periodo se concretó el pedido de 32 Boeing 787 Dreamliners para el negocio de pasajeros y cuatro Boeing 777-300F cargueros, tratándose en ambos casos de modelos nuevos para la flota de LAN. Esto constituye un hecho histórico para la Compañía no sólo por el tamaño de inversión y el gran aumento de flota sino también debido a los numerosos beneficios que dichos aviones modernos le otorgan a LAN. Al ser aviones de la más alta tecnología, la capacidad y comodidad en los vuelos de largo alcance aumentan, al mismo tiempo que disminuyen los costos de operación y mantenimiento.

Los Boeing 787 Dreamliners se integrarán a la flota entre los años 2011 y 2016, e involucran una inversión de aproximadamente US\$ 3.500 millones, representando la mayor adquisición de Boeing 787 en Latinoamérica a la fecha. Este modelo revolu-

with the highest standards of safety in the world. The Company placed an order for 32 Boeing 787 Dreamliner passenger planes and four 777-300F freighters. Both models will be new to the Company. These acquisitions constitute a historic milestone for LAN, not only in terms of the size of the investment and the growth in fleet size they represent but also because of the many benefits these modern aircraft will bring to the firm. With their cutting-edge technology they will provide increased capacity and comfort on long-haul flights, at the same time lowering operating and maintenance costs.

The Boeing 787 Dreamliners, which will join the fleet between 2011 and 2016, represent an investment of approximately US\$ 3.5 billion and constitute the largest 787 acquisition in Latin America to date. This model is set to revolutionize the airline

AIRBUS 340-300

- » Longitud: 63,7 mts. (208 pies 11 pulgadas).
- » Envergadura: 60,3 mts. (197 pies 10 pulgadas).
- » Asientos: 263.

BOEING 767-300 ER/F

- » Longitud: 54,2 mts. (178 pies).
- » Envergadura: 47,6 mts. (156 pies 2 pulgadas).
- » Asientos: 214/221.
- » Capacidad: 54 toneladas. (Versión Carguero).

AIRBUS 320-200

- » Longitud: 37,6 mts. (123 pies 3 pulgadas).
- » Envergadura: 34,1 mts. (111 pies 10 pulgadas).
- » Asientos: 156/168.

AIRBUS 319-100

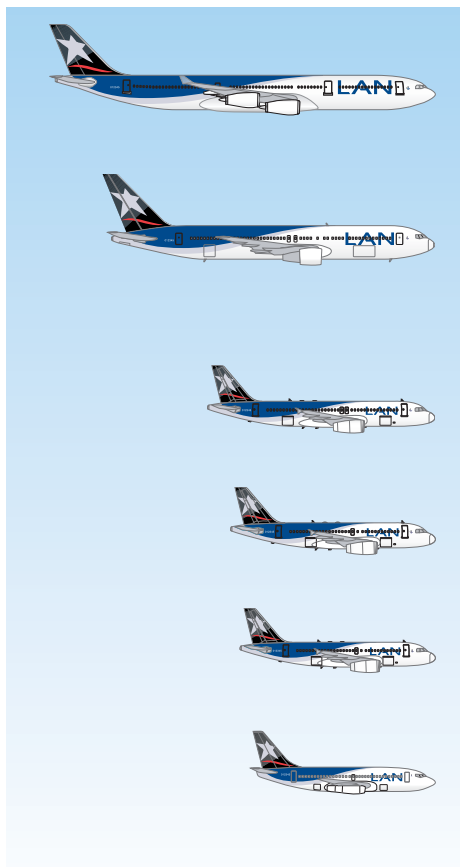
- » Longitud: 33,8 mts. (110 pies 11 pulgadas).
- » Envergadura: 34,1 mts. (111 pies 10 pulgadas).
- » Asientos: 144.

AIRBUS 318-100

- » Longitud: 31,8 mts. (104 pies 3 pulgadas).
- » Envergadura: 34,1 mts. (111 pies 10 pulgadas).
- » Asientos: 126.

BOEING 737-200

- » Longitud: 30,5 mts. (100 pies 2 pulgadas).
- » Envergadura: 28,4 mts. (93 pies 7 pulgadas).
- » Asientos: 120.



AIRBUS 340-300

- » Length: 63.7 mts. (208 feet 11 inches).
- » Width: 60.3 mts. (197 feet 10 inches).
- » Seats: 263.

BOEING 767-300 ER/F

- » Length: 54.2 mts. (178 feet).
- » Width: 47.6 mts. (156 feet 2 inches).
- » Seats: 214/221.
- » Payload: 54 tons. (Freighter Version).

AIRBUS 320-200

- » Length: 37.6 mts. (123 feet 3 inches).
- » Width: 34.1 mts. (111 feet 10 inches).
- » Seats: 156/168.

AIRBUS 319-100

- » Length: 33.8 mts. (110 feet 11 inches).
- » Width: 34.1 mts. (111 feet 10 inches).
- » Seats: 144.

AIRBUS 318-100

- » Length: 31.8 mts. (104 feet 3 inches).
- » Width: 34.1 mts. (111 feet 10 inches).
- » Seats: 126.

BOEING 737-200

- » Length: 30.5 mts. (100 feet 2 inches).
- » Width: 28.4 mts. (93 feet 7 inches).
- » Seats: 120.

cionará la industria aérea al incorporar tecnología de última generación, permitiendo a los pasajeros disfrutar de viajes más placenteros debido a los avances tecnológicos que presenta la cabina. A su vez, estas aeronaves son altamente eficientes en el consumo de combustible, lo que garantiza una disminución de 25% en las emisiones, siendo por esto considerado como el nuevo "avión ecológico". Estos aviones serán destinados a la renovación y crecimiento de la flota de pasajeros de largo alcance y permitirán operar nuevas rutas internacionales que se sumarán a la red de destinos actualmente servidos por las compañías que integran la alianza LAN.

Por su parte, los primeros dos cargueros Boeing 777-300F comenzarán a operar durante el primer trimestre de 2009, en tanto los dos restantes se incorporarán a la flota en el año 2011 y 2012. De esta forma LAN será la primera aerolínea de la región que contará con el carguero más moderno y eficiente del mundo en su tipo, con una capacidad de carga de 104 toneladas y un alcance de 8.741 kilómetros transportando su máximo peso en carga. Con la integración de estos aviones, la flota carguera dedicada de LAN sumará 13 aeronaves al año 2012, nueve de ellos Boeing 767-300F y cuatro Boeing 777-300F.

industry with its latest-generation technology, including passenger cabin innovations that make traveling a significantly more pleasurable experience. And thanks to its high fuel efficiency the Dreamliner will reduce emissions by 25%, an achievement for which it is widely considered as "the new ecological aircraft." These planes are earmarked for the renewal and expansion of LAN's long-haul passenger fleet and will permit the Company to operate new international routes in addition to the network of destinations already served.

The first two Boeing 777-300F cargo planes will be put into service during the first quarter of 2009, the remaining two scheduled for incorporation into the fleet in 2011 and 2012. LAN will thus become the first airline in the region to have the most modern and efficient freighter in its class, with a cargo capacity of 104 metric tons and a range of 8,741 kms with full payload. Once the last of the four 777-300Fs go into operation in 2012, LAN's dedicated cargo fleet will total thirteen aircraft, the other nine of which are 767-300Fs.

For 2008 the Company's fleet plan includes the delivery of 22 new planes, seventeen from the Airbus A320 family and five Boeing 767-300ERs, all of which are destined to strengthen the passenger

Flota Consolidada Consolidated Fleet

	Al 31 de diciembre de 2007 / As of December 31, 2007		
	Arrendados / Leased	Propios / Owned	Total / Total
Pasajeros/ Passenger			
Boeing 737-200	6	3	9
Airbus A318-100	0	5	5
Airbus A319-100	5	10	15
Airbus A320-200	11	6	17
Boeing 767-300	12	10	22
Airbus A340-300	5	0	5
TOTAL	39	34	73
Carga*/ Cargo*			
Boeing 737-200F	0	1	1
Boeing 767-300F	1	8	9
TOTAL	1	9	10
TOTAL FLOTA / FLEET	40	43	83

(*) Durante el año, LAN operó entre uno y dos aviones Boeing 747 y un DC-10 cargueros bajo arriendos en modalidad ACMI.

Note: La tabla no incluye un avión Boeing 767-200 arrendado a AeroMéxico, un avión Boeing 737-200 arrendado a Pluna Líneas Aéreas Uruguayas S.A. y un avión Boeing 737-200 arrendado a Sky Services S.A.

(*) During the year, LAN also operated between one and two Boeing 747 and one DC-10 cargo aircraft under ACMI lease contracts.

Note: Table does not include one Boeing 767-200 leased to AeroMexico, one Boeing 737-200 leased to Pluna Líneas Aéreas Uruguayas S.A., and one Boeing 737-200 leased to Sky Services S.A.

Para el año 2008 el plan de flota de LAN contempla la llegada de 22 nuevas aeronaves, 17 de la familia Airbus A 320 y cinco Boeing 767-300ER, todos ellos destinados a fortalecer el negocio de pasajeros. Para el año 2009, en tanto, el plan contempla la incorporación de cinco aviones adicionales, tres de ellos Boeing 767-300ER y dos Boeing 777-300F cargueros. Entre 2010-2011 LAN incorporará, además, 15 aviones de la familia Airbus A320, un Boeing 777-300F carguero y los primeros 4 Boeing 787 Dreamliners.

Mantenimiento

El compromiso permanente de LAN con la seguridad y calidad se vio reflejado en la renovación de la certificación IOSA (IATA Operational Safety Audit) para LAN Express y en la re-certificación de las operaciones de mantenimiento de acuerdo a los estándares FAA (Federal Aviation Administration de EEUU), esta vez con nuevas y mayores exigencias.

Durante el año 2007 el área de mantenimiento de LAN se preparó para enfrentar los desafíos del nuevo modelo de negocios - la "nueva forma de viajar" - en rutas de corto alcance, modernizando sus procesos y programas de acuerdo a las mejores prácticas de la industria. En esta misma línea se avanzó en la especialización de los técnicos por flota (largo y corto alcance), para mejorar constantemente el servicio entregado a la Compañía.

Adicionalmente, en el año 2007 concluyó el proyecto de reconfiguración de las cabinas de la flota Airbus A320 biclase y se continuó avanzando en la reconfiguración de los aviones Boeing 767-300 para dotarlos de la nueva clase Premium Business, logrando cada vez mayores eficiencias en el proceso y una reducción en los tiempos de trabajo. Además, se dio inicio al plan de reconfiguración de la flota Airbus A320 monoclase, incluyendo nuevos asientos de cuero, para brindar mayor comodidad y durabilidad.

Por otra parte, el lanzamiento del proyecto MRO (Maintenance, Repair & Overhaul) fue uno de los hitos más importantes del año 2007 en esta área. Este consiste en la adquisición e implementación de un nuevo sistema informático de soporte para las áreas de mantenimiento, como también la redefinición de procesos y procedimientos que serán soportados tanto en la casa matriz como en las filiales.

business. As regards 2009, the plan calls for the integration of five further aircraft, three of them 767-300ERs and the other two Boeing 777-300F freighters. Finally, in 2010-2011 LAN will incorporate fifteen planes from the Airbus A320 family, another Boeing 777-300F freighter and the first four Boeing 787 Dreamliners.

Maintenance

LAN's permanent commitment to safety and quality was reflected in the renewal of the IOSA certification (IATA Operational Safety Audit) for LAN Express and the recertification of its maintenance operations to FAA (Federal Aviation Administration) standards, this time with new and tougher criteria.

In 2007 the maintenance area at LAN readied itself to face the challenges of the new business model - the "new way to travel" - on short-haul routes, modernizing processes and programs in accordance with the industry's best practices. Progress was also made in the specialization of technical staff by fleet (short haul and long haul) as part of the continuous improvement of the maintenance services provided by the Company.

The year 2007 also witnessed the completion of the passenger cabin reconfiguration project for LAN's fleet of dual-class Airbus A320s. Work continued on reconfiguring the Boeing 767-300s for the new Premium Business class, with ever greater efficiencies and a reduction in labor times. In addition, a plan was initiated for the reconfiguration of the single-class Airbus A320s, which will be fitted with leather seats to provide increased comfort and durability.

One of the most important accomplishments for the maintenance area in 2007 was the launch of the MRO project (Maintenance, Repair & Overhaul). This involves the acquisition and implementation of a new IT support system for the area coupled with a redefinition of the processes and procedures to be supported both by the Company's headquarters and its various affiliates.



Resultados Financieros Financial Results

El 2007 fue un año de resultados históricos para LAN. La Compañía registró una utilidad neta de US\$308,3 millones, lo que representa un aumento de 27,8% comparado con el ejercicio anterior. Excluyendo ciertos ítems extraordinarios, relacionados principalmente con un cambio en la política contable de mantenimiento realizada al inicio de 2006, la utilidad se incrementó en 44,8% con respecto al año previo.

Este resultado se debe, principalmente, a las operaciones internacionales de pasajeros y carga, tanto regionales como de largo alcance de la Compañía. Durante 2007 la Compañía llevó a cabo una fuerte expansión, especialmente en el negocio de pasajeros. Los resultados del periodo reflejan este importante crecimiento, con ingresos totales que alcanzaron los US\$3.524,9 millones, un 16,2% más que en 2006. A su vez, LAN continuó mostrando un sólido desempeño operacional, con un margen que alcanzó un nivel histórico de 11,7% y un resultado operacional que ascendió a US\$413,4 millones.

The year 2007 was one of record results for LAN. The Company reported net income of US\$308.3 million, a rise of 27.8% over the previous year. Excluding certain extraordinary items related mainly to a change in the accounting treatment of maintenance costs at the start of 2006, the increase comes to 44.8%.

This result is mainly due to international passenger and cargo operations, both regional and long haul. LAN underwent a vigorous expansion over the course of 2007, particularly in its passenger business. The impact of this growth was clearly reflected in Company performance for the year with total revenues reaching US\$3,524.9 million, up 16.2% from the 2006 figure. LAN also turned in a robust performance on operations, achieving an historic high margin of 11.7% on operating income of US\$413.4 million.



Estos positivos indicadores demuestran la solidez del modelo de negocios de LAN y su exitosa estrategia de internacionalización y diversificación, como también los buenos resultados de su nuevo modelo de negocios para rutas de corto alcance implementado en los mercados domésticos de Chile y Perú.

Hacia fines de 2007 LAN enfrentó una difícil situación de altos precios de combustible, que se vieron reflejados en mayores costos por US\$78,5 millones para todo el año 2007. La Compañía manejó en forma exitosa este escenario, mitigando parcialmente este impacto gracias a una adecuada política de cobertura financiera, que reportó una ganancia de US\$28,2 millones en el ejercicio, y a la continua implementación de la política de fuel surcharge.

Los ingresos crecieron principalmente por el aumento de 21,2% que experimentaron las ventas de pasajeros, las que alcanzaron los US\$2.197,2 millones. Este avance se vio impulsado por un crecimiento de 19,5% en la capacidad de transporte de pasajeros medida en ASKs y un aumento de 1,4% en el ingreso por ASK. El alza del ingreso unitario se debió al aumento en los factores de ocupación de 2,2 puntos porcentuales a 76,1%, el que fue contrarrestado en parte por una disminución de 1,6% en el yield. El decrecimiento en

These positive indicators amply demonstrate the solidity of LAN's business model and the success of its strategy of internationalization and diversification, at the same time confirming the good results delivered by the new business model for short-haul routes that has been implemented in the domestic Chilean and Peruvian markets.

Towards the end of 2007, LAN found itself confronted by high prices of fuel, a difficult scenario that resulted in increased costs of US\$78.5 million for the year. The Company managed this complex situation deftly, however, mitigating much of the impact through a judicious policy of financial hedging that generated US\$28.2 million, as well as through the continued application of the fuel surcharge mechanism.

Stronger revenues in 2007 were driven by the 21.2% rise in passenger sales, which totalled US\$2,197.2 million for the twelve-month period. This improvement was powered by a 19.5% growth in passenger capacity measured in ASKs coupled with a revenue increase per ASK of 1.4%. The greater unit revenue is attributable to the 2.2 point jump in load factors to 76.1%,



El resultado de LAN se debe principalmente a las operaciones internacionales de largo alcance, tanto en pasajeros como en carga.

LAN's results are due mainly to its international long haul operations, both passenger and cargo.

el yield fue producto de una disminución de las tarifas en rutas regionales como también en rutas domésticas, asociadas al nuevo modelo de negocios para rutas de corto alcance implementado en Chile y Perú. Hacia fines de año esto se vio parcialmente compensado por alzas tarifarias como consecuencia de la apreciación de las monedas en la región, una mejor administración de las tarifas y el traspaso de las alzas del combustible.

El aumento de 23,1% en el tráfico de pasajeros en 2007 se debió a un incremento de 23,5% en el tráfico doméstico en Chile y un crecimiento de 23,1% en el tráfico internacional (incluyendo las operaciones domésticas en Perú y Argentina). Durante el ejercicio LAN aumentó su oferta a gran parte de los mercados que sirve, con el fin de aprovechar las oportunidades de expansión que se presentaron en éstos. En el plano internacional incrementó su oferta en la mayoría de sus rutas de largo alcance hacia el Pacífico Sur, Europa y Estados Unidos, al tiempo que continuó aumentando sus operaciones

partially dampened, however, by a 1.6% drop in yields. This decline was caused by fare reductions on regional routes as well as reductions implemented in Chile and Peru under our new short-haul model for the two countries. The negative effect was partially offset by higher fares late in the year due to the appreciation of regional currencies, better revenue management and the fuel surcharge mechanism.

Passenger traffic grew 23.1% in 2007 thanks to a 23.5% upturn in Chilean domestic traffic together with 23.1% more traffic on international routes (the latter including domestic flights in Peru and Argentina). LAN broadened its offer last year in many of its markets to take advantage of new growth opportunities. Internationally, the Company enhanced offerings on most of its long-haul routes to the South Pacific, Europe and the United States while continuing to boost regional operations and strengthen its hub in Lima. The advances recorded in

regionales y fortaleciendo su hub en Lima. En los mercados domésticos LAN creció gracias a la implementación en Chile y Perú de su nuevo modelo de negocios para rutas de corto alcance y a la expansión de sus operaciones en el mercado argentino.

Los ingresos de carga crecieron 7,6% durante 2007, alcanzando los US\$1,154,3 millones y representando un 32,7% de los ingresos consolidados de la compañía. Esto fue producto de un aumento de 6,9% en la oferta y un alza de 0,7% en los ingresos por ATK. El ingreso unitario mejoró principalmente gracias a un alza de 2,7% en el yield. El factor de ocupación presentó una baja de 1,5 puntos porcentuales a 74,4%.

Durante 2007 LAN administró activamente su oferta en el negocio de carga a fin de adaptarla al desequilibrio producido por la desaceleración de la demanda de exportación desde América Latina y al aumento del tráfico de importación hacia la región. En respuesta a estas condiciones, LAN ajustó la rotación de sus aviones con el objeto de apoyar sus vuelos desde la región con escalas en distintos mercados de exportación. Además, la compañía redujo sus arriendos de aviones cargueros en modalidad ACMI (siglas en inglés para avión, tripulación, mantenimiento y seguros) e incrementó el uso de su propia flota de cargueros Boeing 767, aprovechando sus bajos costos operacionales y su

domestic markets were the product of LAN's new short-haul model for Chile and Peru and expanded operations in Argentina.

Revenues from cargo operations rose 7.6% in 2007 to US\$1,154.3 million, or 32.7% of the Company's consolidated revenues. This was the result of a 6.9% increase in LAN's cargo capacity and a 0.7% improvement in revenue per ATK, the latter spurred by the 2.7% growth in yields. The load factor registered a decline of 1.5 points to 74.4%.

LAN actively managed its cargo business capacity during 2007 as it adapted to the imbalance stemming from the deceleration of demand for Latin American exports and increased import traffic into the region. As part of this response, the Company adjusted the rotation of its planes to support flights out of the region with stopovers in various export markets. Also, freighter leases under ACMI agreements were reduced and greater use was made of LAN's own fleet of Boeing 767s to take fuller advantage of their low operating costs and ability to serve key destinations. Yields were lifted by firm demand on routes into Latin America and better revenue management, aided late in the year by the pass-through of fuel costs via the fuel surcharge.



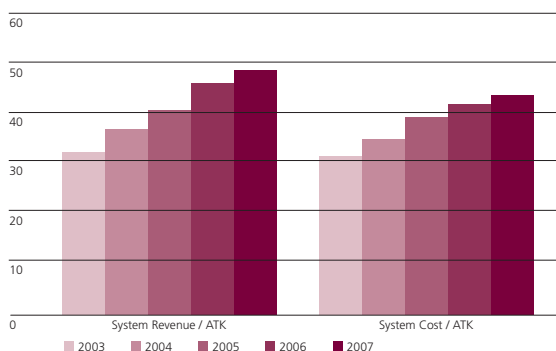
Ingresos y Costos Unitarios

Unit Revenues and Costs

US\$ Centavos por ATK / US\$ Cents per ATK

47.72

42.66



Durante el ejercicio LAN aumentó su oferta a gran parte de los mercados que sirve, con el fin de aprovechar las oportunidades de expansión que se presentaron en éstos.

LAN broadened its offer last year in many of its markets to take advantage of new growth opportunities.

habilidad para servir adecuadamente a destinos claves. Los yields aumentaron debido a la sólida demanda en las rutas hacia América Latina y a una mejor administración de las tarifas, así como también al traspaso del costo del combustible hacia finales del año 2007.

Adicionalmente LAN obtuvo otros ingresos por US\$173,4 millones durante 2007, producto principalmente de mayores ingresos provenientes de venta a bordo y de arriendo de aviones, servicios de mantenimiento, almacenamiento y aduana a terceros. A su vez la compañía recibió US\$18,6 millones de Airbus, relacionado con el cambio en el programa de entrega de ciertos aviones Airbus A318. Estos efectos fueron parcialmente compensados por la venta en el segundo trimestre de 2007 de las subsidiarias de LAN Logistics Corp, incluyendo las compañías con base en Miami LAN Box Inc y la empresa de courier SkyNet SA, que no forman parte del negocio estratégico de línea aérea de la Compañía.

Los costos operacionales aumentaron 13,9% en 2007 comparado con el año 2006, alcanzando los US\$3.111,6 millones. Por otra parte, la capacidad

LAN also recorded other revenues of US\$173.4 million during 2007, mainly comprised of higher earnings on in-flight sales plus aircraft rentals and maintenance, warehousing and customs services to third parties. In addition, US\$18.6 million was received in relation to changes in the delivery schedule of certain Airbus A318 aircraft. These items were partially offset by the sale in the second quarter of 2007 of the subsidiaries of LAN Logistics Corp, including Miami-based LAN Box Inc. and courier firm SkyNet S.A., none of which were part of the Company's strategic airline business.

Operating costs rose 13.9% in 2007 over the previous year to US\$3,111.6 million. Capacity in terms of system ATKs grew 10.6%, leading to a 2.8% increase in unit costs (measured per ATK, including operating and net interest expenses but excluding other revenues). Excluding fuel, however, unit costs actually declined 0.2% over the course of the year. Fuel is LAN's major cost item, growing 21.8% during 2007, due to a jump in consumption of 11.5% combined with prices 9.2% above those of 2006. This resulted in additional costs to the Company of US\$78.5 million.

medida en ATK sistema creció 10,6%, llevando a un aumento de 2,8% en los costos unitarios (costos por ATK incluyendo los gastos operacionales, gastos financieros netos y excluyendo otros ingresos). Sin embargo, aislando el impacto del combustible, los costos por unidad disminuyeron 0,2% durante el ejercicio. El combustible es el principal ítem de costos para la Compañía. Durante el ejercicio los gastos por combustible crecieron 21,8% debido a un alza de 11,5% en el consumo y un aumento de 9,2% en los precios. Los mayores precios de combustible generaron costos adicionales por US\$78,5 millones durante 2007.

El costo de remuneraciones aumentó 10,5% en 2007 debido al incremento de la dotación, en línea con la expansión de las operaciones de la Compañía, junto al impacto de la apreciación de las monedas locales y una mayor inflación sobre remuneraciones denominadas en estas monedas. Por su parte, las comisiones a agentes no tuvieron una variación significativa en el periodo, a pesar del significativo crecimiento en ingresos, producto de un cambio en la estructura de comisiones en el negocio de carga así como también de menores comisiones en el negocio de pasajeros en Chile.

El ítem depreciación y amortización se incrementó en un 25,3% principalmente debido a la incorporación de diez nuevos aviones propios a la flota de

Wages and benefits were up 10.5% in 2007 due to the hiring of new personnel in line with the expansion of Company operations, compounded by the twin impacts of increased inflation and higher exchange rates on remuneration denominated in local currencies. Commissions to agents showed no significant variation over the period despite the considerable increase in revenues arising from changes in the cargo commission structure and lower commissions on the passenger business in Chile.

The depreciation and amortization item increased by 25.3%, largely owing to the incorporation of ten new purchased planes during 2007. By contrast, expenditures on aircraft rentals grew only 0.8%, primarily because of a higher proportion of Company-owned craft in the fleet balanced by a higher average lease rate and the acquisition of a rented Airbus A340. Other rentals and landing fees grew 8.8% thanks to increased operations, but this was partially offset by fewer ACMI leases in the cargo business and the expiry of certain allotment agreements.

Maintenance expense surged 35.7% in the wake of LAN's expansion on top of a more intense use of its fleet and the effect of maintenance contract escala-



La habilidad que ha demostrado LAN en generar consistentes utilidades pese a los escenarios desafiantes de la industria resalta las fortalezas de la Compañía.

LAN's demonstrated ability to consistently generate profits despite the challenging scenarios facing the industry underline the Company's many strengths.



LAN durante 2007. En tanto, el gasto en arriendo de aviones creció sólo 0,8%, debido básicamente a una mayor proporción de equipos propios en la flota, lo que fue compensado por una mayor tasa promedio de arrendamiento y la incorporación de un avión Airbus A340 arrendado. Otros arriendos y tasas de aterrizaje aumentaron 8,8%, impulsados por las mayores operaciones, lo que fue compensado en parte por menores aviones arrendados en modalidad ACMI en el negocio de carga así como también por el término de algunos acuerdos de allotments.

El gasto de mantenimiento aumentó 35,7% como consecuencia del crecimiento y de una mayor utilización de la flota, así como también por el escalamiento en los contratos de mantenimiento. Los costos por servicio a pasajeros aumentaron 28,1%, debido esencialmente al incremento de 24,9% en el número de pasajeros transportados, en conjunto con mayores costos asociados a pago de compensaciones. Finalmente, otros gastos operacionales crecieron 14,9% debido a mayores costos de distribución y venta, publicidad y marketing, y mayores costos relacionados con la venta a bordo.

A nivel del análisis unitario, el ingreso por ATK de LAN, incluyendo pasajeros y carga, aumentó 5,0% durante el año 2007, superando el alza de 2,8% en los costos unitarios. Esto permitió aumentar el margen por unidad desde US\$ 0,04 a US\$ 0,05.

En este periodo LAN registró una pérdida no operacional de US\$45,6 millones, lo que se compara con una pérdida de US\$15,7 millones en 2006. Esto

tion clauses. Passenger service costs went up 28.1% due essentially to the 24.9% rise in the number of passengers carried in conjunction with higher outlays for passenger compensation. Finally, other operating expenses grew 14.9% under the impact of increased costs for distribution and sales, advertising and marketing and on-board sales.

In terms of per-unit analysis, revenue per ATK for passengers and cargo combined rose 5.0% during 2007, outstripping the 2.8% rise in unit costs. This brought about an improvement of the unit margin from US\$ 0.04 a US\$ 0.05.

As regards non-operating items, LAN recorded a loss of US\$45.6 million in 2007 compared to a US\$15.7 loss on the same account the year previous. This change was due largely to a 25.5% upswing in interest expense flowing from the greater debt level related to fleet financing, but also reflected a provision of US\$25.0 million related to the European Commission investigation into alleged competition policy infractions in the air freight market.

Los mayores precios de combustible generaron costos adicionales por US\$78,5 millones durante 2007.

Higher fuel prices resulted in additional costs for the Company of US\$ 78.5 million.

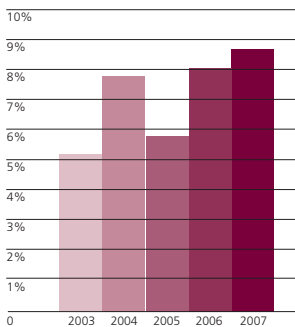
se debió principalmente a un aumento de 25,5% en los gastos financieros producto del alza en la deuda promedio relacionada con el financiamiento de la flota, así como también por una provisión de US\$25,0 millones realizada en 2007 relacionada con la investigación -por parte de la Comisión Europea- por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea.

La habilidad que ha demostrado LAN para generar consistentes utilidades pese a los escenarios desafiantes de la industria es una de las principales fortalezas de la Compañía. Esto, en conjunto con su sólida posición financiera, se ve reflejado en que LAN es una de las pocas aerolíneas del mundo con una clasificación de riesgo de Grado de Inversión, clasificación que fue ascendida a "BBB" en abril de 2007.

In conclusion, we believe that LAN's ability to generate consistent earnings despite the challenging scenarios facing the industry is one of the Company's greatest strengths. This, together with its solid financial position, is clearly demonstrated by the fact that LAN is among the few airlines in the world with an investment grade credit rating, which was upgraded to BBB in April of 2007.

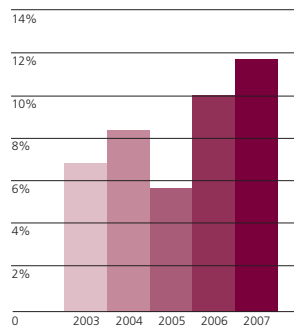
Margen Neto
Net Margin
%

8.7%



Margen Operacional
Operating Margin
%

11.7%





Lo mejor de Ecuador, conócelo con LAN
Get to know the best of Ecuador with LAN



Personas

Human Resources

El exitoso desempeño de LAN durante 2007 se sustenta en el compromiso y trabajo de su equipo humano.

LAN's successful performance in 2007 was built upon the hard work and commitment of its team of employees.

El exitoso desempeño de LAN durante 2007 se sustenta en el compromiso y trabajo de su equipo humano, conformado por aproximadamente 15.800 personas que trabajan en los distintos países en que la compañía está presente y que han sido pieza clave en este camino de solidez y crecimiento.

Consciente de la importancia de su gente, en este periodo LAN continuó trabajando persistentemente en transmitir y compartir los valores que guían e inspiran su quehacer -seguridad, superación, eficiencia y calidez-, logrando un alto grado de conocimiento (80%) de estos pilares al interior de la empresa.

En este contexto, la Academia Corporativa se ha transformado en un factor fundamental en la capacitación y entrenamiento de los trabajadores y líderes de LAN. Es así como en el último año se impartieron 4.652 cursos, con un total de 13.443 capacitados, lo que ratifica el camino de crecimiento y consolidación que ha seguido esta iniciativa a un año de su creación.

En la misma línea, con el objetivo de fomentar el desarrollo y crecimiento profesional de

LAN's successful performance in 2007 was built upon the hard work and commitment of its team of employees. Some 15,800 persons located across the various countries we serve have been the key element in the Company's ongoing record of solidity and growth.

Fully conscious of the importance of its people, LAN continued efforts during 2007 to transmit and share the firm's core values of safety, achievement, efficiency and warmth that guide and inspire all of our work. As a result, a high rate of awareness (80%) of these bedrock principles has been achieved within the Company.

In this context, LAN's Corporate Academy has become a fundamental factor in training Company leaders and workers. Thus, a total of 4,652 courses were given in 2007 to 13,443 employees, amply demonstrating the expansion and consolidation of this initiative just a year after its creation.

Furthermore, to promote our people's professional growth and development the Academy increased to 57 the number of co-financing



las personas, la Academia Corporativa aumentó a 57 el número de becas de cofinanciamiento para trabajadores en carreras técnicas, de postgrado y diplomados. A ello se suman las becas de capacitación social, destinadas a entregar cursos de formación y emprendimiento para familiares de los trabajadores de LAN.

Adicionalmente, en este ejercicio se firmó un valioso acuerdo con la Pontificia Universidad Católica de Chile que permitirá entrenar y certificar a los cerca de 300 instructores que imparten cursos de capacitación al interior de la Compañía. Consistente con los objetivos y valores estratégicos de LAN, este es un paso importante en el cumplimiento de los altos estándares que exige la industria en tareas de capacitación y perfeccionamiento.

Asimismo, como parte de su política de premiar el esfuerzo de sus colaboradores, durante 2007 LAN nuevamente extendió a todo su personal el pago de incentivos asociados al resultado de la empresa y al desempeño individual. Junto con ello se

grants for Company workers in post-secondary technical, graduate and diploma courses. To this must be added the funding made available for scholarships to family members of LAN employees for vocational training courses.

Also in 2007, an important agreement was signed with the Catholic University of Chile to provide for the training and certification of approximately 300 instructors who currently teach in-house courses at LAN. This is a significant step in maintaining the high standards of the airline industry in the area of professional training and upgrading, and is fully consistent with the strategic values and objectives of the Company.

In addition, as part of LAN's policy of rewarding the efforts of its people, incentive bonuses were once again offered to all personnel based on the Company's financial results as well as individual performance. In conjunction with the bonus plan, recognition programs were implemented in various areas of the firm's busi-

La Academia Corporativa se ha transformado en un factor fundamental en la capacitación y entrenamiento de los trabajadores y líderes de LAN.

LAN's Corporate Academy has become a fundamental factor in training Company leaders and workers.

implementaron programas de reconocimiento en distintas áreas, donde se destacaron a personas y equipos por su compromiso con la Compañía y apego a los valores de LAN.

Un ejemplo de ello es el programa corporativo de reconocimiento "Yo me traje un Boeing", orientado a compartir uno de los hitos más emblemáticos de LAN con su gente: la entrega de un nuevo avión. En el marco de este plan los trabajadores más destacados son premiados con una visita a la fábrica Boeing y su incorporación en el grupo que recepciona y trae a la compañía los nuevos aviones Boeing 767.

En cuanto a las relaciones laborales que mantiene LAN con sus trabajadores, durante el año se llevaron a cabo 6 procesos de negociación colectiva en Chile, que abarcaron a 721 empleados, tanto de sindicatos como de grupos no sindicalizados. Todos ellos concluyeron exitosamente con la suscripción de contratos y convenios de cuatro años, lo que refleja las buenas relaciones laborales que priman al interior de la organización.

En línea con lo anterior, en el año 2007 las personas de LAN cumplieron, una vez más, un rol fundamental en el desarrollo de iniciativas estratégicas para la

ness to express our appreciation of individuals and teams who have demonstrated their dedication to LAN and the values it stands for.

An example of this is the "I Brought Back a Boeing" corporate recognition program through which LAN shares with employees one of the most emblematic moments in the life of an airline – the arrival of a new plane. As part of the program, workers with outstanding performance records are invited to visit the Boeing factory and join the select group sent to take delivery of the new 767s and fly them down to Chile.

As regards the Company's labor relations, six collective bargaining processes were conducted in Chile over the course of 2007 with unionized and non-unionized employee groups covering 721 workers. All of these negotiations concluded with the signing of four-year contracts and agreements, a clear indicator of the good labor relations climate prevailing at LAN.

In this same spirit, LAN personnel in 2007 once again played an essential role in the development of strategic initiatives at the Company. Especially noteworthy is the coordinated effort by employees

Compañía. Destacable en este sentido fue el trabajo coordinado de las distintas áreas en la implementación del nuevo modelo de negocios para las rutas de corto alcance, lo que permitió llevar adelante con éxito la puesta en marcha y ejecución de este revolucionario proyecto.

De esta manera, el apoyo en tareas de análisis, gestión, capacitación y comunicación en cada uno de estos y otros proyectos permitió alcanzar los desafíos planteados por LAN en 2007 y seguir avanzando en el camino de crecimiento que busca situar a la compañía entre las mejores aerolíneas del mundo.

from all areas of the firm to implement the new business model for short-haul routes, ensuring the successful roll-out and execution of this revolutionary new undertaking.

Thus, the support of our people at LAN in the many tasks of analysis, management, training and communication required to carry forward these and other projects was instrumental in meeting the goals we set for 2007, and will continue to be of central importance as the Company advances along the path of growth in its ambition to become one of the best airlines in the world.

Dotaciones Staff and Personnel

	2007	2006
Administración / Administrative	3,247	2,928
Mantenimiento / Maintenance	1,922	1,892
Operaciones / Operations	4,940	4,826
Tripulantes de Cabina / Cabin Crew	2,494	2,043
Tripulantes de Mando / Cockpit Crew	1,180	1,029
Ventas / Sales	2,014	1,906
Total	15,797	14,624





Lo mejor de Chile, conócelo con LAN
Get to know the best of Chile with LAN



Nuestra Responsabilidad Social

Our Social Responsibility

LAN incorpora la Responsabilidad Social Empresarial como un compromiso clave de su gestión, integrando el respeto por los valores éticos, sus trabajadores, sus clientes, la comunidad y el medio ambiente al desarrollo estratégico de la Compañía.

Corporate social responsibility is a key management commitment at LAN, ensuring respect for our employees and customers, the greater community, the environment and ethical values is an integral part of our Company strategy.

LAN incorpora la Responsabilidad Social Empresarial (RSE) como un compromiso clave de su gestión, integrando el respeto por los valores éticos, sus trabajadores, sus clientes, la comunidad y el medio ambiente al desarrollo estratégico de la Compañía. Esto, en el entendido de que los intereses sociales, ambientales y económicos están estrechamente vinculados con un desarrollo empresarial sostenible. Para LAN el crecimiento de largo plazo sólo es posible con la plena integración de esta mirada en la gestión profesional, humana y técnica de todos los equipos que forman parte de la Compañía.

En línea con lo anterior, LAN se ha preocupado en forma permanente de potenciar sus valores –seguridad, eficiencia, calidez y superación– en cada una de sus acciones, velando por la actuación éticamente responsable en todos los ámbitos del negocio y con todos los grupos de interés relacionados.

En este contexto se han implementado diversos programas relacionados con las

Corporate social responsibility (CSR) is a key management commitment at LAN, ensuring respect for our employees and customers, the greater community, the environment and ethical values is an integral part of our Company strategy. It is our firm conviction that social, environmental and economic interests are closely linked to sustainable corporate development. Long-term growth is only possible if this viewpoint is fully incorporated into the professional, technical and human resource management of all the various teams that form a part of the Company.

In view of this commitment, LAN has always been concerned to promote our basic Company values of safety, efficiency, warmth and achievement in all of our actions, taking great care to make certain our conduct in every aspect of our business and toward every related stakeholder is ethically responsible.

To this end, LAN has implemented a broad spectrum of programs involving employees, customers and the environment in

comunidades de los países en que opera la Compañía, con los trabajadores, clientes y con el medio ambiente.

Asimismo, durante el año 2007 se conformaron equipos de diferentes áreas de la empresa en Chile, Argentina y Perú para implementar las iniciativas de RSE, canalizándolas y aplicando la cultura LAN y su compromiso social en todos los niveles de la organización. Próximamente se constituirá un grupo de similares características en Ecuador.

an effort to reach out to local communities in the various countries where we operate.

During 2007, teams were set up in various areas of the Company in Chile, Argentina and Peru to take on the job of implementing CSR initiatives, putting LAN's culture and sense of social commitment to work at every level of the organization. Plans to create similar groups at LAN Ecuador are already underway.



El compromiso de LAN por el respeto y cuidado del medio ambiente está presente hace ya algún tiempo, desde que el año 2000 iniciara el programa de renovación de su flota.

The Company's commitment to respect and protect the environment has been evident for a number of years, going back at least to 2000 when LAN embarked on its fleet renewal program.



Compromiso con el Medio Ambiente Commitment to the Environment

Flota y Operaciones

El histórico plan de flota anunciado en 2007 incluye órdenes por 32 Boeing 787 Dreamliners, por una inversión de US\$ 3.500 millones, que se recibirán entre los años 2011 y 2016. Este es un hito importante en la preocupación de LAN por el medio ambiente, ya que este tipo de aeronaves incorpora tecnología de última generación y ha sido catalogado como el nuevo avión ecológico.

El compromiso de LAN por el respeto y cuidado del medio ambiente está presente hace ya algún tiempo, desde que el año 2000 iniciara el programa de renovación de su flota. En estos 7 años se han incorporado 37 nuevos aviones Airbus que consumen menos combustible, lo que ha significado reducir las emisiones en aproximadamente un 10%. Una vez finalizado el retiro de los Boeing 737-200 de la flota de corto alcance durante el 2008, la disminución alcanzará el 15%.

Adicionalmente los nuevos aviones han significado una reducción de los niveles de ruido, disminuyendo en forma importante la contaminación acústica. Como ejemplo de ello, la nueva flota ha logrado bajar el impacto acústico en la superficie cercana a la pista –superior a los 85 decibeles- de 12 km² a 3,1 km², beneficiando tanto a las personas que trabajan en el aeropuerto como a la población que habita en lugares aledaños.

Fleet and Operations

The Company's historic fleet acquisition plan announced in 2007, which includes orders for 32 Boeing 787 Dreamliners passenger planes for delivery between 2011 and 2016 at a cost of US\$ 3.5 billion, is also an important milestone in LAN's concern for the environment. Incorporating the latest-generation technology, the Boeing 787 is widely considered to be the new ecological aircraft.

The Company's commitment to respect and protect the environment has been evident for a number of years, going back at least to 2000 when LAN embarked on the fleet renewal program. Since that time, 37 new Airbus aircraft featuring reduced fuel consumption have been acquired, thus lowering emissions by approximately 10%. Once the last of our short-haul Boeing 737-200s is withdrawn sometime in 2008, the emissions reduction will reach the 15% mark.

The new planes also exhibit reduced noise levels, which has meant a significant decline in acoustic pollution. As an example, the fleet has brought the area of acoustic impact in the vicinity of the runway exceeding 85 decibels down from 12 km² to 3.1 km², a welcome benefit not only to airport personnel but to inhabitants of adjacent residential areas as well.

También se está trabajando en la flota de largo alcance. Es así como a fines de esta década los Boeing 767-300 reducirán sus emisiones en alrededor de un 5%, debido a la incorporación de dispositivos de última tecnología en las alas que mejoran su aerodinámica y, por ende, significarán un menor consumo de combustible, reduciendo de esta forma el impacto ambiental.

Asimismo, gracias al trabajo de distintas áreas de la Compañía, diversas iniciativas verdes implementadas desde el año 2005 han implicado cambios en la forma de operar, y en 2007 permitieron reducir las emisiones en aproximadamente 1,2%. En este sentido destacan la optimización de los planes de vuelo y desplazamientos en losa, además de la administración del peso transportado en los aviones, entre otras iniciativas.

LAN is also making environmental improvements to its long-haul fleet. By the end of the decade, emissions from our Boeing 767-300s will have been cut by about 5% thanks to the installation of cutting-edge technology in the aircraft's wings that improve aerodynamic performance and lower fuel consumption.

Emission reductions of about 1.2% were achieved in 2007 via a series of green initiatives implemented since 2005, the result of efforts in various areas of the Company to introduce changes in operating practices. Key among these are the optimization of flight plans and ground movements coupled with better load management.

Reciclaje

A su vez, durante 2007 se procedió al acondicionamiento y donación de más de 400 computadores personales, como una forma de aportar al reciclaje y, al mismo tiempo, apoyar a diversas organizaciones de beneficencia en la región.

En lo que respecta al uso del papel, más del 90% de todos los boletos de pasajeros emitidos por la compañía se hace en forma electrónica: e-ticket. Además, existe un programa de reducción de este insumo en fotocopiadoras e impresoras, iniciativa que se realiza con el apoyo de los empleados de la Compañía.

El compromiso de LAN implica no sólo cuidar de sus pasajeros y clientes sino también ayudar al gran desafío de preservar el medio ambiente.

Recycling

More than 400 personal computers were reconditioned and donated during 2007, a reflection of LAN's policy of promoting recycling while supporting a variety of charitable organizations around the region.

As regards the use of paper, more than 90% of the passenger tickets delivered by LAN are issued electronically as e-tickets. The Company has also set up a paper reduction program for office printing and photocopying with the full cooperation of our employees.

In conclusion, LAN is committed not only to taking care of its passengers and other customers but also to meeting the big challenge of helping protect our environment.

En Torno a Nuestro Producto About Our Product

Conociendo LAN

Con el fin de acercar el mundo aeronáutico a la comunidad se ha implementado un programa denominado "Visita la Base", que es una invitación a conocer las instalaciones de mantenimiento de LAN, dirigido especialmente a niños y jóvenes de distintos países de la región. El objetivo de esta iniciativa es que puedan vivir la experiencia previa a volar, incluyendo el proceso de chequeo, además de conocer todo lo que ocurre en torno a los aviones de una forma didáctica y entretenida. Durante el recorrido, personal de LAN acompaña a los visitantes enseñándoles los talleres y hangares donde se efectúa el mantenimiento diario de los aviones que integran la flota de la Compañía. A bordo de una aeronave aprenden interesantes aspectos relativos a su operación y, a través de un video interactivo, conocen cómo operan y funcionan sus distintos componentes.

Es así como durante el año 2007 más de 1.600 escolares de 30 establecimientos educacionales de Santiago visitaron las instalaciones de mantenimiento acompañados por sus profesores. En Argentina, alumnos de 11 colegios de las provincias de Córdoba, Iguazú y Mendoza participaron de esta misma actividad y, además, tuvieron la oportunidad de volar.

Getting to Know LAN

To bring the world of aviation closer to the community, LAN has launched a program called "Visit the Base" aimed especially at acquainting children and youth from various countries around South America with the Company's maintenance installations. Participants in the program experience first-hand the pre-flight process including aircraft inspection, and are shown the procedures for readying the planes in a fun and informative manner. LAN personnel then take them around the workshops and hangars in which daily maintenance of the airline's fleet is carried out. Finally, they board an actual aircraft where they learn about its operation and watch an interactive video on the functioning of its various components.

In 2007 more than 1,600 students from thirty Santiago schools toured the Company's maintenance installations, accompanied by their teachers. Pupils from eleven schools in the Argentinean provinces of Córdoba, Iguazú and Mendoza also participated, and even had the chance to fly in an airplane.



Coaniquem: Apoyando a Nuestros Niños

Desde enero del año 2002 LAN colabora estrechamente con la rehabilitación de niños quemados en Latinoamérica, transportándolos desde diferentes países de la región hacia Chile, donde se encuentra el Instituto Coaniquem (Corporación de Ayuda al Niño Quemado), único centro de rehabilitación existente en Sudamérica. En el año 2007, LAN transportó a 34 niños y sus acompañantes para efectuar sus tratamientos en Chile.

Corporación del Trasplante

En su permanente preocupación por la comunidad, desde hace más de cinco años LAN tiene una alianza con la Corporación del Trasplante de Chile, en virtud de la cual la compañía traslada gratuitamente órganos para pacientes que requieren ser trasplantados en el país. Gracias a este convenio, durante el año 2007 se beneficiaron 39 personas de este programa.

UNICEF

Parte importante de las aerolíneas de la alianza oneworld participa en la campaña "Change for Good" de UNICEF. Con el propósito de ayudar a este importante organismo, en Perú LAN dio inicio a un programa piloto denominado "Tu ayuda para el cambio".

Coaniquem: Giving our Children a Helping Hand

Since 2002, LAN has taken an active part in helping child burn victims. Air transport is provided from several countries around the region to Chile where they are treated at the Coaniquem Institute, the only burn rehabilitation centre in all of South America. Last year the Company flew in 34 children and their medical escorts for treatment at the Institute.

Chilean Transplant Corporation

As part of LAN's constant concern for the community, the Company has maintained an alliance for more than five years with the Chilean Transplant Corporation, an organ transplant support organization, transporting organs for patients needing transplants at no charge. A total of 39 people benefited from this service during 2007.

UNICEF

Many of the airlines who are members of the oneworld alliance participate in UNICEF's "Change for Good" campaign. To show its support for this important initiative, LAN Peru launched a pilot program in 2007 called "Your Help for Change."



Compromiso con la
Comunidad
Commitment to the
Community

Un Techo Para Mi País

LAN trabaja desde el año 2002 con la organización "Un Techo para mi País", contribuyendo con su labor de poner fin a los asentamientos marginales en Latinoamérica. La alianza se formalizó en diciembre de 2006, mediante la firma de un convenio regional para apoyar la expansión del proyecto en el continente. A través de este acuerdo, LAN financia viviendas de emergencia que son construidas por sus propios colaboradores en aquellos países donde opera. El año 2007 un total de 600 voluntarios de la Compañía participaron en la edificación de 29 viviendas sociales.

En estos cinco años las personas de LAN han ayudado a que 129 familias de Chile, Uruguay, Perú, Argentina, Ecuador y México tengan un techo más digno. LAN también aporta con el traslado de los voluntarios que trabajan en esta organización en los países de la región.

Además, bajo el alero de esta entidad, la Compañía ha apadrinado el campamento "Los Aromos", ubicado en la comuna de Colina, Chile, donde habitan 200 familias de escasos recursos. De esta forma, LAN se convirtió en pionera en iniciativas de este tipo, que buscan apoyar el proceso de erradicación de campamentos. Más de 100 voluntarios de la Compañía participaron activamente en la construcción de casas, mejoramiento de instalaciones deportivas, del jardín infantil y sedes sociales, además de participar en la celebración de Navidad junto a los pobladores y sus familias.

Un Techo para mi País

LAN has worked since 2002 with "Un Techo para mi País" (A Roof for My Country), supporting the organization's efforts to put an end to marginal housing in Latin America. This partnership was formalized in December 2006 with the signing of a regional agreement to back the expansion of the project throughout the continent. Under the terms of the accord, LAN finances emergency housing units that are built by our own personnel in countries where we have a presence. In 2007 a total of 600 Company volunteers participated in the construction of 29 social housing units.

Thus, over the last five years LAN employees have helped ensure 129 families in Chile, Uruguay, Peru, Argentina, Ecuador and Mexico are housed in more dignified conditions. The Company has also contributed to this effort by providing air transport within the region at no charge to organization volunteers.

In addition, LAN is sponsoring the "Los Aromos" settlement near Santiago, currently home to some 200 low-income families. Through this commitment the Company is pioneering initiatives to support the eradication of squatter encampments. More than 100 LAN volunteers have taken an active part in building houses and improving facilities for sports, day-care and social activities, as well as joining in Christmas celebrations with local residents.



América Solidaria

Desde el año 2005 LAN también apoya a la Fundación América Solidaria, cuya misión es contribuir a superar la pobreza de las zonas más críticas de América Latina y El Caribe. En virtud de este programa profesionales de diversas disciplinas entregan un año de sus vidas para ir en ayuda de las comunidades más necesitadas del continente. En septiembre de 2007 se firmó la alianza de cooperación para el traslado de voluntarios y funcionarios de esta organización. Hasta la fecha, 150 voluntarios han podido cumplir con su labor en la región, gracias a este convenio.

Hogar de Cristo

En Chile, LAN continuó apoyando la labor de la institución de beneficencia Hogar de Cristo, a través del programa "1+1" que duplica el aporte mensual que hacen los trabajadores de la compañía a esta organización. En la empresa, el 14% de sus colaboradores a nivel nacional participan en esta iniciativa. El aporte de LAN se destina al Hogar "San Luis Gonzaga" y al Centro Infantil "Los Nidos de Pudahuel", que acogen a menores en riesgo social.

América Solidaria

Since 2005 LAN has also supported the work of the Chile-based América Solidaria Foundation, whose mission is to alleviate poverty in the most critical areas of Latin American and the Caribbean. Under the aegis of this program, professionals from a wide range of fields dedicate a year of their lives to helping the most needy communities of the region. In September 2007 the Company signed a cooperation agreement for flying Foundation volunteers and employees at no cost to the organization. Thanks to this arrangement some 150 volunteers have already been able to participate in this important initiative.

Hogar de Cristo

In Chile LAN maintains its commitment to the Hogar de Cristo charitable organization through its 1+1 program that matches Company employees' monthly contributions to the institution. About 14% of LAN personnel across the country participate in this scheme. These contributions go to support the San Luis Gonzaga residence for poor adults with mental disabilities and Nidos de Pudahuel, a home for pre-school children at risk.



LAN siempre ha estado a disposición de la comunidad para brindar su apoyo humanitario y en este sentido el 2007 no fue la excepción.

LAN has always stood willing to provide humanitarian aid to communities in need, and 2007 was no exception.

Celebraciones Navideñas

Con el fin de dar un verdadero sentido solidario a la Navidad, en Perú y Argentina se celebró esta fiesta en varias comunidades de escasos recursos. Los trabajadores tuvieron la oportunidad de apadrinar niños y junto con la Compañía, aportaron los regalos para esa ocasión.

Ayuda Humanitaria

LAN siempre ha estado a disposición de la comunidad para brindar su apoyo humanitario y en este sentido el 2007 no fue la excepción. Es así como la Compañía recolectó entre sus trabajadores una tonelada de vestuario y frazadas para cooperar con los más de 25.000 damnificados que en marzo de 2007 dejó un temporal en la provincia de Tucumán, en Argentina.

Posteriormente, en agosto, luego del terremoto que afectó a la localidad de Pisco, en Perú, más de 50.000 litros de agua, 4.900 unidades de frazadas y cinco toneladas de alimentos no perecibles –aportes realizado por la Compañía y sus trabajadores- fueron enviados en dos vuelos cargueros directamente al lugar afectado, junto a 20 toneladas de mallas plásticas para carpas. Adicionalmente se utilizaron diversos vuelos internacionales con destino al Perú para trasladar insumos de emergencia, como por ejemplo cinco toneladas enviadas por la Fundación Panamericana para el Desarrollo (FUPAD-PADF, dependiente de la O.E.A.) desde la ciudad de Miami, que incluyó medicamentos, carpas y purificadores de agua, entre otros. Además, se trasladaron 140 rescatistas, bomberos y médicos a Pisco, y se realizó una donación de casas básicas que beneficiaron a 200 familias afectadas por el sismo.

Christmas Celebrations

In the true spirit of Christmas as a time for expressing solidarity, LAN participated in holiday celebrations in a number of low-income communities in Peru and Argentina. Company personnel sponsored children in these communities and joined with the Company in contributing gifts for the occasion.

Humanitarian Aid

LAN has always stood willing to provide humanitarian aid to communities in need, and 2007 was no exception. When a severe storm hit the Argentinean province of Tucumán in March, the Company mobilized to collect a huge quantity of clothing and blankets from employees for the more than 25,000 people who were seriously affected.

Then, in the wake of an earthquake that struck the Peruvian city of Pisco last August, more than 50,000 liters of water, 4,900 blankets, and five metric tons of non-perishable foodstuffs funded by LAN and its employees were sent directly to the affected area along with 20 metric tons of tarpaulins aboard two special cargo flights. Space was made available on regular flights to Peru for carrying emergency items, such as the five metric tons of medicines, tents, water purifiers and other supplies flown in from Miami by the Pan American Development Foundation, an entity co-financed by the OAS. Also, 140 rescue personnel, firefighters and doctors were transported to Pisco and a donation was made to fund basic shelter for 200 families left homeless by the quake.

En noviembre, intensas lluvias dejaron miles de damnificados en el estado de Tabasco, México. MasAir, filial de LAN, puso un avión carguero a disposición de las autoridades de ese país para realizar un vuelo entre Ciudad de México y Villa Hermosa. Se transportaron más de 40 toneladas de ayuda humanitaria. Este avión fue el primero en aterrizar en la zona de la catástrofe y los medicamentos, agua, mantas y alimentos enlatados, que formaron parte de este envío, fueron rápidamente distribuidos en las zonas más afectadas.

In November 2007 the Company responded to yet another emergency when intense rains in the Mexican state of Tabasco left thousands of residents in dire need. LAN affiliate MasAir offered government authorities the use of a cargo aircraft to transport more than 40 metric tons of humanitarian aid to Villa Hermosa, the capital of Tabasco, from Mexico City. This plane was the first to arrive in the disaster area, and the medical supplies, water, blankets and canned foods on board, part of the overall relief shipment, were quickly distributed to the zones most seriously hit.





Compromiso con Nuestros Colaboradores Commitment to Our Employees

Iniciativas Sociales

En el año 2007 LAN desarrolló un novedoso concurso de iniciativas sociales entre sus trabajadores, con el fin de apoyar las actividades de voluntariado que realizan en forma particular. En la iniciativa participaron 30 proyectos y se premiarán 7 de ellos, para destacar aquellos que promuevan principalmente el turismo sostenible y el cuidado del medio ambiente a nivel regional. Además, durante el año 2008 la Compañía contribuirá otorgando transporte y parte de los recursos financieros que requieran los proyectos para su desarrollo.

Capacitación Técnica

Las personas de LAN y sus familias constituyen una preocupación constante para la Compañía. Es por esto que, con la finalidad de darles nuevas oportunidades en el campo laboral, durante el año 2007 se otorgaron 60 becas sociales a familiares de trabajadores para acceder a cursos de computación, gastronomía, carpintería y peluquería.

Social Initiatives

LAN organized an innovative contest in 2007 aimed at encouraging its workers to create new social initiatives for supporting volunteer activities they would perform themselves. A total of thirty projects were entered, and prizes were awarded to seven initiatives that promoted sustainable tourism and regional environmental protection. The Company will continue providing transport and partial financing over the course of 2008 to sustain the winning projects.

Technical Training

At LAN, our workers and their families are an ongoing concern. With a view to broadening their job opportunities the Company granted sixty scholarships in 2007 to employee family members, enabling them to enroll for courses in areas such as computing, cooking, carpentry and hairstyling.



Lo mejor de Uruguay, conócelo con LAN
Get to know the best of Uruguay with LAN



Estados Financieros Consolidados

Consolidated Financial Statements

Balance General Consolidado

	Al 31 de diciembre	
	2007	2006
	MUS\$	MUS\$
Total Activos Circulantes	1.093.903	706.308
Disponible	11.506	9.565
Depósito a plazo	308.585	148.977
Valores negociables (neto)	147.952	60.069
Deudores por venta (neto)	279.471	235.263
Documentos por cobrar (neto)	6.492	6.148
Deudores varios (neto)	182.338	115.101
Documentos y cuentas por cobrar empresas relacionadas	226	4.765
Existencias (neto)	58.097	46.827
Impuestos por recuperar	68.623	34.048
Gastos pagados por anticipado	12.949	26.786
Impuestos diferidos	4.624	6.435
Otros activos circulantes	13.040	12.324
Total Activos Fijos	2.351.605	1.855.915
Terrenos	14.424	10.739
Construcción y obras de infraestructura	105.990	102.620
Maquinarias y equipos	2.190.411	1.772.763
Otros activos fijos	739.499	550.326
Depreciación acumulada (menos)	(698.719)	(580.533)
Total Otros Activos	456.234	366.566
Inversiones en empresas relacionadas	1.482	1.845
Inversiones en otras sociedades	1.807	1.637
Menor valor de inversiones	36.022	43.540
Mayor valor de inversiones (menos)	-	(71)
Deudores a largo plazo	12.171	28.915
Documentos y cuentas por cobrar empresas relacionadas largo plazo	-	51
Intangibles	43.254	33.174
Amortización (menos)	(17.186)	(10.802)
Otros	378.684	268.277
Total Activos	3.901.742	2.928.789

PARA MAYOR INFORMACIÓN ACERCA DE LOS ESTADOS FINANCIEROS, CONSULTE EL CD ADJUNTO.

FOR FURTHER INFORMATION REGARDING THE FINANCIAL STATEMENTS PLEASE REFER TO THE ACCOMPANYING CD.

Balance General Consolidado

	Al 31 de diciembre	
	2007	2006
	MUS\$	MUS\$
Total Pasivos Circulantes	1.122.605	876.283
Obligaciones con bancos e instituciones financieras a corto plazo	-	8.996
Obligaciones con bancos e instituciones financieras a largo plazo porción corto plazo	102.153	89.883
Obligaciones largo plazo con vencimiento dentro un año	74.786	55.040
Dividendos por pagar	120.073	67.789
Cuentas por pagar	322.897	260.947
Documentos y cuentas por pagar empresas relacionadas	357	301
Provisiones	100.546	73.272
Retenciones	62.384	45.729
Impuesto a la renta	8.101	1.530
Ingresos percibidos por adelantado	325.669	265.307
Otros pasivos circulantes	5.639	7.489
Total Pasivos a Largo Plazo	1.785.896	1.421.875
Obligaciones con bancos e instituciones financieras	1.228.650	1.031.082
Acreedores varios largo plazo	-	523
Provisiones largo plazo	94.441	45.892
Impuestos diferidos a largo plazo	169.885	126.886
Otros pasivos a largo plazo	292.920	217.492
Interés Minoritario	5.189	4.311
Total Patrimonio	988.052	626.320
Capital pagado	453.444	134.303
Otras reservas	(52)	2.620
Utilidades acumuladas	436.337	363.947
Utilidad (pérdida) del ejercicio	308.323	241.300
Dividendos provisorios (menos)	(210.000)	(115.850)
Total Pasivos y Patrimonio	3.901.742	2.928.789

Estado Consolidado de Resultados

	Por los ejercicios terminados Al 31 de diciembre	
	2007	2006
	MUS\$	MUS\$
Resultado de Explotación	413.371	302.622
Margen de explotación	1.364.472	1.222.895
Ingresos de explotación	3.524.923	3.033.960
Costos de explotación (menos)	(2.160.451)	(1.811.065)
Gastos de administración y ventas (menos)	(951.101)	(920.273)
Resultado Fuera de Explotación	(45.562)	(15.734)
Ingresos financieros	18.043	7.897
Utilidad inversiones empresas relacionadas	604	598
Otros ingresos fuera de la explotación	31.802	57.096
Pérdida inversión empresas relacionadas (menos)	(5.690)	-
Amortización menor valor de inversiones (menos)	(2.994)	(3.323)
Gastos financieros (menos)	(76.224)	(60.739)
Otros egresos fuera de la explotación (menos)	(27.817)	(22.938)
Corrección monetaria	1.014	139
Diferencias de cambio	15.700	5.536
Resultado antes de Impuesto a la Renta e Ítemes Extraordinarios	367.809	286.888
Impuesto a la renta	(59.775)	(46.837)
Utilidad (Pérdida) antes Interés Minoritario	308.034	240.051
Interés Minoritario	289	1.244
Utilidad (Pérdida) Líquida	308.323	241.295
Amortización mayor valor de inversiones	-	5
Utilidad (Pérdida) del Ejercicio	308.323	241.300

Estado Consolidado de Flujo Efectivo Directo

	Al 31 de diciembre	
	2007	2006
	MUS\$	MUS\$
Flujo Neto Originado por Actividades de la Operación	707.018	490.254
Recaudación de deudores por ventas	3.535.542	2.951.595
Ingresos financieros percibidos	15.150	6.358
Dividendos y otros repartos percibidos	962	304
Otros ingresos percibidos	36.736	24.632
Pago a proveedores y personal (menos)	(2.743.171)	(2.371.090)
Intereses pagados (menos)	(73.633)	(60.107)
Impuesto a la renta pagado (menos)	(16.316)	(14.581)
Otros gastos pagados (menos)	(12.231)	(11.592)
Impuesto al valor agregado y otros similares pagados (menos)	(36.021)	(35.265)
Flujo Neto Originado por Actividades de Financiamiento	383.419	503.717
Colocación de acciones de pago	319.141	2.541
Obtención de préstamos	495.324	821.324
Pago de dividendos (menos)	(210.868)	(84.910)
Pago de préstamos (menos)	(205.536)	(223.415)
Pago de gastos por emisión y colocación de acciones (menos)	(2.672)	(6)
Otros desembolsos por financiamiento (menos)	(11.970)	(11.817)
Flujo Neto Originado por Actividades de Inversión	(844.254)	(905.649)
Ventas de activo fijo	219	7.620
Ventas de inversiones permanentes	-	1.386
Ventas de otras inversiones	14.105	26.671
Incorporación de activos fijos (menos)	(839.851)	(920.429)
Pago de intereses capitalizados (menos)	(2.290)	-
Inversiones permanentes (menos)	(94)	(2.238)
Inversiones en instrumentos financieros (menos)	(16.343)	-
Otros desembolsos de inversión (menos)	-	(18.659)
Flujo Neto Total del Período	246.183	88.322
Efecto de la Inflación sobre el Efectivo y Efectivo Equivalente	(64)	(97)
Variación Neta del Efectivo y Efectivo Equivalente	246.119	88.225
Saldo Inicial de Efectivo y Efectivo Equivalente	199.496	111.271
Saldo Final de Efectivo y Efectivo Equivalente	445.615	199.496

Conciliación Flujo – Resultado

Conciliación entre el flujo neto originado por actividades de la operación y el resultado del ejercicio

	Al 31 de diciembre	
	2007	2006
	MUS\$	MUS\$
Utilidad (Pérdida) del ejercicio	308.323	241.300
Resultado en venta de activos	(2.331)	(1.104)
(Utilidad) Pérdida en venta de activos fijos	(1.203)	(1.133)
Utilidad en venta de inversiones (menos)	(1.128)	-
Pérdida en venta de inversiones	-	29
Cargos (Abonos) a Resultado que no representan flujo de efectivo	143.971	82.312
Depreciación del ejercicio	143.796	115.939
Amortización de intangibles	6.384	5.377
Castigos y provisiones	7.689	20.902
Utilidad devengada en inversiones en empresas relacionadas (menos)	(604)	(598)
Pérdida devengada en inversiones en empresas relacionadas	5.690	-
Amortización menor valor de inversiones	2.994	3.323
Amortización mayor valor de inversiones (menos)	-	(5)
Corrección monetaria neta	(1.014)	(139)
Diferencia de cambio neto	(15.700)	(5.536)
Otros abonos a resultado que no representan flujo de efectivo (menos)	(30.068)	(62.338)
Otros cargos a resultado que no representan flujo de efectivo	24.804	5.387
Variación de Activos que afectan al flujo de efectivo (aumento) disminución	101.053	(19.634)
Deudores por ventas	8.770	(47.099)
Existencias	(9.345)	(9.175)
Otros activos	101.628	36.640
Variación de Pasivos que afectan al flujo de efectivo aumentos (disminución)	156.291	188.624
Cuentas por pagar relacionadas con el resultado de la explotación	111.382	160.734
Intereses por pagar	4.260	4.297
Impuesto a la renta por pagar (neto)	43.832	31.641
Otras cuentas por pagar relacionadas con el resultado fuera de explotación	(1.769)	(12)
Impuesto al valor agregado y otros similares por pagar (neto)	(1.414)	(8.036)
Utilidad (Pérdida) del Interés Minoritario	(289)	(1.244)
Flujo Neto Originado por Actividades de la Operación	707.018	490.254

Consolidated Balance Sheet

	At December 31,	
	2007	2006
	(In thousands of US\$)	
CURRENT ASSETS		
Cash	11,506	9,565
Time deposits	308,585	148,977
Marketable securities	147,952	60,069
Trade accounts receivable and other, net	468,301	356,512
Notes and accounts receivable from related companies	226	4,765
Inventories	58,097	46,827
Prepaid and recoverable taxes	68,623	34,048
Prepaid expenses	12,949	26,786
Deferred income tax assets	4,624	6,435
Other current assets	13,040	12,324
Total current assets	1,093,903	706,308
PROPERTY AND EQUIPMENT (net)	2,351,605	1,855,915
OTHER ASSETS		
Investments in related companies	1,482	1,845
Goodwill	36,022	43,469
Notes and accounts receivable from related companies	-	51
Long-term accounts receivable	12,171	28,915
Advances for purchases of aircraft and other deposits	316,443	237,853
Other	90,116	54,433
Total other assets	456,234	366,566
Total assets	3,901,742	2,928,789

Consolidated Balance Sheet

	At December 31,	
	2007	2006
	(In thousands of US\$)	
CURRENT LIABILITIES		
Short-term loans from financial institutions	-	8,996
Current portion of long-term loans from financial institutions	102,153	89,883
Current portion of long-term leasing obligations	61,960	43,070
Securitization obligation	12,826	11,970
Dividends payable	120,073	67,789
Accounts payable	322,897	260,947
Notes and accounts payable to related companies	357	301
Air traffic liability and other unearned income	325,669	265,307
Other current liabilities	176,670	128,020
Total current liabilities	1,122,605	876,283
LONG-TERM LIABILITIES		
Loans from financial institutions	1,228,650	1,031,082
Securitization obligation	6,752	19,578
Other creditors	52,400	22,004
Provisions	94,441	45,892
Obligations under capital leases	233,768	176,433
Deferred income tax liabilities	169,885	126,886
Total long-term liabilities	1,785,896	1,421,875
MINORITY INTEREST	5,189	4,311
COMMITMENTS AND CONTINGENCIES		
SHAREHOLDERS' EQUITY		
Common stock (338,790,909 shares)	453,444	134,303
Reserves	(52)	2,620
Retained earnings	534,660	489,397
Total shareholders' equity	988,052	626,320
Total liabilities and shareholders' equity	3,901,742	2,928,789

Consolidated Statements of Income

	For the years ended December 31,		
	2007	2006	2005
	(In thousands of US\$)		
REVENUES			
Passenger	2,197,201	1,813,373	1,460,584
Cargo	1,154,323	1,072,730	910,453
Other	173,399	147,857	135,316
Total operating revenues	3,524,923	3,033,960	2,506,353
EXPENSES			
Wages and benefits	(489,550)	(442,967)	(371,596)
Aircraft fuel	(930,208)	(763,951)	(642,696)
Commissions to agents	(402,577)	(403,899)	(345,387)
Depreciation and amortization	(153,852)	(122,802)	(80,456)
Passenger services	(71,844)	(56,077)	(53,176)
Aircraft rentals	(158,917)	(157,681)	(148,202)
Aircraft maintenance	(159,063)	(117,206)	(132,198)
Other rentals and landing fees	(366,418)	(336,821)	(301,544)
Other operating expenses	(379,123)	(329,934)	(289,462)
Total operating expenses	(3,111,552)	(2,731,338)	(2,364,717)
Operating income	413,371	302,622	141,636
OTHER INCOME AND EXPENSES			
Interest income	18,043	7,897	12,426
Interest expense	(76,224)	(60,739)	(39,191)
Other income - net	12,619	37,113	58,234
Total other income (expense)	(45,562)	(15,729)	31,469
Income before minority interest	367,809	286,893	173,105
Minority interest	289	1,244	1,754
Income before income taxes	368,098	288,137	174,859
Income taxes	(59,775)	(46,837)	(28,258)
NET INCOME	308,323	241,300	146,601

Consolidated Statements of Cash Flows

	For the years ended December 31,		
	2007	2006	2005
	(In thousands of US\$)		
CASH FLOWS FROM OPERATING ACTIVITIES			
Collection of trade accounts receivable	3,535,542	2,951,595	2,213,947
Interest income	15,150	6,358	11,679
Other income received	37,698	24,936	65,139
Payments to suppliers and personnel	(2,743,171)	(2,371,090)	(1,938,117)
Interest paid	(73,633)	(60,107)	(36,630)
Income tax paid	(16,316)	(14,581)	(1,782)
Other expenses paid	(12,231)	(11,592)	(1,724)
Value-added tax and similar payments	(36,021)	(35,265)	(35,575)
Net cash provided by operating activities	707,018	490,254	276,937
CASH FLOWS FROM FINANCING ACTIVITIES			
Loans obtained	495,324	821,324	268,501
Dividend payments	(210,868)	(84,910)	(43,536)
Loans repaid	(205,536)	(223,415)	(35,481)
Issuance of stock	319,141	-	-
Issuance of stock expenses	(2,672)	-	-
Other	(11,970)	(9,282)	(11,596)
Net cash provided by financing activities	383,419	503,717	177,888
CASH FLOWS FROM INVESTING ACTIVITIES			
Acquisitions of property and equipment	(839,851)	(920,429)	(592,410)
Proceeds from sales of property and equipment	219	7,620	1,694
Sale of financial instruments and other investments	14,105	28,057	77,981
Other investments	(94)	(2,238)	(5,624)
Investments in financial instruments	(16,343)	-	(38,978)
Other	(2,354)	(18,756)	(3,085)
Net cash used in investing activities	(844,318)	(905,746)	(560,422)
NET INCREASE (DECREASE) IN CASH AND CASH			
EQUIVALENTS	246,119	88,225	(105,597)
CASH AND CASH EQUIVALENTS AT BEGINNING OF YEAR	199,496	111,271	216,868
CASH AND CASH EQUIVALENTS AT END OF YEAR	445,615	199,496	111,271

Reconciliation of Net Income to Net Cash Provided by Operating Activities

	For the years ended December 31,		
	2007	2006	2005
	(In thousands of US\$)		
NET INCOME FOR THE YEAR	308,323	241,300	146,601
ADJUSTMENTS TO RECONCILE NET INCOME TO NET CASH PROVIDED BY OPERATING ACTIVITIES			
Depreciation	143,796	115,939	73,969
(Gain) Loss on sales of investments	(1,128)	29	-
(Gain) Loss on sales and retirements of property and equipment	(1,203)	(1,133)	(1,511)
Proportional share of results of equity method investments	5,086	(598)	(583)
Amortization of goodwill	2,994	3,318	3,216
Minority interest	(289)	(1,244)	(1,754)
Write-offs and provisions	7,689	20,902	10,827
Foreign exchange gains	(16,714)	(5,675)	(6,270)
Other	1,120	(51,574)	106
CHANGES IN ASSETS AND LIABILITIES			
(Increase) decrease in accounts receivable - trade	8,770	(47,099)	(26,083)
(Increase) decrease in inventories	(9,345)	(9,175)	(9,526)
(Increase) decrease in other assets	101,628	36,640	(29,649)
(Decrease) increase in accounts payable	111,382	160,734	99,843
(Decrease) increase in other liabilities	44,909	27,890	17,751
Net cash provided by operating activities	707,018	490,254	276,937

Declaración Jurada

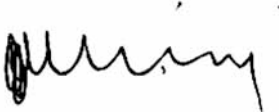
Statement of Responsibility

En nuestra calidad de Directores y Vicepresidente de Finanzas de la sociedad Lan Airlines S.A., declaramos bajo juramento nuestra responsabilidad respecto de la veracidad de toda la información contenida en esta memoria anual.

As Directors and Chief Financial Officer of Lan Airlines S. A., we declare under oath our responsibility on the veracity of the information contained in this annual report



Jorge Awad Mehech



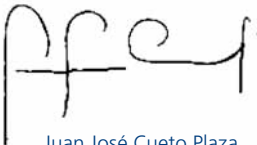
Darío Calderón González



José Cox Donoso



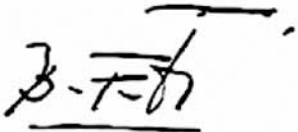
Juan Cueto Sierra



Juan José Cueto Plaza




Ramón Eblen Kadis



Bernardo Fontaine Talavera



Andrés Navarro Haeussler



Alejandro de la Fuente Goic
Vicepresidente de Finanzas
Chief Financial Officer

Glosario

Glossary of Terms

ATK Sistema / System ATK	
Medida de capacidad agregada de pasajeros y carga <i>Total passenger and cargo capacity measure</i>	"Available Ton Kilometers Sistema", Número de toneladas de capacidad disponible para el transporte de pasajeros y carga multiplicado por número de kilómetros volados. <i>"System Available Ton Kilometers", The number of total tons capacity for the transportation of revenue load (passenger and cargo) multiplied by the kilometers flown.</i>
RTK Sistema / System RTK	
Medida de tráfico agregado de pasajeros y carga <i>Total passenger and cargo traffic measure</i>	"Revenue Ton Kilometers Sistema", Número de toneladas transportadas de pasajeros y carga multiplicado por número de kilómetros volados. <i>"System Revenue Ton Kilometers", The load (passenger and cargo) in tons multiplied by the kilometers flown.</i>
ASK	
Medida de capacidad de pasajeros <i>Passenger capacity measure</i>	"Available Seat Kilometers", Asientos disponibles multiplicados por kilómetros volados. <i>"Available Seat Kilometers", The number of seats made available for sale multiplied by the kilometers flown.</i>
ATK	
Medida de capacidad de carga <i>Cargo capacity measure</i>	"Available Ton Kilometers", Toneladas de carga disponibles multiplicado por kilómetros volados. <i>"Available Ton Kilometers", The number of tons available for the transportation of revenue load (cargo) multiplied by the kilometers flown.</i>
RPK	
Medida de tráfico de pasajeros <i>Passenger traffic measure</i>	"Revenue Passenger Kilometers", Pasajeros transportados multiplicados por kilómetros volados. <i>"Revenue Passenger Kilometers", The number of passengers multiplied by the number of kilometers flown.</i>
RTK	
Medida de tráfico de carga <i>Cargo traffic measure</i>	"Revenue Ton Kilometers", Toneladas de carga transportada multiplicada por kilómetros volados. <i>"Revenue Ton Kilometers", The load (cargo) in tons multiplied by the kilometers flown.</i>
Yield Pasajeros / Passenger Yield	
Medida de ingreso unitario de pasajeros <i>Unit passenger revenue measure</i>	Ingresos provenientes del negocio de pasajeros, dividido por RPKs (en centavos de US\$). <i>Revenue from passenger operations divided by passenger RPKs (in US\$ cents).</i>
Yield Carga / Cargo Yield	
Medida de ingreso unitario de carga <i>Unit cargo revenue measure</i>	Ingresos provenientes del negocio de carga, dividido por RTKs (en centavos de US\$). <i>Revenue from cargo operations divided by RTKs (in US\$ cents).</i>
Factor de Ocupación / Load Factor	
Medida de utilización de capacidad disponible, tanto a nivel de sistema, pasajeros y/o carga <i>Utilization of available capacity measure, for system, passenger or/and cargo</i>	Sistema: RTK Sistema dividido por ATK Sistema. Pasajeros: RPK dividido por ASK. Carga: RTK dividido por ATK. <i>System: System RTKs expressed as a percentage of System ATKs. Passengers: RPKs expressed as a percentage of ASKs. Cargo: RTKs expressed as a percentage of ATKs.</i>

Estados Financieros Consolidados

Contenido

Informe de los auditores independientes.
Balance general consolidado.
Estado consolidado de resultados.
Estado consolidado de flujos de efectivo.
Notas a los estados financieros consolidados.

US\$	Dólares estadounidenses
MUS\$	Miles de dólares estadounidenses
\$	Peso chileno
UF	Unidades de fomento

INFORME DE LOS AUDITORES INDEPENDIENTES
a los Estados Financieros al 31 de diciembre 2007

PricewaterhouseCoopers
RUT:81.513.400-1
Santiago de Chile
Av. Andrés Bello 2711
Torre Costanera – Pisos 2, 3, 4 y 5
Las Condes
Teléfono [56] (2) 940 0000

Santiago, 29 de enero de 2008

Señores Accionistas y Directores
LAN Airlines S.A.

Hemos efectuado una auditoría a los balances generales consolidados de LAN Airlines S.A. y filiales al 31 de diciembre de 2007 y 2006 y a los correspondientes estados consolidados de resultados y de flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas. La preparación de dichos estados financieros (que incluyen sus correspondientes notas) es responsabilidad de la administración de LAN Airlines S.A. Nuestra responsabilidad consiste en emitir una opinión sobre estos estados financieros, con base en las auditorías que efectuamos. El análisis razonado y los hechos relevantes adjuntos no forman parte integrante de estos estados financieros; por lo tanto, este informe no se extiende a los mismos.

Nuestras auditorías fueron efectuadas de acuerdo con normas de auditoría generalmente aceptadas en Chile. Tales normas requieren que planifiquemos y realicemos nuestro trabajo con el objeto de lograr un razonable grado de seguridad de que los estados financieros están exentos de errores significativos. Una auditoría comprende el examen, a base de pruebas, de evidencias que respaldan los importes y las informaciones revelados en los estados financieros. Una auditoría comprende, también, una evaluación de los principios de contabilidad utilizados y de las estimaciones significativas hechas por la administración de la Sociedad, así como una evaluación de la presentación general de los estados financieros. Consideramos que nuestras auditorías constituyen una base razonable para fundamentar nuestra opinión.

En nuestra opinión, los mencionados estados financieros consolidados presentan razonablemente, en todos sus aspectos significativos, la situación financiera de LAN Airlines S.A. y filiales al 31 de diciembre de 2007 y 2006, los resultados de sus operaciones y los flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas, de acuerdo con principios de contabilidad generalmente aceptados en Chile.

Juan Roncagliolo G.
PricewaterhouseCoopers

Activos

	NOTA	Al 31 de diciembre	
		2007 MUS\$	2006 MUS\$
Total Activos Circulantes		1.093.903	706.308
Disponible		11.506	9.565
Depósito a plazo		308.585	148.977
Valores negociables (neto)	Nota 04	147.952	60.069
Deudores por venta (neto)	Nota 05	279.471	235.263
Documentos por cobrar (neto)	Nota 05	6.492	6.148
Deudores varios (neto)	Nota 05	182.338	115.101
Documentos y cuentas por cobrar empresas relacionadas	Nota 06	226	4.765
Existencias (neto)	Nota 07	58.097	46.827
Impuestos por recuperar		68.623	34.048
Gastos pagados por anticipado	Nota 33	12.949	26.786
Impuestos diferidos	Nota 08	4.624	6.435
Otros activos circulantes	Nota 09	13.040	12.324
Total Activos Fijos		2.351.605	1.855.915
Terrenos	Nota 10	14.424	10.739
Construcción y obras de infraestructura	Nota 10	105.990	102.620
Maquinarias y equipos	Nota 10	2.190.411	1.772.763
Otros activos fijos	Nota 10	739.499	550.326
Depreciación acumulada (menos)	Nota 10	(698.719)	(580.533)
Total Otros Activos		456.234	366.566
Inversiones en empresas relacionadas	Nota 12	1.482	1.845
Inversiones en otras sociedades		1.807	1.637
Menor valor de inversiones	Nota 13	36.022	43.540
Mayor valor de inversiones (menos)	Nota 13	-	(71)
Deudores a largo plazo	Nota 05	12.171	28.915
Documentos y cuentas por cobrar empresas relacionadas largo plazo	Nota 06	-	51
Intangibles		43.254	33.174
Amortización (menos)		(17.186)	(10.802)
Otros	Nota 14	378.684	268.277
Total Activos		3.901.742	2.928.789

Las notas adjuntas N° 1 a 34 forman parte integral de estos estados financieros.

Pasivos y Patrimonio

	NOTA	Al 31 de diciembre	
		2007 MUS\$	2006 MUS\$
Total Pasivos Circulantes		1.122.605	876.283
Obligaciones con bancos e instituciones financieras a corto plazo	Nota 15	-	8.996
Obligaciones con bancos e instituciones financieras a largo plazo - porción corto plazo	Nota 15	102.153	89.883
Obligaciones largo plazo con vencimiento dentro un año	Nota 18	74.786	55.040
Dividendos por pagar	Nota 20	120.073	67.789
Cuentas por pagar	Nota 34	322.897	260.947
Documentos y cuentas por pagar empresas relacionadas	Nota 06	357	301
Provisiones	Nota 17	100.546	73.272
Retenciones		62.384	45.729
Impuesto a la renta	Nota 08	8.101	1.530
Ingresos percibidos por adelantado		325.669	265.307
Otros pasivos circulantes		5.639	7.489
Total Pasivos a Largo Plazo		1.785.896	1.421.875
Obligaciones con bancos e instituciones financieras	Nota 16	1.228.650	1.031.082
Acreedores varios largo plazo		-	523
Provisiones largo plazo	Nota 17	94.441	45.892
Impuestos diferidos a largo plazo	Nota 08	169.885	126.886
Otros pasivos a largo plazo	Nota 18	292.920	217.492
Interés Minoritario	Nota 19	5.189	4.311
Total Patrimonio	Nota 20	988.052	626.320
Capital pagado		453.444	134.303
Otras reservas		(52)	2.620
Utilidades acumuladas		436.337	363.947
Utilidad (pérdida) del ejercicio		308.323	241.300
Dividendos provisorios (menos)		(210.000)	(115.850)
Total Pasivos y Patrimonio		3.901.742	2.928.789

Las notas adjuntas N° 1 a 34 forman parte integral de estos estados financieros.

Estado de Resultados

	NOTA	Por los ejercicios terminados Al 31 de diciembre	
		2007 MUS\$	2006 MUS\$
Resultado de Explotación		413.371	302.622
Margen de explotación		1.364.472	1.222.895
Ingresos de explotación		3.524.923	3.033.960
Costos de explotación (menos)		(2.160.451)	(1.811.065)
Gastos de administración y ventas (menos)		(951.101)	(920.273)
Resultado Fuera de Explotación		(45.562)	(15.734)
Ingresos financieros		18.043	7.897
Utilidad inversiones empresas relacionadas	Nota 12	604	598
Otros ingresos fuera de la explotación	Nota 21	31.802	57.096
Pérdida inversión empresas relacionadas (menos)	Nota 12	(5.690)	-
Amortización menor valor de inversiones (menos)	Nota 13	(2.994)	(3.323)
Gastos financieros (menos)		(76.224)	(60.739)
Otros egresos fuera de la explotación (menos)	Nota 21	(27.817)	(22.938)
Corrección monetaria	Nota 22	1.014	139
Diferencias de cambio	Nota 23	15.700	5.536
Resultado antes de Impuesto a la Renta e Itemes Extraordinarios		367.809	286.888
Impuesto a la renta	Nota 08	(59.775)	(46.837)
Utilidad (Pérdida) antes Interés Minoritario		308.034	240.051
Interés Minoritario	Nota 19	289	1.244
Utilidad (Pérdida) Líquida		308.323	241.295
Amortización mayor valor de inversiones	Nota 13	-	5
Utilidad (Pérdida) del Ejercicio		308.323	241.300

Las notas adjuntas N° 1 a 34 forman parte integral de estos estados financieros.

Estado de Flujo Efectivo Directo

	NOTA	Al 31 de diciembre	
		2007 MUS\$	2006 MUS\$
Flujo Neto Originado por Actividades de la Operación		707.018	490.254
Recaudación de deudores por ventas		3.535.542	2.951.595
Ingresos financieros percibidos		15.150	6.358
Dividendos y otros repartos percibidos		962	304
Otros ingresos percibidos		36.736	24.632
Pago a proveedores y personal (menos)		(2.743.171)	(2.371.090)
Intereses pagados (menos)		(73.633)	(60.107)
Impuesto a la renta pagado (menos)		(16.316)	(14.581)
Otros gastos pagados (menos)		(12.231)	(11.592)
Impuesto al valor agregado y otros similares pagados (menos)		(36.021)	(35.265)
Flujo Neto Originado por Actividades de Financiamiento		383.419	503.717
Colocación de acciones de pago	Nota 20	319.141	2.541
Obtención de préstamos		495.324	821.324
Pago de dividendos (menos)		(210.868)	(84.910)
Pago de préstamos (menos)		(205.536)	(223.415)
Pago de gastos por emisión y colocación de acciones (menos)	Nota 24	(2.672)	(6)
Otros desembolsos por financiamiento (menos)	Nota 25	(11.970)	(11.817)
Flujo Neto Originado por Actividades de Inversión		(844.254)	(905.649)
Ventas de activo fijo		219	7.620
Ventas de inversiones permanentes		-	1.386
Ventas de otras inversiones		14.105	26.671
Incorporación de activos fijos (menos)		(839.851)	(920.429)
Pago de intereses capitalizados (menos)		(2.290)	-
Inversiones permanentes (menos)		(94)	(2.238)
Inversiones en instrumentos financieros (menos)		(16.343)	-
Otros desembolsos de inversión (menos)		-	(18.659)
Flujo Neto Total del Período		246.183	88.322
Efecto de la Inflación sobre el Efectivo y Efectivo Equivalente		(64)	(97)
Variación Neta del Efectivo y Efectivo Equivalente		246.119	88.225
Saldo Inicial de Efectivo y Efectivo Equivalente		199.496	111.271
Saldo Final de Efectivo y Efectivo Equivalente		445.615	199.496

Las notas adjuntas N° 1 a 34 forman parte integral de estos estados financieros.

Conciliación Flujo – Resultado

Conciliación entre el flujo neto originado por actividades de la operación y el resultado del ejercicio

	NOTA	Al 31 de diciembre	
		2007 MUS\$	2006 MUS\$
Utilidad (Pérdida) del ejercicio		308.323	241.300
Resultado en venta de activos		(2.331)	(1.104)
(Utilidad) Pérdida en venta de activos fijos	Nota 21	(1.203)	(1.133)
Utilidad en venta de inversiones (menos)		(1.128)	-
Pérdida en venta de inversiones	Nota 21	-	29
Cargos (Abonos) a Resultado que no representan flujo de efectivo		143.971	82.312
Depreciación del ejercicio	Nota 10	143.796	115.939
Amortización de intangibles		6.384	5.377
Castigos y provisiones		7.689	20.902
Utilidad devengada en inversiones en empresas relacionadas (menos)	Nota 12	(604)	(598)
Pérdida devengada en inversiones en empresas relacionadas	Nota 12	5.690	-
Amortización menor valor de inversiones	Nota 13	2.994	3.323
Amortización mayor valor de inversiones (menos)	Nota 13	-	(5)
Corrección monetaria neta	Nota 22	(1.014)	(139)
Diferencia de cambio neto	Nota 23	(15.700)	(5.536)
Otros abonos a resultado que no representan flujo de efectivo (menos)		(30.068)	(62.338)
Otros cargos a resultado que no representan flujo de efectivo		24.804	5.387
Variación de Activos que afectan al flujo de efectivo (aumento) disminución		101.053	(19.634)
Deudores por ventas		8.770	(47.099)
Existencias		(9.345)	(9.175)
Otros activos		101.628	36.640
Variación de Pasivos que afectan al flujo de efectivo aumentos (disminución)		156.291	188.624
Cuentas por pagar relacionadas con el resultado de la explotación		111.382	160.734
Intereses por pagar		4.260	4.297
Impuesto a la renta por pagar (neto)	Nota 08	43.832	31.641
Otras cuentas por pagar relacionadas con el resultado fuera de explotación		(1.769)	(12)
Impuesto al valor agregado y otros similares por pagar (neto)		(1.414)	(8.036)
Utilidad (Pérdida) del Interés Minoritario	Nota 19	(289)	(1.244)
Flujo Neto Originado por Actividades de la Operación		707.018	490.254

Las notas adjuntas N° 1 a 34 forman parte integral de estos estados financieros.

Nota 01. Inscripción en el Registro de Valores

LAN AIRLINES S.A., es una sociedad anónima abierta, por lo que se encuentra inscrita en el Registro de Valores, desde el 22 de enero de 1987, bajo el Nro. 0306 y conforme a lo establecido en la Ley Nro. 18.046, está sujeta a la fiscalización de la Superintendencia de Valores y Seguros.

Con fecha 28 de julio de 2004, LAN CHILE S.A. cambia de nombre a LAN AIRLINES S.A., el cual fue inscrito en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces, con el Nro. 18.764 del año 2004 fojas 25.128.

Nota 02. Criterios contables

a) Período contable

Los presentes Estados Financieros Consolidados cubren el ejercicio comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2007, comparado con igual ejercicio del año anterior.

b) Bases de preparación

Los presentes Estados Financieros Consolidados, han sido preparados de acuerdo con normas e instrucciones impartidas por la Superintendencia de Valores y Seguros, y con principios de contabilidad generalmente aceptados emitidos por el Colegio de Contadores de Chile A.G. Cabe señalar que las normas e instrucciones impartidas por la Superintendencia de Valores y Seguros priman por sobre los principios de contabilidad generalmente aceptados.

c) Bases de presentación

Con el objeto de facilitar la comparación, se han realizado algunas reclasificaciones menores a los Estados Financieros Consolidados correspondientes al ejercicio 2006.

d) Bases de consolidación

Estos Estados Financieros Consolidados incluyen los activos, pasivos, resultados y flujos de efectivo al cierre de cada ejercicio de la Sociedad Matriz y sus filiales de acuerdo a cuadro anexo.

Los efectos de las transacciones realizadas con las empresas filiales se han eliminado al consolidar y se ha reconocido la participación de los accionistas minoritarios, presentada como Interés minoritario en el Balance General Consolidado y Estado de Resultados Consolidado.

Sociedades incluidas en la consolidación

Porcentaje de participación

RUT	Nombre Sociedad	31-12-2007		31-12-2006	
		Directo	Indirecto	Total	Total
96.518.860-6	Comercial Masterhouse S.A.	99,9900	0,0100	100,0000	100,0000
96.763.900-1	Inmobiliaria Aeronáutica S.A.	99,0100	0,9900	100,0000	100,0000
96.967.400-9	Lan Card S.A.	99,0000	1,0000	100,0000	100,0000
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A. y Filiales	99,8361	0,1639	100,0000	100,0000
96.969.690-8	Línea Aérea Nacional Chile S.A.	99,0000	1,0000	100,0000	100,0000
78.074.340-9	Sistemas de Distribución Amadeus Chile S.A.	50,0000	50,0000	100,0000	100,0000
Extranjera	Lan Perú S.A.	49,0000	21,0000	70,0000	70,0000
96.801.150-2	Lan Courier S.A. y Filial	0,0000	100,0000	100,0000	100,0000
Extranjera	Lan Chile Investments Limited y Filiales	99,9900	0,0100	100,0000	100,0000
93.383.000-4	Lan Cargo S.A.	99,8939	0,0041	99,8980	99,8980
Extranjera	South Florida Air Cargo Inc.	0,0000	100,0000	100,0000	100,0000
Extranjera	Prime Airport Services Inc.	0,0000	100,0000	100,0000	100,0000
96.951.280-7	Transporte Aéreo S.A.	0,0000	100,0000	100,0000	100,0000
96.634.020-7	Ediciones Ladeco América S.A.	0,0000	100,0000	100,0000	100,0000
Extranjera	Consorcio Fast Air Almacenes de Carga S.A. - Laser Cargo	0,0000	100,0000	100,0000	100,0000
Extranjera	Aircraft International Leasing Limited	0,0000	100,0000	100,0000	100,0000
96.631.520-2	Fast Air Almacenes de Carga S.A.	0,0000	100,0000	100,0000	100,0000
96.631.410-9	Ladeco Cargo S.A.	0,0000	100,0000	100,0000	100,0000
Extranjera	Láser Cargo S.R.L.	0,0000	100,0000	100,0000	100,0000
78.005.760-2	Sociedad de Seguridad Aérea S.A.	0,0000	100,0000	100,0000	90,0000
96.854.560-4	Terminal de Exportación Internacional. S.A.	0,0000	100,0000	100,0000	100,0000
Extranjera	LanLogistics, Corp.	0,0000	0,0000	0,0000	100,0000
Extranjera	Lan Cargo Overseas Limited y Filiales	0,0000	100,0000	100,0000	100,0000
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A. y Filiales	99,7100	0,0000	99,7100	99,7100

e) Corrección monetaria

Los Estados Financieros de las filiales nacionales que no llevan su contabilidad en dólares estadounidenses han sido actualizados, mediante la aplicación de las normas de corrección monetaria, de acuerdo a principios de contabilidad generalmente aceptados en Chile para reconocer los efectos de la variación en el poder adquisitivo de la moneda, ocurrido en ambos ejercicios, de acuerdo a los índices del Instituto Nacional de Estadísticas, que con desfase de un mes experimentó una variación de 7,4% para el ejercicio 2007 (2,1% en 2006).

f) Bases de conversión

La Sociedad Matriz y algunas de sus filiales con domicilio en Chile, están autorizadas para registrar su contabilidad en dólares estadounidenses. El dólar estadounidense es usado como unidad de medida común y, por ende, los saldos de los activos y pasivos correspondientes a distintas monedas han sido expresados en dólares estadounidenses a las tasas de cambio vigentes al 31 de diciembre de cada año. Las cuentas de resultado se presentan convertidas a dólares estadounidenses a las tasas de cambio vigentes a la fecha de cada transacción.

A continuación se presentan las tasas de cambio vigentes para el dólar estadounidense al cierre de cada ejercicio:

	31.12.07	31.12.06
	Por dólar Estadounidense	Por dólar Estadounidense
Peso chileno	496,89	532,39
Unidad de fomento (Chile)	0,03	0,03
Peso argentino	3,15	3,06
Real brasileño	1,77	2,14
Nuevo sol peruano	2,99	3,20
Dólar australiano	1,15	1,27
Franco polinésico	82,78	90,69
Bolívar venezolano	2.145,80	2.144,60
Boliviano	7,53	7,94
Peso uruguayo	21,45	24,42
Peso mexicano	10,90	10,80
Dólar canadiense	0,98	1,16
Corona danesa	5,07	5,65
Guaraní paraguayo	4.720,00	5.130,00
Peso colombiano	2.009,00	2.239,00
Yen japonés	112,77	119,09
Dólar neozelandés	1,30	1,42
Euro (Comunidad europea)	0,68	0,76
Peso dominicano	33,76	33,51

El ajuste por fluctuación de cambio de las diferentes monedas al 31 de diciembre de 2007 significó, un abono neto a resultado de MUS\$ 15.700 (MUS\$ 5.536 en 2006), que se presenta en la cuenta Diferencias de cambio.

g) Depósitos a plazo y Valores negociables

Los Depósitos a plazo incluyen capital más intereses devengados al cierre de cada ejercicio.

Los Valores negociables corresponden, a inversiones en bonos valorizados al menor valor entre el valor de la inversión o el valor de mercado y fondos mutuos valorizados al valor de la cuota al cierre de cada ejercicio.

h) Existencias

Las partidas incluidas en este rubro corresponden a repuestos y materiales los cuales serán utilizados en servicios de mantención propia como de terceros en un período de un año; éstos se encuentran valorizados a su costo de adquisición promedio. Los montos resultantes, no exceden a los respectivos valores de reposición. Adicionalmente se incluyen repuestos, aeronaves y existencias para la venta, las cuales se encuentran valorizadas al costo o valor de mercado, si éste es menor.

i) Estimación deudores incobrables

La Sociedad Matriz y sus filiales constituyen provisiones para deudores de dudosa recuperabilidad, sobre la base tanto de la antigüedad de los saldos como de otros antecedentes relevantes.

j) Activo fijo

Los bienes del Activo fijo se valorizan al costo de adquisición, el cual incluye los costos reales de financiamiento incurridos por la Sociedad Matriz y sus filiales hasta que los bienes entren en operación. Los inventarios de materiales y repuestos, que figuran en el rubro Otros activos fijos, se presentan a su costo de adquisición promedio, netos de provisión de obsolescencia.

k) Depreciación activo fijo

Los bienes del Activo fijo se deprecian, excepto los repuestos, sobre la base del método lineal, considerando la vida útil económica estimada de los mismos, o en base de ciclos y horas voladas, según corresponda.

l) Activos en leasing

La Sociedad Matriz y algunas de sus filiales, mantienen vigentes operaciones de leasing financiero relacionadas con bienes del Activo fijo. Estos bienes no son jurídicamente de su propiedad, por lo cual mientras no ejerzan las correspondientes opciones de compra, no pueden disponer

libremente de ellos. Estos activos se registran al valor actual de los contratos, el cual se establece descontando el valor de las cuotas periódicas y la opción de compra a la tasa de interés implícita o explícita que surge de los contratos. La respectiva obligación se presenta bajo los rubros Obligaciones de largo plazo con vencimiento dentro de un año en el Pasivo circulante y Otros pasivos a largo plazo, neta de sus correspondientes intereses diferidos.

m) Intangibles

En este rubro se presentan, principalmente, software y licencias computacionales y registros de marcas comerciales valorizadas al costo de adquisición. La Sociedad Matriz y sus filiales amortizan sus intangibles sobre la base del método lineal considerando un plazo máximo de 10 años.

n) Inversiones en empresas relacionadas

Las Inversiones en empresas relacionadas, se presentan en el rubro Otros activos.

Las inversiones efectuadas con anterioridad al 1 de enero de 2004, se encuentran valorizadas al Valor Patrimonial Proporcional (V.P.P.), determinado sobre la base de sus respectivos Estados Financieros al 31 de diciembre de cada año.

Las inversiones efectuadas desde el 1 de enero de 2004, se valorizan a Valor Patrimonial (V.P.), de acuerdo a lo establecido en el Boletín Técnico Nro. 72 del Colegio de Contadores de Chile A.G.

Las inversiones en el exterior, son ajustadas a principios de contabilidad generalmente aceptados en Chile, traducidas y controladas en la moneda funcional que utiliza la Sociedad Matriz.

o) Menor y Mayor valor de inversiones

El Menor y mayor valor de inversiones representa la diferencia entre el valor de adquisición de la inversión en empresas relacionadas y el valor patrimonial proporcional de dicha inversión a la fecha de compra, los cuales son amortizados con cargo o abono a resultado en un período de 20 años, plazo esperado de retorno de la inversión.

A contar del 1 de enero de 2004, el Menor y mayor valor de inversión representa la diferencia entre el valor de adquisición de la inversión en empresas relacionadas y el valor justo de dicha inversión a la fecha de compra, el cual es amortizado con cargo o abono a resultado en el plazo esperado de retorno de la inversión.

Las modificaciones al valor justo, menores y/o mayores valores son realizadas en un plazo no superior a un año desde la fecha de adquisición.

p) Impuesto a la renta e Impuestos diferidos

La Sociedad Matriz y sus filiales, reconocen sus obligaciones tributarias de acuerdo con disposiciones legales vigentes.

Los efectos de Impuestos diferidos originados por las diferencias entre el balance financiero y el balance tributario, se registran por todas las diferencias temporarias, considerando la tasa de impuesto que estará vigente a la fecha estimada de reverso, conforme a lo establecido en el Boletín Técnico Nro. 60 del Colegio de Contadores de Chile A.G. Los efectos derivados de los Impuestos diferidos existentes a la fecha de implementación del referido Boletín Técnico y no reconocidos anteriormente, se reconocen en resultados sólo a medida que las diferencias temporarias se reversen.

q) Cuentas por pagar

En este rubro se presentan aquellas obligaciones con proveedores, producto de operaciones comerciales de la Sociedad Matriz y sus filiales.

r) Provisiones

En este rubro se presentan, principalmente, provisiones de mantenimiento de aeronaves y motores, provisiones de gratificaciones, provisiones por vacaciones del personal cuyo costo es reconocido en el momento en que se devenga y provisiones por los costos asociados a la prestación de servicios correspondientes al Programa de pasajeros frecuentes Lan Pass, considerando los kilómetros acumulados al cierre de cada ejercicio y las condiciones establecidas en dicho programa.

Las provisiones de mantenimiento corresponden a las mantenciones programadas de aeronaves y motores, arrendados, determinadas sobre bases técnicas, de acuerdo a su utilización expresada en base a ciclos y horas de vuelo. Las mantenciones no programadas de las aeronaves y motores, son cargadas a resultado en el ejercicio en que son incurridas.

Los costos incurridos en el mantenimiento del fuselaje y motores de aeronaves propias, son capitalizados y depreciados hasta la próxima mantención.

s) Ingresos percibidos por adelantado

El monto expuesto en este rubro corresponde, principalmente, al reconocimiento de la obligación que se genera por la venta de pasajes durante cada ejercicio, cuyo servicio de vuelo se produce con posterioridad al cierre de los Estados Financieros. Los gastos por comisiones asociados a estas ventas, se presentan rebajando los Ingresos percibidos por adelantado.

t) Ingresos de la explotación

La Sociedad Matriz y sus filiales reconocen ingresos por concepto de transporte de pasajeros y carga una vez que el servicio ha sido prestado.

u) Contratos de derivados

Corresponden a contratos de cobertura de combustible, tasas de interés y forward de moneda que se presentan valorizados a valor de mercado al cierre de cada ejercicio. Su tratamiento y clasificación contable se describe como sigue:

u.1) Contrato de cobertura de transacciones esperadas

El instrumento de cobertura se presenta a su valor justo y los cambios en dicho valor son reconocidos como resultado no realizado hasta su vencimiento, momento en el cual se reconocen como otros ingresos o egresos no operacionales, según corresponda.

u.2) Contrato de cobertura de partidas existentes

Tanto el instrumento financiero derivado como la partida protegida se valorizan al valor justo y el efecto neto de dicha valorización se reconoce en resultados no operacionales en caso de ser pérdida y se difiere en caso de ser utilidad.

v) Desarrollo de software computacional

Los desembolsos efectuados para el desarrollo de sistemas computacionales mediante el uso de recursos propios de la Sociedad Matriz y sus filiales, son cargados a resultado en el ejercicio en que se incurren.

w) Transacciones de venta con retroarrendamiento

La Sociedad Matriz ha efectuado operaciones de venta con retroarrendamiento, en calidad de vendedor - arrendatario. Esta operación reúne las características de un leasing operativo. La utilidad generada en dicha operación se ha diferido y al cierre de cada ejercicio se presenta bajo los rubros Ingresos percibidos por adelantado y Otros pasivos a largo plazo, amortizándose en el plazo de duración del contrato.

x) Estado de flujos de efectivo

Se ha considerado como efectivo equivalente aquellas inversiones que se efectúan como parte de la administración habitual de los excedentes de caja y que se pueden convertir rápidamente en montos de efectivo conocidos, existiendo la intención de efectuar dicha conversión en un plazo no superior a 90 días, con un riesgo mínimo de pérdida significativa de valor.

Bajo flujos originados por actividades de operación, se incluyen todos aquellos flujos de efectivo relacionados con el giro social, incluyendo además los intereses pagados, los ingresos financieros y, en general, todos aquellos flujos que no están definidos como de inversión o financiamiento. Cabe destacar que el concepto operacional utilizado en este estado, es más amplio que el considerado en el Estado de Resultados Consolidado.

y) Costos de emisión de acciones

Corresponden a los costos relacionados con la emisión y colocación de acciones de pago incurridos por la Sociedad Matriz, y están compuestos por: comisiones de colocación, asesorías legales, revisiones contables, asesorías financieras, gastos de imprenta y derechos de registro e inscripción. Estos costos han sido registrados en la cuenta Costos de emisión y colocación de acciones, formando parte del Patrimonio, bajo el rubro Otras reservas.

Los Costos de emisión y colocación de acciones, han sido registrados de acuerdo a lo establecido en las circulares Nros. 1.736 y 1.370, emitidas por la Superintendencia de Valores y Seguros.

z) Planes de compensación

Los planes de compensación implementados mediante el otorgamiento de opciones para la suscripción y pago de acciones, que se han otorgado a partir del cuarto trimestre de 2007, se reconocen en los Estados Financieros, de acuerdo a lo establecido en la Norma Internacional de Información Financiera N° 2 "Pagos basados en acciones", registrando el efecto del valor justo de las opciones otorgadas con cargo a remuneraciones en forma lineal entre la fecha de otorgamiento de dichas opciones y la fecha en que estas alcancen el carácter de irrevocable.

Nota 03. Cambios contables

La Sociedad Matriz y sus filiales no han efectuado cambios contables en relación al mismo ejercicio del año anterior, que puedan afectar significativamente la interpretación de los presentes Estados Financieros Consolidados al 31 de diciembre de 2007

Nota 04. Valores negociables

a) Composición del saldo

Instrumentos	Valor Contable	
	2007	2006
	MUS\$	MUS\$
Bonos	22.428	20.415
Cuotas de fondos mutuos	125.524	39.654
Total Valores Negociables	147.952	60.069

b) Instrumentos de Renta Fija

Instrumento	Fecha Compra	Fecha Vencimiento	Valor	Valor Contable	Tasa	Valor de	Provisión MUS\$
			Par MUS\$	Monto MUS\$		Mercado MUS\$	
Bonos nacionales	10-09-2004	05-12-2008	1.447	1.402	7,58%	1.433	-
Bonos extranjeros	26-07-2006	03-12-2008	20.812	21.026	9,04%	21.463	-

Nota 05. Deudores de corto y largo plazo

Los Deudores por venta, Documentos por cobrar y Deudores varios, al 31 de diciembre de cada año, se componen de acuerdo al siguiente detalle:

a) Saldos

Rubro	Circulantes								Largo plazo	
	Hasta 90 días		Mas de 90 hasta 1 año		Subtotal	Total Circulante (neto)		2007	2006	
	2007	2006	2007	2006	2007	2007	2006			
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	
Deudores por Ventas	284.747	241.037	10.733	13.561	295.480	279.471	235.263	-	-	
Est.deud.incobrables					16.009					
Doctos. por cobrar	10.805	13.348	1.624	1.829	12.429	6.492	6.148	-	-	
Est.deud.incobrables					5.937					
Deudores varios	51.313	24.148	131.025	90.953	182.338	182.338	115.101	12.171	28.915	
Est.deud.incobrables					-					
Total deudores largo plazo								12.171	28.915	

b) Segregación de acuerdo a las características y porcentajes que mejor los representan

	Corto plazo				Largo plazo			
	2007		2006		2007		2006	
	MUS\$	%	MUS\$	%	MUS\$	%	MUS\$	%
a) Deudores por venta								
En Chile	98.828	35,36	78.464	33,35	-	-	-	-
En el exterior	180.643	64,64	156.799	66,65	-	-	-	-
Total	279.471	100,00	235.263	100,00	-	-	-	-
b) Documentos por cobrar								
En Chile	6.372	98,15	5.938	96,58	-	-	-	-
En el exterior	120	1,85	210	3,42	-	-	-	-
Total	6.492	100,00	6.148	100,00	-	-	-	-
c) Deudores varios								
Anticipo aviones (1)	120.906	66,31	91.234	79,26	-	-	-	-
Anticipo a proveedores	10.850	5,95	5.002	4,35	-	-	-	-
Cobertura de combustible por recuperar	7.534	4,13	1.008	0,87	-	-	-	-
Cuentas corrientes del personal	5.745	3,15	5.246	4,56	3.243	26,64	3.436	11,88
Deudores cobranding y Lan Pass	990	0,54	870	0,76	-	-	-	-
Deudores por devolución de aviones (2)	1.942	1,07	817	0,71	7.627	62,67	2.479	8,57
Albatros Leasing LLC (3)	-	-	-	-	-	-	4.341	15,02
Otros (4)	34.371	18,85	10.924	9,49	1.301	10,69	18.659	64,53
Total	182.338	100,00	115.101	100,00	12.171	100,00	28.915	100,00

Los saldos de los rubros Deudores por venta y Documentos por cobrar, se presentan netos de provisión de deudores incobrables por MUS\$ 16.009 y MUS\$ 5.937 respectivamente (MUS\$ 19.335 y MUS\$ 9.029, respectivamente en 2006).

(1) Los montos de anticipos pagados a los fabricantes de aeronaves, son recuperados totalmente al momento de la recepción de las aeronaves. Además, en el caso de los anticipos pagados por los Boeing 767, éstos pueden ser recuperados antes de la recepción sólo a requerimiento de Lan Airlines S.A. (hasta el 50% de lo anticipado por cada aeronave).

(2) Corresponde a costos asociados al mantenimiento relacionado con las horas de vuelo incurridas por el anterior operador de la aeronave, desde la última reparación hasta la recepción; mantenimiento que será realizado por la Sociedad Matriz y sus filiales. Estos importes se recuperarán de los arrendadores al término del contrato.

(3) Este saldo se relaciona con la cesión de crédito efectuada por la Sociedad Matriz, respecto del financiamiento de la flota Airbus.

(4) En el saldo a diciembre de 2007, bajo este concepto se incluyen, principalmente, el valor por financiamiento a VRG LINHAS AEREAS S.A. por MUS\$ 17.100 y cuentas por cobrar a Florida West International Airways INC. por MUS\$ 8.629, reclasificada a este rubro producto de la venta de la participación en dicha compañía según se indica en Nota 12.

Nota 06. Saldos y transacciones con entidades relacionadas

a) Saldo

Documentos y cuentas por cobrar

RUT	Sociedad	Corto plazo		Largo plazo	
		2007	2006	2007	2006
		MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
96.839.490-8	Administradora Valle Escondido S.A.	-	38	-	-
56.080.790-2	Asamblea de Comuneros de Valle Escondido	55	70	-	-
74.501.400-3	Club de Golf Valle Escondido	5	4	-	-
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Limitada	6	-	-	-
96.669.520-K	Red de Televisión Chilevisión S.A.	121	41	-	-
96.812.280-0	San Alberto S.A. y Filiales	29	29	-	-
96.718.470-5	Valle Escondido S.A.	10	10	-	-
Extranjera	Choice Air Courier del Perú S.A.	-	78	-	51
Extranjera	Florida West International Airways Inc.	-	4.495	-	-
Total		226	4.765	-	51

Documentos y cuentas por pagar

RUT	Sociedad	Corto plazo		Largo plazo	
		2007	2006	2007	2006
		MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
96.921.070-3	Austral Sociedad Concesionaria S.A.	33	58	-	-
96.894.180-1	Bancard Inversiones Limitada	10	10	-	-
96.778.310-2	Concesionaria Chucumata S.A.	4	4	-	-
96.847.880-K	Lufthansa Lan Technical Training S.A.	259	211	-	-
96.888.630-4	Sociedad Concesionaria Aerosur S.A.	51	18	-	-
Total		357	301	-	-

Los saldos por cobrar y pagar de corto plazo consideran, principalmente, operaciones normales del giro y no devengan intereses.

b) Transacciones

Sociedad	RUT	Naturaleza de la relación	Descripción de la transacción	2007		2006	
				Monto	Efecto en resultados (cargo/abono)	Monto	Efecto en resultados (cargo/abono)
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Austral Sociedad Concesionaria S.A.	96.921.070-3	Coligada	Tasas aeronáuticas recibidas	77	(77)	85	(85)
			Consumos básicos recibidos	42	(42)	33	(33)
			Concesiones aeronáuticas recibidas	308	(308)	234	(234)
			Disminución de capital	-	-	317	-
Concesionaria Chucumata S.A.	96.778.310-2	Coligada	Tasas aeronáuticas recibidas	91	(91)	55	(55)
			Consumos básicos recibidos	14	(14)	12	(12)
			Concesiones aeronáuticas recibidas	116	(116)	105	(105)
			Disminución de capital	-	-	186	-
Lufthansa Lan Technical Training S.A.	96.847.880-K	Coligada	Capacitación recibida	999	(999)	708	(708)
			Servicios de courier otorgado	5	5	3	3
			Arriendo edificio	16	16	16	16
			Otros pagos a cuenta	471	-	477	-
			Cesión de deuda otorgado	25	-	-	-
			Distribución de dividendos recibidos	210	-	-	-
Sociedad Concesionaria Aerosur S.A.	96.888.630-4	Coligada Indirecta	Concesiones aeronáuticas recibidas	157	(152)	90	(90)
			Tasas aeronáuticas recibidas	105	(93)	91	(91)
			Consumos básicos recibidos	14	(14)	5	(5)
Choice Air Courier del Perú S.A.	Extranjera	Coligada Indirecta	Servicios de courier otorgado	8	8	62	62
			Cobranza interlineal	18	-	220	-
			Otros pagos a cuenta	65	-	76	-
Florida West International Airways Inc.	Extranjera	Coligada Indirecta	Arriendo aeronaves otorgado	32.882	32.882	31.401	31.401
			Arriendo aeronaves recibido	30.267	(30.267)	40.695	(40.695)
			Servicio transporte otorgado	682	682	1.417	1.417
			Servicio transporte recibido	2.517	(2.517)	4.386	(4.386)
			Servicios de mantenimiento recibido	3.022	(3.022)	1.885	(1.885)
			Comisión agente handling otorgado	5.249	5.249	4.954	4.954
			Cobranza interlineal	4.509	-	7.292	-
			Pagos a cuenta de combustible	129	-	9.282	-
			Otros pagos a cuenta	3.022	-	3.826	-
			Mantenimiento línea aeronave otorgado	-	-	32	32
Asamblea de Comuneros de Valle Escondido	56.080.790-2	Accionistas Comunes	Otros servicios prestados	221	185	229	192
Bancard Inversiones Limitada	96.894.180-1	Accionistas Comunes	Asesorías profesionales recibidas	127	(127)	99	(99)
Comunidadmujer	65.216.000-K	Relacionada con Accionista	Servicio publicidad recibidos	10	(10)	-	-
			Servicio de pasajes otorgados	10	10	-	-
Inversiones Costa Verde Limitada	96.810.370-9	Accionistas Comunes	Arriendo de inmueble otorgado	51	51	44	44
			Servicio de pasajes otorgados	1	1	-	-
			Recuperación de gastos	-	-	12	-
Inversora Aeronáutica Argentina	Extranjera	Accionistas Comunes	Arriendo de inmueble otorgado	346	346	247	247
Red de Televisión Chilevisión S.A.	96.669.520-K	Accionistas Comunes	Servicio publicidad recibidos	294	(245)	259	(217)
			Servicio de pasajes otorgados	372	372	272	272

La definición para exponer las transacciones efectuadas con empresas coligadas y accionistas comunes, es presentar todas las transacciones sin consideración de montos.

Nota 07. Existencias

Las existencias al 31 de diciembre de 2007 y 2006, valorizadas según lo descrito en Nota 2 h), incluyen los siguientes conceptos:

	2007 MUS\$	2006 MUS\$
Repuestos y materiales	49.004	39.685
Existencias Duty Free	4.410	3.231
Aeronaves para la venta (1)	2.947	3.862
Repuestos para la venta (2)	1.736	49
Total	58.097	46.827

(1) Se trata de cuatro aeronaves Boeing 737, cuyo valor se presenta neto de provisión por MUS\$ 1.390, al 31 de diciembre de 2007.

(2) Los repuestos para la venta, se presentan netos de provisión por ajuste al valor de mercado por MUS\$ 3.264 al 31 de diciembre de 2007 (MUS\$ 2.121 en 2006).

Nota 08. Impuestos diferidos e impuesto a la renta

a) General

Al 31 de diciembre de 2007, la Sociedad Matriz presenta utilidad tributaria de MUS\$ 49.548 y en algunas de sus filiales de MUS\$ 56.395 (MUS\$ 53.595 y MUS\$ 18.802, respectivamente en 2006). Sin embargo, a la misma fecha, algunas filiales del grupo presentan pérdida tributaria de MUS\$ 80.728 (MUS\$ 132.781 en 2006). De acuerdo a lo anterior, y a la normativa vigente, se ha constituido provisión de impuesto a la renta de primera categoría, por MUS\$ 18.106 (MUS\$ 14.053 en 2006), y provisión de impuesto único por MUS\$ 87 (MUS\$ 70 en 2006) los cuales se presentan netos de créditos al impuesto, bajo el rubro de Impuesto a la renta.

b) Impuestos diferidos

Conforme al criterio descrito en Nota 2 p), los saldos de impuestos diferidos se detallan en cuadro adjunto.

Conceptos	2007				2006			
	Impuesto Diferido		Impuesto Diferido		Impuesto Diferido		Impuesto Diferido	
	Activo		Pasivo		Activo		Pasivo	
	Corto plazo MUS\$	Largo plazo MUS\$	Corto plazo MUS\$	Largo plazo MUS\$	Corto plazo MUS\$	Largo plazo MUS\$	Corto plazo MUS\$	Largo plazo MUS\$
Diferencias Temporarias								
Provisión cuentas incobrables	4.444	141	-	-	4.429	65	-	-
Provisión de vacaciones	2.511	1.402	-	-	2.099	1.203	-	-
Amortización intangibles	57	263	-	-	53	360	-	271
Activos en leasing	-	-	-	27.787	-	-	-	23.032
Depreciación Activo Fijo	-	-	-	132.914	-	-	-	104.596
Otros eventos	1.999	22.525	2.163	-	3.762	10.134	182	-
Provisión obsolescencia	2.935	-	-	-	2.960	-	-	-
Pérdidas tributarias acumuladas	34	23.320	-	-	2	31.338	-	-
Comisiones activadas	-	-	1.742	-	-	-	1.589	-
Caducidad de pasajes	-	-	-	17.781	-	-	-	16.198
Gastos activados	-	-	1.805	1.264	-	-	3.454	1.320
Intereses activados de aeronaves	-	-	-	13.410	-	-	-	10.672
Provisión desahucio	2	139	-	-	3	660	-	-
Provisión de mantenimiento	-	-	-	14.790	-	449	-	11.625
Otros								
Cuentas complementarias-neto de amortización	-	-	-	8.407	-	-	-	8.645
Provisión de valuación	1.648	18.136	-	-	1.648	12.026	-	-
Totales	10.334	29.654	5.710	199.539	11.660	32.183	5.225	159.069

c) Impuesto a la renta

Bajo el gasto tributario corriente se registra el crédito de impuesto de primera categoría absorbido del dividendo recibido de la sociedad Transporte Aéreo S.A. neto del impuesto a la renta.

Item	2007 MUS\$	2006 MUS\$
Gasto tributario corriente (provisión impuesto)	(13.995)	(14.123)
Ajuste gasto tributario (ejercicio anterior)	(1.177)	156
Efecto por activos o pasivos por impuesto diferido del ejercicio	(38.462)	(30.014)
Efecto por amortización de cuentas complementarias de activos y pasivos diferidos	(238)	155
Efecto en activos o pasivos por impuesto diferido por cambios en la provisión de valuación	(6.110)	(2.686)
Otros cargos o abonos en la cuenta	207	(325)
Totales	(59.775)	(46.837)

Nota 09. Otros activos circulantes

La composición de este rubro es la siguiente:

	2007 MUS\$	2006 MUS\$
Contratos a futuro (1)	6.280	7.778
Garantías otorgadas (aeronaves)	3.634	357
Otras garantías	1.723	938
Otros	1.403	3.251
Total	13.040	12.324

1) Corresponde a contratos de cobertura de combustible, tasas de interés y forward de moneda. Los pasivos por obligaciones y provisiones asociados a dichos contratos se presentan dentro del rubro Otros pasivos circulantes.

Nota 10. Activos fijos

a) Activo Fijo

Los bienes del Activo Fijo se encuentran valorizados según lo descrito en Nota 2 j), k) y l) y su detalle es el siguiente:

	2007		2006			
	Valor Activo MUS\$	Depreciación Acumulada MUS\$	Valor Neto MUS\$	Valor Activo MUS\$	Depreciación Acumulada MUS\$	Valor Neto MUS\$
Terrenos	14.424	-	14.424	10.739	-	10.739
Edificios	64.313	(14.470)	49.843	62.175	(13.286)	48.889
Otras instalaciones	40.164	(16.830)	23.334	38.175	(12.819)	25.356
Obras en ejecución	1.513	-	1.513	2.270	-	2.270
Total Construcciones y obras de infraestructura	105.990	(31.300)	74.690	102.620	(26.105)	76.515
Aviones Boeing 767 Pasajeros	678.159	(88.863)	589.296	404.822	(61.784)	343.038
Aviones Boeing 767 Cargueros	273.343	(27.972)	245.371	459.659	(59.472)	400.187
Aviones Boeing 737 Pasajeros	10.586	(8.099)	2.487	24.248	(19.568)	4.680
Avión Boeing 737 Carguero	3.250	(2.520)	730	3.250	(2.130)	1.120
Aviones Airbus A320 Pasajeros	225.980	(37.138)	188.842	145.939	(30.981)	114.958
Aviones Airbus A319 Pasajeros	342.147	(26.713)	315.434	342.142	(8.444)	333.698
Aviones Airbus A318 Pasajeros	140.900	(1.785)	139.115	-	-	-
Motores y rotables	397.764	(110.988)	286.776	277.278	(92.681)	184.597
Equipos de comunicación y computación	74.588	(56.498)	18.090	72.763	(53.828)	18.935
Otras maquinarias y equipos	43.694	(29.278)	14.416	42.662	(26.288)	16.374
Total Maquinarias y equipos	2.190.411	(389.854)	1.800.557	1.772.763	(355.176)	1.417.587
Aviones Boeing 767 en leasing Pasajeros	227.908	(98.481)	129.427	229.206	(87.375)	141.831
Aviones Boeing 767 en leasing Cargueros	410.626	(137.526)	273.100	232.639	(75.723)	156.916
Almacenes de repuestos	21.536	-	21.536	18.466	-	18.466
Muebles y equipos de oficina	16.270	(11.207)	5.063	15.910	(10.289)	5.621
Otros activos fijos	63.159	(30.351)	32.808	54.105	(25.865)	28.240
Total Otros activos fijos	739.499	(277.565)	461.934	550.326	(199.252)	351.074
Totales	3.050.324	(698.719)	2.351.605	2.436.448	(580.533)	1.855.915

El cargo a resultados, clasificado bajo Costos de explotación, por depreciación del ejercicio asciende a MUS \$ 129.289 y en Gastos de administración y ventas asciende a MUS \$ 14.507 (MUS \$ 100.268 y MUS \$ 15.671 respectivamente en 2006).

Por sus características, las existencias denominadas rotables, se presentan clasificadas en el ítem Motores y rotables. Los repuestos en existencias, cuyo período de consumo es superior a un año, se presentan clasificados en el rubro Otros activos fijos sin depreciarlos y netos de provisión de obsolescencia por MUS \$ 9.646 al 31 de diciembre de 2007 (MUS \$ 16.975 en 2006).

Al 31 de diciembre de 2007, el rubro Maquinarias y equipos se presenta neto de una provisión por abatimiento Flota Boeing 737, por MUS \$ 5.400 (MUS \$ 8.100 en 2006).

b) Activos en leasing

Los bienes del Activo fijo adquiridos bajo la modalidad de leasing financiero, se encuentran clasificados dentro del rubro Otros activos fijos, y corresponden a:

b.1) Con fecha 30 de septiembre de 2004, la Sociedad Matriz vendió su participación en los establecimientos permanentes Cónдор Leasing LLC e Eagle Leasing LLC, ambos dueños de un total de cinco aeronaves Boeing 767-300 (tres y dos, respectivamente), manteniéndose vigente el contrato de leasing financiero que ambas sociedades habían suscrito originalmente con Lan Airlines S.A. por cada una de las mencionadas aeronaves.

b.2) Con fecha 30 de junio de 2006, la Sociedad Lan Cargo S.A., filial de Lan Airlines S.A., vendió su participación en el establecimiento permanente Seagull Leasing LLC, dueño de una aeronave Boeing 767-300F, manteniéndose vigente el contrato de leasing financiero que dicha sociedad había suscrito originalmente con Lan Cargo S.A. por la aeronave mencionada.

b.3) Con fecha 31 de marzo de 2007, la Sociedad Lan Cargo S.A., filial de Lan Airlines S.A., vendió su participación en el establecimiento permanente Bluebird Leasing LLC, dueño de dos aeronaves Boeing 767-300F, manteniéndose vigente los contratos de leasing financiero que dicha sociedad había suscrito originalmente con Lan Cargo S.A. por las aeronaves mencionadas. Producto de lo anterior, dichas aeronaves clasificadas en Maquinarias y Equipos han sido reclasificadas al rubro Otros activos fijos. Consecuentemente, la deuda asociada a este concepto ha sido reclasificada desde los rubros Obligaciones con bancos corto y largo plazo a los rubros Obligaciones de largo plazo con vencimiento dentro de un año y Otros pasivos de largo plazo, respectivamente.

c) Composición de la flota

Aeronaves de propiedad de la Sociedad Matriz y filiales:

2007	2006	Aeronave	Modelo	Uso
5	6	Boeing 737	200ADV	Pasajero (*)
1	1	Boeing 737	200ADV	Carguero
10	7	Boeing 767	300ER	Pasajero
8	8	Boeing 767	300F	Carguero
1	1	Boeing 767	200ER	Pasajero (**)
5	-	Airbus A318	100	Pasajero
10	10	Airbus A319	100	Pasajero
6	4	Airbus A320	200	Pasajero
46	37	Total Flota Propia		

(*) Una aeronave arrendada a Pluna Líneas Aéreas Uruguayas S.A. y una aeronave arrendada a Sky Services S.A.

(**) Arrendado a Aerovías de México S.A.

Aeronaves arrendadas:

2007	2006	Aeronave	Modelo	Uso
6	10	Boeing 737	200ADV	Pasajero
12	13	Boeing 767	300ER	Pasajero
1	1	Boeing 767	300F	Carguero
5	5	Airbus A319	100	Pasajero
11	11	Airbus A320	200	Pasajero
5	4	Airbus A340	300	Pasajero
40	44	Total Flota Arrendada		
86	81	Total Flota		

Nota 11. Transacciones de venta con retroarrendamiento

La Sociedad, al cierre de los presentes Estados Financieros, posee un contrato de Venta con retroarrendamiento de fecha marzo 2002, en el cual actúa en calidad de vendedora - arrendataria, y su detalle es el siguiente:

Descripción	Precio compra-venta	Valor nominal Contrato	N° cuotas pactadas	Período del Contrato	Utilidad por Venta	Amortización		Monto por amortizar	
	MUS\$	MUS\$		(Años)		MUS\$	MUS\$	2007	2006
Dos motores flota Airbus A320	13.100	9.684	84	7	6.883	5.654	4.671	1.229	2.212

Nota 12. Inversiones en empresas relacionadas

a) Valor patrimonial

La Sociedad Matriz posee influencia significativa en algunas coligadas cuyo porcentaje de participación es menor a un 20%, razón por la cual ha mantenido como método de valorización, el Valor Patrimonial Proporcional (V.P.P).

b) Información sobre inversiones en el exterior

La Sociedad Matriz y sus filiales, mantienen inversiones en sociedades extranjeras, las cuales no han realizado remesas de utilidades significativas al cierre de ambos ejercicios.

c) Información adicional

1.- Lan Pax Group S.A.

Con fecha 20 de diciembre 2007, en junta extraordinaria de accionistas, se acuerda reducir el capital de la filial Lan Argentina S.A. (ex - Aéro 2000 S.A.) reducción que se realiza en proporción a las tenencias accionarias de cada uno de los accionistas. El capital se conformaba por 11.068.484 acciones nominales, quedando reducidas a 6.176.253 acciones nominales.

Con fecha 28 de agosto de 2007, la filial Lan Pax Group S.A. participó de un aumento de capital en Inversora Cordillera S.A., por MUS\$ 18.526, aumentando su porcentaje de participación de un 80% a un 90,52%. Esta operación generó un menor valor por MUS\$ 1.755.

Con fecha 28 de agosto de 2007, la filial Lan Pax Group S.A. participó de un aumento de capital en Lan Argentina S.A. (ex - Aero 2000 S.A.) por MUS\$ 904, manteniendo su porcentaje de participación del 4%.

Con fecha 28 de agosto de 2007, la filial Inversora Cordillera S.A. participó de un aumento de capital en Lan Argentina S.A. (ex - Aero 2000 S.A.) por MUS\$ 18.742, manteniendo su porcentaje de participación del 95%.

Con fecha 20 de junio de 2007, la filial Lan Pax Group S.A. participó de un aumento de capital en Inversora Cordillera S.A., por MUS\$ 2.543, manteniendo su porcentaje de participación del 80%.

Con fecha 20 de junio de 2007, la filial Inversora Cordillera S.A. participó de un aumento de capital en Lan Argentina S.A. (ex - Aero 2000 S.A.) por MUS\$ 2.503, manteniendo su porcentaje de participación del 95%.

Con fecha 22 de diciembre de 2006, las filiales Lan Pax Group S.A. e Inversora Cordillera S.A. participan de un aumento de capital en Lan Argentina S.A. (ex - Aero 2000 S.A.) por MUS\$ 296 y MUS\$ 7.026, manteniendo sus porcentajes de participación del 4% y 95%, respectivamente.

Con fecha 10 de octubre de 2006, se constituyó la sociedad Perdiz Leasing Limited donde Lan Pax Group S.A., tiene una participación de un 99% (99 acciones), equivalente a US\$ 99.

Con fecha 29 de septiembre de 2006, se constituyó la sociedad Atlantic Aviation Investments LLC donde Lan Pax Group S.A., tiene una participación de un 99% (990 acciones), equivalente a US\$ 990.

Con fecha 17 de agosto de 2006, la filial Lan Pax Group S.A. adquirió el 31% de la sociedad Inversora Cordillera S.A. por MUS\$ 1.872 equivalentes a 4.116.818 acciones, aumentando su porcentaje de participación de un 49% a un 80%. Además realiza un aporte, por aumento de capital, por MUS\$ 7.488. Esta operación generó un menor valor de MUS\$ 1.872.

Con fecha 17 de agosto de 2006, la filial Lan Pax Group S.A. adquirió el 1,55% de la sociedad Lan Argentina S.A. (ex - Aero 2000 S.A.) por MUS\$ 70 equivalentes a 29.140 acciones, aumentando su porcentaje de participación de un 2,45% a un 4%. Además realiza un aporte, por aumento de capital, por MUS\$ 94. Esta operación generó un menor valor de MUS\$ 70.

2.- Lan Courier S.A.

Con fecha 15 de diciembre de 2006, Lan Airlines S.A. vendió el 99,99% de participación de su filial Lan Courier S.A. a sus filiales Lan Cargo S.A. e Inversiones Lan S.A., 99,98% y 0,01% respectivamente, por un monto total de MUS\$ 5.638, equivalente a 8.837.860 acciones. Esta transacción generó en Lan Cargo S.A. un mayor valor por compra de inversión por MUS\$ 2.620 y en Lan Airlines S.A. un resultado no realizado por el mismo valor.

3.- Lan Cargo S.A.

Con fecha 27 de abril de 2007, la filial Lan Cargo S.A. realizó una distribución de dividendos por un monto de MUS\$ 30.833.

Con fecha 28 de abril de 2006, la filial Lan Cargo S.A. realizó una distribución de dividendos por un monto de MU\$ 5.934.

Con fecha 20 de diciembre de 2007, fue autorizada por la División de Corporaciones del Estado de Delaware la disolución de la sociedad LanLogistics, Corp., filial de Lan Cargo S.A.

Con fecha 16 de mayo de 2007, la filial LanLogistic, Corp. filial de Lan Cargo S.A., vendió el total de la participación que mantenía en las sociedades Skyworld International Couriers, Inc., Lanbox, Inc., y con fecha 30 de abril de 2007 la participación en All Cargo Net, operaciones que generaron una pérdida por venta de MUS\$ 4.252.

Con fecha 20 de diciembre de 2007, la Sociedad Air Cargo Limited, filial de Lan Cargo Overseas Limited., vendió el total de la participación que mantenía en la Sociedad Florida West International Airways Inc., operación que generó una utilidad por venta de MUS\$ 1.128.

Al cierre de los presentes Estados Financieros la Compañía tiene tomada la decisión de venta de la Sociedad Terminal de Exportación Internacional S.A., la cual deberá concretarse durante el mes de enero de 2008.

4.- Lan Perú S.A.

En mayo de 2007, la filial Lan Perú S.A. realizó una distribución de dividendos por un monto de MUS\$ 737 a Lan Airlines S.A y MUS\$ 329 a Inversiones Aéreas S.A.

La Sociedad Matriz y sus filiales han estimado que el valor libro de las inversiones realizadas a contar del 1 de enero de 2004, constituyen una buena aproximación del valor justo, por tal motivo, se ha utilizado éste como base para la valorización de las inversiones.

d) Detalle de las inversiones

RUT	Sociedad	País de origen	Moneda control de la inversión	Nro. acciones	Porcentaje de Participación		Patrimonio Sociedades		Resultado del Ejercicio		Resultado Devengado		VP / VPP		Valor contable de la Inversión	
					2007	2006	2007 MUS\$	2006 MUS\$	2007 MUS\$	2006 MUS\$	2007 MUS\$	2006 MUS\$	2007 MUS\$	2006 MUS\$	2007 MUS\$	2006 MUS\$
96.921.070-3	Austral Sociedad Concesionaria S.A.	Chile		352	20,00	20,00	3.308	4.431	1.288	864	257	173	661	886	661	886
96.847.880-K	Lufthansa Lan Technical Training S.A.	Chile		50	50,00	50,00	1.405	1.217	448	392	224	196	702	609	702	609
96.778.310-2	Concesionaria Chucumata S.A.	Chile		167	16,70	16,70	712	1.499	734	808	123	135	119	250	119	250
Extranjera	Choice Air Courier del Perú S.A.	Perú	Dólar	-	0,00	50,00	-	200	-	36	-	18	-	100	-	100
Extranjera	Florida West International Airways Inc.	E.E.U.U.	Dólar	-	0,00	25,00	-	(200)	-	304	(497)	76	-	-	-	-
Extranjera	LanLogistics, Corp	E.E.U.U.	Dólar	-	0,00	0,00	-	-	-	-	(5.193)	-	-	-	-	-
Totales												1.482	1.845	1.482	1.845	

Nota 13. Menor y Mayor valor de inversiones

a) Menor valor de inversiones

RUT	Sociedad	2007		2006	
		Monto amortizado en el período MUS\$	Saldo menor valor MUS\$	Monto amortizado en el período MUS\$	Saldo menor valor MUS\$
93.383.000-4	Lan Cargo S.A.	1.810	17.194	1.810	19.004
Extranjera	Inversora Cordillera S.A.	363	7.617	280	6.226
Extranjera	Inversiones Aéreas S.A.	294	4.002	294	4.296
Extranjera	Mas Investment Limited	171	2.217	171	2.388
Extranjera	Aerolinhas Brasileiras S.A.	143	2.014	143	2.157
Extranjera	Lan Box, Inc.	-	-	106	1.796
Extranjera	Skyworld International Couriers, Inc.	-	-	254	3.825
Extranjera	Promotora Aérea Latinoamericana S.A.	84	1.211	84	1.295
Extranjera	Air Cargo Limited	43	553	43	597
Extranjera	Lan Argentina S.A. (Ex - Aero 2000 S.A.)	37	634	35	688
Extranjera	Prime Airport Services Inc.	35	369	35	404
Extranjera	Skybox Services Corp.	-	-	54	639
Extranjera	Aerotransportes Mas de Carga S.A.	10	146	10	156
Extranjera	H.G.A. Rampas y Servicios Aeroportuarios de Guayaquil S.A.	2	33	2	35
Extranjera	H.G.A. Rampas del Ecuador S.A.	2	32	2	34
Total		2.994	36.022	3.323	43.540

a) Mayor valor de inversiones

RUT	Sociedad	2007		2006	
		Monto amortizado en el período MUS\$	Saldo mayor valor MUS\$	Monto amortizado en el período MUS\$	Saldo mayor valor MUS\$
Extranjera	Choice Air Courier del Perú S.A.	-	-	2	71
Extranjera	Americonsult de Guatemala S.A.	-	-	3	-
Total		-	-	5	71

Con fecha 10 de febrero de 2006, la filial indirecta Aerotransportes Mas de Carga S.A. efectuó la venta del 99% de participación, que poseía de la sociedad Americonsult de Guatemala S.A., liquidándose por este motivo el Mayor valor de inversión que Aerotransportes Mas de Carga S.A. había reconocido en la compra de esta inversión.

Con fecha 16 de mayo de 2007, la filial de Lan Cargo S.A., LanLogistics, Corp. efectuó la venta del total de la participación que mantenía en las sociedades Skyworld International Couriers, Inc. y Lan Box, Inc., liquidándose por este motivo los Menores valores de inversión que LanLogistics, Corp. había reconocido en la compra de estas inversiones. Al dejar de consolidar con estas Sociedades, ya no se presenta el Mayor valor de inversión originado por la compra de Choice Air Courier del Perú S.A. por Skyworld International Couriers, Inc.

Nota 14. Otros (Activos)

La composición de este rubro es la siguiente:

	2007 MUS\$	2006 MUS\$
a) Depósitos en garantía:		
Depósitos en garantía (aeronaves)	13.781	10.020
Otros	2.568	3.313
Subtotal	16.349	13.333
b) Otros activos de largo plazo:		
Anticipos aviones (1)	300.094	224.520
Resultado no realizado por contratos a futuro (2)	57.177	26.828
Otros	5.064	3.596
Subtotal	362.335	254.944
Total	378.684	268.277

(1) Corresponden, principalmente, a anticipos por compra de aeronaves. De acuerdo con las condiciones pactadas, estos importes serán recuperados al momento de la recepción de las aeronaves. Los valores de corto plazo, se incluyen en rubro Deudores varios, según se indica en Nota 5 c).

(2) Corresponden a contratos de cobertura de tasas de interés.

Nota 15. Obligaciones con bancos e instituciones financieras a corto plazo

a) Corto plazo

Rut	Banco o Institución Financiera	Tipos de Monedas e Índice de Reajuste					
		Dólares		Otras monedas extranjeras		Totales	
		2007 MUS\$	2006 MUS\$	2007 MUS\$	2006 MUS\$	2007 MUS\$	2006 MUS\$
Extranjera	BBVA Banco Francés	-	-	-	8.996	-	8.996
	Totales	-	-	-	8.996	-	8.996
	Monto capital adeudado	-	-	-	8.981	-	8.981
	Tasa int. prom. anual	-	-	-	11,8000%	-	-

Porcentaje obligaciones moneda extranjera (%) 100,00
 Porcentaje obligaciones moneda nacional (%) -

b) Largo plazo - corto plazo

Rut	Banco o Institución Financiera	Tipos de Monedas e Índice de Reajuste					
		Dólares		Otras monedas extranjeras		Totales	
		2007 MUS\$	2006 MUS\$	2007 MUS\$	2006 MUS\$	2007 MUS\$	2006 MUS\$
97.032.000-8	BBVA	-	566	-	-	-	566
Extranjera	ING	10.698	26.519	-	-	10.698	26.519
Extranjera	Calyon	17.314	16.951	-	-	17.314	16.951
Extranjera	Private Export Funding Corporation	41.539	30.898	-	-	41.539	30.898
Extranjera	BNP Paribas	28.009	14.843	-	-	28.009	14.843
Extranjera	ABN Amro	4.593	106	-	-	4.593	106
Totales		102.153	89.883	-	-	102.153	89.883
Monto capital adeudado		94.389	82.428	-	-	94.389	82.428
Tasa int. prom. anual		5,1989%	5,3131%	-	-	-	-

Porcentaje obligaciones moneda extranjera (%) 100,00

Porcentaje obligaciones moneda nacional (%) -

Nota 16. Obligaciones con bancos e instituciones financieras largo plazo

RUT	Banco o Institución Financiera	Moneda Índice de Reajuste	Años de vencimiento						Fecha cierre período actual		Fecha cierre período anterior
			Más de 1 hasta 2	Más de 2 hasta 3	Más de 3 hasta 5	Más de 5 hasta 10	Más de 10 años	Total largo plazo al cierre de los Estados Financieros MUS\$	Tasa de interés anual promedio	Total largo plazo al cierre de los Estados Financieros MUS\$	
			MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$				Plazo
Extranjera	ING	Dólares	10.299	10.840	22.833	33.143	1.843	11	78.958	5,2128%	198.899
Extranjera	Calyon	Dólares	16.455	17.018	35.802	57.892	24.158	12	151.325	L+0,9696%	162.466
Extranjera	Private Export Funding Corporation	Dólares	40.284	42.188	90.413	264.689	49.572	12	487.146	4,6948%	390.204
97.032.000-8	BBVA	Dólares	-	-	-	-	-	-	-	-	7.140
Extranjera	BNP Paribas	Dólares	27.674	29.249	63.398	192.328	56.867	12	369.516	5,4083%	211.949
Extranjera	ABN Amro	Dólares	80.843	4.651	10.125	30.997	15.089	12	141.705	5,5145%	60.424
Totales			175.555	103.946	222.571	579.049	147.529		1.228.650		1.031.082

Porcentaje obligaciones moneda extranjera (%) 100,00

Porcentaje obligaciones moneda nacional (%) -

Nota 17. Provisiones y castigos

a) Provisiones

La composición de este rubro, que se encuentra valorizado según se indica en Nota 2 r), es la siguiente:

	Corto plazo		Largo plazo	
	2007 MUS\$	2006 MUS\$	2007 MUS\$	2006 MUS\$
Mantenimiento aeronaves y motores	65.921	44.433	48.544	36.395
Provisión investigación Comisión Europea (1)	-	-	25.000	-
Vacaciones	16.684	13.401	7.934	6.722
Premios Lan Pass	8.906	9.770	-	-
Gratificaciones	1.011	1.467	-	-
Patrimonio negativo coligada	-	50	-	-
Otros	8.024	4.151	12.963	2.775
Total	100.546	73.272	94.441	45.892

b) Castigos

Los castigos efectuados al 31 de diciembre de 2007 y 2006, son los siguientes:

	2007 MUS\$	2006 MUS\$
Deudores incobrables	7.862	1.226
Obsolescencia de repuestos y rotables	849	754
Total	8.711	1.980

Ambos castigos se efectuaron con cargo a provisiones.

(1) Provisión constituida con ocasión de la instrucción de un proceso de la Comisión Europea por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea europea.

Nota 18. Otros pasivos a largo plazo

El detalle de los Otros pasivos a largo plazo es el siguiente:

	2007 MUS\$	2006 MUS\$
Obligaciones por leasing (1)	233.768	176.433
Contratos a futuro (2)	51.593	19.686
Anticipo cobranzas ventas U.S.A.(3)	6.752	19.578
Otros	807	1.795
Total	292.920	217.492

(1) La porción de corto plazo ascendente a MUS \$ 61.960 (MUS \$ 43.070 en 2006) se presenta dentro del rubro Obligaciones largo plazo con vencimiento dentro de un año.

(2) Corresponde a contratos de cobertura de tasas de interés.

(3) Con fecha 30 de marzo de 1999, Lan Airlines S.A. celebró un contrato de Securitización con la empresa Pelican Finance Ltd. por un monto original de MUS \$ 60.000, acordando ceder y vender en Estados Unidos de Norteamérica, los derechos que le corresponden de cobrar y percibir respecto de ciertos emisores de tarjetas de crédito, provenientes de ventas futuras de pasajes efectuadas con tarjetas de crédito de dicho país. La cesión de tales derechos autoriza al adquirente al recuperador de la inversión entre los años 2001 y 2006, con un costo financiero de 6,82% anual.

Al 31 de marzo de 2006 se encuentran totalmente cancelados los compromisos adquiridos por la negociación descrita anteriormente con Pelican Finance Ltd.

Con fecha 22 de agosto de 2002, Lan Airlines S.A. celebró un contrato de Securitización con la empresa Pelican Finance Ltd. por un monto original de MUS \$ 40.000, acordando ceder y vender en Estados Unidos de Norteamérica, los derechos que le corresponden de cobrar y percibir respecto de ciertos emisores de tarjetas de crédito, provenientes de ventas futuras de pasajes efectuadas con tarjetas de crédito de dicho país. La cesión de tales derechos autoriza al adquirente al recupero de la inversión entre los años 2006 y 2009, con un costo financiero de 6,96% anual.

Los desembolsos por los contratos anteriormente descritos se encuentran reflejados en el ítem Otros desembolsos por financiamiento, en el Estado Consolidado de Flujos de Efectivo (Nota 25).

Respecto del Estado de Resultados Consolidado, los intereses devengados se encuentran reflejados bajo el rubro Gastos financieros, presentados dentro del resultado fuera de la explotación.

La porción de corto plazo ascendente a MUS \$ 12.826 (MUS \$ 11.970 en 2006) se presenta dentro del rubro Obligaciones largo plazo con vencimiento dentro de un año.

Nota 19. Interés minoritario

El detalle del interés minoritario tanto en el pasivo como en el resultado, es el siguiente:

RUT	Empresa	Interés Minoritario del Pasivo	
		2007 MUS\$	2006 MUS\$
Extranjera	Lan Cargo Overseas Limited	2.768	2.018
Extranjera	Lan Perú S.A.	2.161	1.940
93.383.000-4	Lan Cargo S.A.	372	260
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A.	9	9
Extranjera	Lan Chile Investments Limited	-	-
78.005.760-2	Sociedad de Seguridad Aérea S.A.	-	2
Extranjera	LanLogistics, Corp.	-	82
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A.	(121)	-
	Total	5.189	4.311

RUT	Empresa	Interés Minoritario del Resultado	
		2007 MUS\$	2006 MUS\$
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A.	1.876	1.970
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A.	-	11
Extranjera	LanLogistics, Corp.	-	(39)
78.005.760-2	Sociedad de Seguridad Aérea S.A.	-	(10)
Extranjera	Lan Chile Investments Limited	-	268
93.383.000-4	Lan Cargo S.A.	(143)	(105)
Extranjera	Lan Perú S.A.	(692)	(686)
Extranjera	Lan Cargo Overseas Limited	(752)	(165)
	Total	289	1.244

Nota 20. Cambios en el patrimonio

a) Aumento de capital

En Junta Extraordinaria de Accionistas de la Sociedad Matriz celebrada el 5 de abril de 2007, se acordó un aumento de capital social mediante la emisión de 22.090.910 acciones de pago, de iguales características a las existentes, de las cuales al 31 de diciembre de 2007, han sido suscritas y pagadas 19.881.819 acciones equivalentes a MUS\$ 319.141.

b) Opción de acciones para planes de compensación

En Junta Extraordinaria de Accionistas celebrada el 5 de abril de 2007 se acordó un plan de compensaciones para los ejecutivos de la Compañía, mediante el otorgamiento de opciones para la suscripción de acciones. Para estos efectos se destinó un 10% de las acciones representativas del aumento de capital aprobado en esa fecha.

Con fecha 17 de Mayo de 2007 el Directorio acordó otorgar a un grupo de ejecutivos la opción para la suscripción de un total de 2.209.091 opciones de acciones, al valor de colocación fijado para este efecto, esto es US \$ 16,11208 por cada una de ellas, lo cual fue formalizado en el mes de diciembre de 2007 a través de la celebración de contratos de opciones para la suscripción de acciones, de acuerdo a las proporciones que se muestran en el siguiente calendario de devengamiento y que dice relación con la condición de permanencia del ejecutivo a esas fechas para el ejercicio de las opciones:

Porcentaje	Período
30%	Desde el 1/Julio/2009
30%	Desde el 1/Julio/2010
40%	Desde el 1/Julio/2011

De acuerdo a lo descrito en nota 2 z), estas opciones han sido valorizadas y registradas de acuerdo al valor justo a la fecha de otorgamiento, el que determinado a través del método "Black-Sholes-Merton".

Dado que estas opciones fueron entregadas en diciembre de 2007, el valor justo determinado será registrado con cargo a remuneraciones y abono a otras reservas a partir de enero 2008, en forma lineal durante el periodo del otorgamiento de las opciones y la fecha en que estas alcancen el carácter de irrevocable.

Al 31 de diciembre de 2007 se encontraban firmados contratos por un total de 1.235.000 opciones de acciones.

c) Dividendos

En Sesión Ordinaria de Directorio de la Sociedad Matriz celebrada el 21 de diciembre de 2007, se acordó el reparto de un dividendo provisorio de US \$ 0,35389 por acción con cargo a los resultados del ejercicio 2007. Al 31 de diciembre de 2007, éste monto se presenta en el rubro dividendos por pagar, los cuales se cancelarán durante el mes de enero de 2008.

En Sesión Ordinaria de Directorio de la Sociedad Matriz celebrada el 31 de julio de 2007, se acordó el reparto de un dividendo provisorio de US \$ 0,26596 por acción con cargo a los resultados del ejercicio 2007, los cuales se cancelaron durante el mes de agosto 2007.

En Junta Ordinaria de Accionistas de la Sociedad Matriz celebrada el 5 de abril de 2007, se acordó el reparto de dividendos definitivos con cargo a los resultados del ejercicio 2006 de US \$ 0,52965 por acción, imputando a dicha suma los dividendos provisorios repartidos en los meses de julio y diciembre de 2006 de US \$ 0,15071 por acción y de US \$ 0,21256 por acción, respectivamente, quedando por pagar US \$ 0,16638 por acción, los cuales se cancelaron durante el mes de abril de 2007.

En Sesión Ordinaria de Directorio de la Sociedad Matriz celebrada el 26 de diciembre de 2006, se acordó el reparto de un dividendo provisorio de US \$ 0,21256 por acción con cargo a los resultados del ejercicio 2006. Al 31 de diciembre de 2006, este monto se presentó en el rubro Dividendos por pagar, los cuales se cancelaron durante el mes de enero de 2007.

En Sesión Ordinaria de Directorio de la Sociedad Matriz celebrada el 24 de julio de 2006, se acordó el reparto de un dividendo provisorio de US \$ 0,15071 por acción con cargo a los resultados del ejercicio 2006, los cuales se cancelaron durante el mes de agosto de 2006.

En Junta Ordinaria de Accionistas de la Sociedad Matriz celebrada el 28 de abril de 2006, se acordó el reparto de dividendos definitivos con cargo a los resultados del ejercicio 2005, de US \$ 0,22983 por acción, imputando a dicha suma los dividendos provisorios repartidos en los meses de agosto de 2005 y enero de 2006 de US \$ 0,11430 por acción y de US \$ 0,10975 por acción, respectivamente, quedando por pagar US \$ 0,00578 por acción, los cuales se cancelaron durante el mes de mayo de 2006.

El valor libro de la acción al cierre del ejercicio alcanza la suma de US \$ 2,9164 (US \$ 1,9639 al 31 de diciembre de 2006).

d) Otras reservas

El saldo de la cuenta Otras reservas, al cierre de cada ejercicio, se compone como sigue:

	2007 MUS\$	2006 MUS\$
Reserva por ajuste al valor del activo fijo (1)	2.620	2.620
Costo de emisión y colocación de acciones (2)	(2.672)	-
Total	(52)	2.620

(1) Esta reserva no es distribuible y sólo puede ser capitalizada.

(2) Ver Nota 24

c) Cambios en las cuentas patrimoniales

Rubro	31-12-2006								
	Capital pagado	Reserva revalorización Capital	Sobreprecio en venta de acciones	Otras reservas	Reserva futuros dividendos	Resultados Acumulados	Dividendos Provisorios	Déficit Período de Desarrollo	Resultado del Ejercicio
Saldo Inicial	134.303	-	-	2.620	-	290.640	(71.451)	-	146.601
Distribución resultado ejercicio anterior	-	-	-	-	-	146.601	-	-	(146.601)
Dividendo definitivo ejercicio anterior	-	-	-	-	-	(73.294)	71.451	-	-
Aumento del capital con emisión de acciones de pago	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Capitalización reservas y/o utilidades	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Déficit acumulado período de desarrollo	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dividendos distribuidos	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Revalorización capital propio	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Resultado del ejercicio	-	-	-	-	-	-	-	-	241.300
Dividendos provisorios	-	-	-	-	-	-	(115.850)	-	-
Saldo Final	134.303	-	-	2.620	-	363.947	(115.850)	-	241.300
Saldos Actualizados	134.303	-	-	2.620	-	363.947	(115.850)	-	241.300

Rubro	31-12-2007								
	Capital pagado	Reserva revalorización Capital	Sobreprecio en venta de acciones	Otras reservas	Reserva futuros dividendos	Resultados Acumulados	Dividendos Provisorios	Déficit Período de Desarrollo	Resultado del Ejercicio
Saldo Inicial	134.303	-	-	2.620	-	363.947	(115.850)	-	241.300
Distribución resultado ejercicio anterior	-	-	-	-	-	241.300	-	-	(241.300)
Dividendo definitivo ejercicio anterior	-	-	-	-	-	(168.910)	115.850	-	-
Aumento del capital con emisión de acciones de pago	319.141	-	-	(2.672)	-	-	-	-	-
Capitalización reservas y/o utilidades	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Déficit acumulado período de desarrollo	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dividendos distribuidos	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Revalorización capital propio	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Resultado del ejercicio	-	-	-	-	-	-	-	-	308.323
Dividendos provisorios	-	-	-	-	-	-	(210.000)	-	-
Saldo Final	453.444	-	-	(52)	-	436.337	(210.000)	-	308.323
Saldos Actualizados	-	-	-	-	-	-	-	-	-

d) Número de Acciones

Serie	Nro. acciones suscritas	Nro. acciones pagadas	Nro. acciones con derecho a voto
Unica	338.790.909	338.790.909	338.790.909

e) Capital

Serie	Capital suscrito MUS\$	Capital pagado MUS\$
Unica	453.444	453.444

Nota 21. Otros ingresos y egresos fuera de la explotación

El detalle de los Otros ingresos y egresos fuera de la explotación es el siguiente:

a) Otros ingresos fuera de la explotación

	2007 MUS\$	2006 MUS\$
Hedge combustible	28.190	12.903
Utilidad en venta de activos fijos	1.213	1.133
Utilidad en venta inversión	1.128	-
Efecto en cambio contable de mantenimiento	-	40.344
Otros	1.271	2.716
Total	31.802	57.096

b) Otros egresos fuera de la explotación

	2007 MUS\$	2006 MUS\$
Provisión investigación Comisión Europea (1)	25.000	-
Indemnización extraordinaria al personal	-	11.747
Provisión abatimiento flota Boeing 737 (2)	-	8.100
Otros	2.817	3.091
Total	27.817	22.938

(1) Provisión constituida con ocasión de la instrucción de un proceso de la Comisión Europea por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea europea.

(2) Ver nota 10

Nota 22. Corrección monetaria

	Indice de reajustabilidad	2007 MUS\$	2006 MUS\$
Activos (Cargos) / Abonos			
Existencias	I.P.C.	2	-
Activo Fijo	I.P.C.	391	107
Inversiones en empresas relacionadas	I.P.C.	83	32
Otros activos no monetarios	I.P.C.	923	38
Cuentas de gastos y costos	I.P.C.	1.820	409
Total (Cargos) Abonos		3.219	586
Pasivos (Cargos) / Abonos			
Pasivos no monetarios	I.P.C.	1	1
Cuentas de ingresos	I.P.C.	(2.206)	(448)
Total (Cargos) Abonos		(2.205)	(447)
(Pérdida) Utilidad por corrección monetaria		1.014	139

Nota 23. Diferencia de cambio

	Moneda	2007 MUS\$	2006 MUS\$
Activos (Cargos) / Abonos			
Disponible	Euro	105	335
Disponible	Real brasileño	(31)	344
Disponible	Peso argentino	(135)	118
Disponible	\$ No reajutable	(4.346)	1.973
Disponible	Otras monedas	(89)	228
Depósitos a Plazo	\$ No reajutable	5.906	-
Depósitos a Plazo	\$ Reajutable	-	(2.894)
Depósitos a Plazo	Otras monedas	(14)	42
Valores negociables	Euro	9	46
Valores negociables	\$ Reajutable	57	(139)
Valores negociables	Otras monedas	(31)	43
Deudores por venta	Peso colombiano	(68)	521
Deudores por venta	Euro	4.958	(137)
Deudores por venta	Real brasileño	1.456	363
Deudores por venta	Peso argentino	(161)	(30)
Deudores por venta	Dólar australiano	(554)	(107)
Deudores por venta	\$ No reajutable	2.541	1.830
Deudores por venta	Otras monedas	592	(1.151)
Documentos por cobrar	\$ No reajutable	37	(421)
Documentos por cobrar	Otras monedas	85	44
Deudores varios	Euro	87	91
Deudores varios	Real brasileño	1.273	29
Deudores varios	Peso argentino	(58)	43
Deudores varios	Dólar australiano	405	-
Deudores varios	\$ No reajutable	957	(1.765)
Deudores varios	\$ Reajutable	659	(49)
Deudores varios	Otras monedas	914	17
Documentos y cuentas por cobrar EE.RR.	Otras monedas	-	(25)
Impuestos por recuperar	Real brasileño	382	216
Impuestos por recuperar	\$ Reajutable	1.680	(662)
Impuestos por recuperar	Otras monedas	(113)	500
Gastos pagados por anticipado	\$ No reajutable	3	(10)
Gastos pagados por anticipado	Otras monedas	33	7
Impuesto diferido	Peso mexicano	(10)	-
Impuesto diferido	Nuevo sol	77	109
Impuesto diferido	\$ Reajutable	-	(26)
Otros activos circulantes	\$ No reajutable	(455)	(204)
Otros activos circulantes	\$ Reajutable	12	(11)
Otros activos circulantes	Otras monedas	24	19
Inversiones en empresas relacionadas	\$ No reajutable	63	-
Inversiones en empresas relacionadas	\$ Reajutable	1.288	(614)
Inversiones en empresas relacionadas	Otras monedas	278	(14)
Inversión en otras sociedades	\$ Reajutable	84	(59)
Menor valor de inversiones	Peso argentino	(17)	(6)
Menor valor de inversiones	Peso mexicano	-	(1)
Deudores a largo plazo	\$ Reajutable	415	(28)
Documentos y cuentas por cobrar EE.RR. largo plazo	Peso mexicano	-	(8)
Documentos y cuentas por cobrar EE.RR. largo plazo	\$ No reajutable	-	(182)
Depósitos en garantía	\$ Reajutable	1	-
Otros	\$ No reajutable	(16)	(15)
Otros	\$ Reajutable	8	(3)
Otros	Otras monedas	36	30
Total (Cargos) Abonos		18.327	(1.613)

	Moneda	2007 MUS\$	2006 MUS\$
Pasivos (Cargos) / Abonos			
Obligaciones con bancos e instituciones financieras a corto plazo	Peso argentino	55	124
Obligaciones con bancos e instituciones financieras largo plazo con vencimiento dentro de un año	\$ No reajutable	(1)	2
Dividendos por pagar	\$ Reajutable	(12)	-
Cuentas por pagar	Euro	(98)	(38)
Cuentas por pagar	Real brasileño	-	(169)
Cuentas por pagar	Peso argentino	32	77
Cuentas por pagar	Peso mexicano	29	28
Cuentas por pagar	\$ No reajutable	(6.931)	1.986
Cuentas por pagar	Otras monedas	(2.018)	(1.250)
Documentos por pagar	Otras monedas	1	-
Acreedores varios	\$ No reajutable	(28)	-
Documentos y cuentas por pagar EE.RR.	\$ No reajutable	(464)	(3)
Documentos y cuentas por pagar EE.RR.	Otras monedas	(294)	-
Provisiones	Real brasileño	(302)	(103)
Provisiones	\$ No reajutable	(554)	(48)
Provisiones	Otras monedas	(4)	(156)
Retenciones	Peso argentino	(13)	(57)
Retenciones	\$ No reajutable	(1.278)	(8)
Retenciones	\$ Reajutable	(316)	-
Retenciones	Otras monedas	(305)	137
Impuesto a la renta	Peso mexicano	4	3
Impuesto a la renta	Otras monedas	(73)	(32)
Ingresos percibidos por adelantado	\$ No reajutable	12.690	6.892
Ingresos percibidos por adelantado	Otras monedas	(1.722)	(134)
Otros pasivos circulantes	\$ No reajutable	(10)	1
Otros pasivos circulantes	Otras monedas	(19)	(8)
Provisiones largo plazo	Real brasileño	(200)	(127)
Provisiones largo plazo	Peso argentino	-	4
Provisiones largo plazo	\$ No reajutable	(412)	59
Provisiones largo plazo	Otras monedas	(24)	(77)
Impuesto diferido a largo plazo	Otras monedas	(341)	30
Otros pasivos largo plazo	Otras monedas	(19)	16
Total (Cargos) Abonos		(2.627)	7.149
(Pérdida) Utilidad por Diferencia de cambio		15.700	5.536

Nota 24. Gasto de Emisión y Colocación de Títulos Accionarios y de Títulos de Deuda

El detalle de los gastos de emisión y colocación de acciones, incurridos por la Sociedad Matriz, al 31 de diciembre de 2007 y registrados según lo descrito en Nota 2 y), es el siguiente:

	2007 MUS\$
Comisiones de colocación	1.671
Asesorías legales	547
Revisiones contables	176
Asesorías financieras	129
Gastos de imprenta y otros	100
Derecho de registro e inscripción	49
Total	2.672

Estos costos se encuentran contabilizados en una cuenta patrimonial clasificada en el rubro Otras reservas, denominada Costos de emisión y colocación de acciones.

De acuerdo a lo establecido en circular Nro. 1.736 de la Superintendencia de Valores y Seguros, en la próxima Junta Extraordinaria de Accionistas que celebre la Sociedad Matriz, la cuenta Costos de emisión y colocación de acciones deberá ser deducida del Capital.

Nota 25. Estado de flujo de efectivo

El detalle de Otros desembolsos por financiamiento es el siguiente:

	2007 MUS\$	2006 MUS\$
Securitización (1)	11.970	11.817
Total	11.970	11.817

(1) Ver Nota 18.

Nota 26. Contratos de derivados

Los contratos de derivados se encuentran valorizados de acuerdo a lo establecido en el Boletín Técnico Nro. 57 del Colegio de Contadores de Chile A.G., según lo descrito en Nota 2 u).

Descripción de los contratos										
Tipo de derivado	Tipo de contrato	Valor del contrato MUS\$	Plazo de vencimiento o expiración	Item Especifico	Posición Compra / Venta	Partida o transacción protegida		Valor de la partida protegida MUS\$	Efecto en Resultado	
						Nombre	Monto MUS\$		Realizado MUS\$	No Realizado MUS\$
S	CCTE	52.664	II 2010	Tasa interés	C	Préstamos	52.664	17.850	(83)	(407)
S	CCTE	48.431	II 2010	Tasa interés	C	Préstamos	48.431	16.430	(71)	(368)
S	CCTE	50.934	III 2010	Tasa interés	C	Préstamos	50.934	17.977	(81)	(470)
S	CCTE	51.462	IV 2010	Tasa interés	C	Préstamos	51.462	19.039	(68)	(546)
S	CCTE	58.062	IV 2011	Tasa interés	C	Préstamos	58.062	27.138	(151)	(1.061)
S	CCTE	69.055	III 2012	Tasa interés	C	Préstamos	69.055	35.609	(215)	(1.683)
S	CCTE	32.874	IV 2017	Tasa interés	C	Préstamos	32.874	28.700	167	(531)
S	CCTE	32.874	IV 2017	Tasa interés	C	Préstamos	32.874	28.700	150	(588)
S	CCTE	32.875	IV 2018	Tasa interés	C	Préstamos	33.098	33.098	(81)	(2.081)
OE	CCTE	12.750	III 2012	Tasa interés	C	Préstamos	12.750	8.933	(38)	(169)
OE	CCTE	12.825	IV 2012	Tasa interés	C	Préstamos	12.825	9.445	(42)	(182)
OE	CCTE	11.604	IV 2012	Tasa interés	C	Préstamos	11.604	8.972	(31)	(104)
OE	CCTE	31.530	III 2014	Tasa interés	C	Préstamos	31.530	20.178	(202)	256
OE	CCTE	32.227	IV 2014	Tasa interés	C	Préstamos	32.227	21.559	(199)	(1.028)
OE	CCTE	32.182	IV 2014	Tasa interés	C	Préstamos	32.182	21.589	(193)	(1.001)
OE	CCTE	31.814	IV 2014	Tasa interés	C	Préstamos	31.814	21.635	(217)	(1.302)
OE	CCTE	30.257	IV 2015	Tasa interés	C	Arriendo aeronaves	30.257	-	(144)	376
OE	CCTE	30.257	IV 2015	Tasa interés	C	Arriendo aeronaves	30.257	-	(138)	376
OE	CCTE	24.500	III 2016	Tasa interés	C	Arriendo aeronaves	24.500	-	(114)	(799)
OE	CCTE	24.500	IV 2016	Tasa interés	C	Arriendo aeronaves	24.500	-	(115)	(788)
S	CCTE	4.693	II 2010	Tasa interés	C	Préstamos	4.693	2.921	13	(34)
S	CCTE	4.698	II 2010	Tasa interés	C	Préstamos	4.698	2.924	13	(35)
S	CCTE	5.317	IV 2010	Tasa interés	C	Préstamos	5.317	3.382	19	(54)
S	CCTE	5.210	III 2010	Tasa interés	C	Préstamos	5.210	3.216	15	(47)
S	CCTE	6.757	IV 2011	Tasa interés	C	Préstamos	6.757	4.829	23	(92)
S	CCTE	5.607	III 2012	Tasa interés	C	Préstamos	5.607	4.261	20	(95)
S	CCTE	7.489	III 2013	Tasa interés	C	Préstamos	7.489	5.216	21	(120)
S	CCTE	7.772	IV 2013	Tasa interés	C	Préstamos	7.772	5.466	24	(123)
S	CCTE	34.069	I 2020	Tasa interés	C	Préstamos	34.069	33.219	-	(2.148)
S	CCTE	70.103	I 2020	Tasa interés	C	Préstamos	70.103	-	-	(1.755)
S	CCTE	71.359	II 2020	Tasa interés	C	Préstamos	71.359	-	-	(1.843)
S	CCTE	70.950	III 2020	Tasa interés	C	Préstamos	70.950	-	-	(4.414)
S	CCTE	71.383	III 2020	Tasa interés	C	Préstamos	71.383	-	-	(4.314)
S	CCTE	72.396	IV 2020	Tasa interés	C	Préstamos	72.396	-	-	(1.576)
S	CCTE	74.590	I 2015	Tasa interés	C	Préstamos	74.590	-	-	(1.371)
S	CCTE	74.742	I 2015	Tasa interés	C	Préstamos	74.742	-	-	(1.289)
S	CCTE	74.948	I 2015	Tasa interés	C	Préstamos	74.948	-	-	(1.337)
S	CCTE	23.666	III 2019	Tasa interés	C	Préstamos	23.666	-	-	(1.442)
S	CCTE	23.724	III 2019	Tasa interés	C	Préstamos	23.724	-	-	(1.455)
S	CCTE	23.724	III 2019	Tasa interés	C	Préstamos	23.724	-	-	(1.436)
S	CCTE	23.724	III 2019	Tasa interés	C	Préstamos	23.724	-	-	(1.478)
S	CCTE	23.724	III 2019	Tasa interés	C	Préstamos	23.724	-	-	(1.478)
S	CCTE	24.410	III 2020	Tasa interés	C	Préstamos	24.410	-	-	(1.503)
S	CCTE	24.410	III 2020	Tasa interés	C	Préstamos	24.410	-	-	(1.503)
S	CCTE	24.410	III 2020	Tasa interés	C	Préstamos	24.410	-	-	(1.503)
S	CCTE	24.410	III 2020	Tasa interés	C	Préstamos	24.410	-	-	(1.503)
S	CCTE	24.410	III 2020	Tasa interés	C	Préstamos	24.410	-	-	(1.503)
S	CCTE	34.636	III 2020	Tasa interés	C	Préstamos	34.636	-	-	(2.132)
S	CCTE	34.636	III 2020	Tasa interés	C	Préstamos	34.636	-	-	(2.132)
S	CCTE	24.586	IV 2020	Tasa interés	C	Préstamos	24.586	-	-	(1.400)
S	CCTE	24.586	IV 2020	Tasa interés	C	Préstamos	24.586	-	-	(1.400)
S	CCTE	24.586	IV 2020	Tasa interés	C	Préstamos	24.586	-	-	(1.400)
S	CCTE	24.586	IV 2020	Tasa interés	C	Préstamos	24.586	-	-	(1.400)
S	CCTE	24.586	IV 2020	Tasa interés	C	Préstamos	24.586	-	-	(1.400)
S	CCTE	41.885	IV 2015	Tasa interés	C	Préstamos	41.885	-	-	(100)

Descripción de los contratos										
Tipo de derivado	Tipo de contrato	Valor del contrato MUS\$	Plazo de vencimiento o expiración	Item Especifico	Posición Compra / Venta	Partida o transacción protegida		Valor de la partida protegida MUS\$	Efecto en Resultado	
						Nombre	Monto MUS\$		Realizado MUS\$	No Realizado MUS\$
S	CCTE	41.885	IV 2015	Tasa interés	C	Préstamos	41.885	-	-	(100)
S	CCTE	41.885	IV 2015	Tasa interés	C	Préstamos	41.885	-	-	(100)
S	CCTE	2.786	II 2008	Combustible	C	Compra de combustible	2.786	-	-	813
S	CCTE	2.471	II 2008	Combustible	C	Compra de combustible	2.471	-	-	728
S	CCTE	2.822	III 2008	Combustible	C	Compra de combustible	2.822	-	-	775
S	CCTE	2.504	III 2008	Combustible	C	Compra de combustible	2.504	-	-	693
OE	CCTE	18.846	I, II, III Y IV 2008	Combustible	C	Banda de precios combustible	18.846	-	-	1.376
FR	CCTE	10.097	I 2008	Dólar	C	Compra de dólares	10.097	-	-	(101)
FR	CCTE	10.105	I 2008	Dólar	C	Compra de dólares	10.105	-	-	(128)
FR	CCTE	10.000	I 2008	Dólar	C	Compra de dólares	10.000	-	-	(63)
FR	CCTE	117	I 2008	Dólar	C	Compra de dólares	117	-	-	(1)
FR	CCTE	10.146	I 2008	Dólar	C	Compra de dólares	10.146	-	-	(142)
FR	CCTE	5.073	I 2008	Dólar	C	Compra de dólares	5.073	-	-	(50)
FR	CCTE	10.129	I 2008	Dólar	C	Compra de dólares	10.129	-	-	(193)
FR	CCTE	10.144	I 2008	Dólar	C	Compra de dólares	10.144	-	-	(94)
FR	CCTE	10.136	I 2008	Dólar	C	Compra de dólares	10.136	-	-	(153)
FR	CCTE	5.074	I 2008	Dólar	C	Compra de dólares	5.074	-	-	(77)
FR	CCTE	5.068	I 2008	Dólar	C	Compra de dólares	5.068	-	-	(109)
FR	CCTE	5.070	I 2008	Dólar	C	Compra de dólares	5.070	-	-	(139)
FR	CCTE	5.070	I 2008	Dólar	C	Compra de dólares	5.070	-	-	(127)
FR	CCTE	10.138	I 2008	Dólar	C	Compra de dólares	10.138	-	-	(27)
FR	CCTE	5.069	I 2008	Dólar	C	Compra de dólares	5.069	-	-	(13)
FR	CCTE	5.073	I 2008	Dólar	C	Compra de dólares	5.073	-	-	(43)
FR	CCTE	10.169	I 2008	Dólar	C	Compra de dólares	10.169	-	-	(39)
FR	CCTE	5.081	I 2008	Dólar	C	Compra de dólares	5.081	-	-	(22)

Nota 27. Contingencias y restricciones

a) Juicios

Sociedad	Tribunal	Nº Rol de la causa	Origen	Etapa procesal e instancia	Montos Comprometidos MUS\$
Atlantic Aviation Investments LLC	Supreme Court of the State of New York County of New York	07-6022920	Atlantic Aviation Investments LLC., sociedad filial de Lan Airlines constituida bajo las leyes del Estado de Delaware, demandó a Varig Logistica S.A. ("Variglog") por el no pago de cuatro préstamos documentados en contratos de crédito regidos por ley de Nueva York. Dichos contratos establecen la aceleración de los créditos en casos de venta del original deudor, VRG Linhas Aéreas S.A.	En etapa probatoria. Variglog presentó una petición para que se deseche la demanda presentada por Atlantic Aviation Investments LLC., cuya resolución esta pendiente. Adicionalmente, Atlantic Aviation Investments LLC, embargo una cuenta bancaria de Variglog en Suiza.	17.100
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Secretaria da Fazenda del Estado de Rio de Janeiro	2003	La autoridad administrativa de Rio de Janeiro, Brasil, notificó de un auto de infracción o multa por el supuesto no pago de ICMS (IVA) por importación de aeronave Boeing 767 matrícula PR-ABB.	Pendiente resolución de la junta de revisores para la anulación de la multa.	3.000
Lan Cargo S.A.	Juzgado Civil de Asunción, Paraguay	78-362	Demanda de indemnización de perjuicios interpuesta por quien fuera su Agente General en Paraguay.	Pendiente apelación de la resolución que rechazó una de las excepciones de falta de acción manifiesta, formulada por los abogados de la demandada.	452
Lan Cargo S.A. Lan Airlines S.A.	4º Juzgado Civil de Santiago de Chile	4831-97	Demanda de indemnización de perjuicios interpuesta por Aerovías DAP / Alex y Andrés Pivcevic R.	Pendiente que el Tribunal de primera instancia proceda a resolver las excepciones sobre cumplimiento incidental y la Corte de Apelaciones se pronuncie sobre las apelaciones a la liquidación del crédito	150
Lan Airlines S.A.	8º Juzgado Laboral de Santiago de Chile	332-2007	Demanda presentada por el Sindicato de Trabajadores de la empresa Segae S.A. siendo Lan Airlines S.A. demandada subsidiaria, por gratificaciones correspondiente a los ejercicios 2003, 2004, 2005.	Para fallo.	Indeterminado
Lan Airlines S.A.	7º Juzgado Laboral de Santiago de Chile	331-2007	Demanda presentada por el Sindicato de Trabajadores de Lan Airlines S.A. por gratificaciones correspondientes a los ejercicios 2003, 2004, 2005.	Para fallo	Indeterminado
Lan Airlines S.A. Lan Cargo S.A.	Depto. de Justicia USA, Comisión Europea, Canadá y Nueva Zelandia.	-	Investigación por eventuales infracciones a la libre competencia de aerolíneas Cargueras, especialmente sobrecargo de combustible. (Fuel Surcharge). Con fecha 26 de diciembre de 2007, la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea notificó a Lan Cargo S.A. y Lan Airlines S.A. de la instrucción de un proceso en contra de 25 de estas aerolíneas de carga, entre ellas Lan Cargo S.A por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea europeo, especialmente la pretendida fijación de un sobrecargo por combustible y fletes. Conforme el estado actual de este procedimiento y con arreglo a lo informado por los abogados externos en Europa, no es posible predecir el resultado de dicho proceso.	Investigación Pendiente	Indeterminado
Lan Cargo S.A. Lan Airlines S.A.	Tribunal competente para conocer acciones de clase	-	Como consecuencia de la investigación por eventuales infracciones a la libre competencia de aerolíneas cargueras, especialmente sobrecargo de combustible (Fuel Surcharge).	Presentadas acciones de clase.	Indeterminado
Aerolinhas Brasileiras S.A. Lan Airlines S.A.	Depto. de Justicia USA.	-	Investigación por eventuales infracciones a la libre competencia de aerolíneas cargueras especialmente sobrecargo de combustible (Fuel Surcharge).	Investigación pendiente.	Indeterminado

De las causas mencionadas anteriormente, en atención al estado procesal de ellas y /o el improbable evento de ser condenados en dichos juicios, al 31 de diciembre de 2007 se ha estimado en cada caso que no corresponde la constitución de provisión alguna, sin perjuicio de una provisión constituida, por el proceso notificado por la Comisión Europea con fecha 26 de diciembre de 2007, por MUS\$ 25.000.

b) Contingencias y Compromisos

b.1) Existen los siguientes contratos de arrendamiento de aeronaves:

Arrendador	Tipo de Aeronave	Cantidad
ACL Aviation Limited	737	1
ADL Leasing LLC	737	5
International Lease Finance Corporation	767	8
CIT Aerospace International	767	1
Celestial Aviation Trading 35 Limited	767	1
Celestial Aviation Trading 16 Limited	767	1
Nordea Finance Sweden PLC	767	1
ACS 2007-1 Limited	767	1
Celestial Aviation Trading 39 Limited (1)	777	2
International Lease Finance Corporation (2)	787	6
TAF Mercury Lease Limited	A319	1
TAF Venus Lease Limited	A319	1
M-One Wisteria Lease Co., Limited	A319	1
MLD T.I.S. Co., Limited	A319	1
C.B.L. Inc.	A319	1
Bi Opal Lease Co., Limited	A320	3
IA Crane Limited	A320	1
IA Hawk Limited	A320	1
IA Hummingbird Limited	A320	1
IA Lark Limited	A320	1
Intercontinental Commuter Lease Co., Limited	A320	1
Orix Aviation System Limited	A320	2
Wells Fargo Bank Northwest N.A.	A320	1
IA Cormorant Limited	A340	1
IA Sparrow Limited	A340	1
Bi Opal Lease Co., Limited	A340	1
IA Mariners Lease Co., Limited	A340	1
Air Canada	A340	1
Total		48

(1) Corresponde a dos aeronaves Boeing 777-Freighter, contrato firmado con Celestial Aviation Trading 39 Limited el 30 de abril de 2007 y serán recepcionados en enero y febrero de 2009.

(2) Corresponde a seis aeronaves Boeing 787, según contrato firmado con Internacional Lease Finance Corporation (ILFC), el 16 de agosto de 2007, y que serán recepcionados en abril, junio, noviembre, diciembre 2011; mayo 2012 y septiembre 2013.

Los montos de arriendos anuales comprometidos por contratos de aeronaves y motores ascienden a: MUS \$ 144.808 / Año 2008; MUS \$ 151.337 / Año 2009; MUS \$ 137.154 / Año 2010; MUS \$ 152.140 / Año 2011; MUS \$ 179.471 / Año 2012; MUS \$ 140.332 / Año 2013; MUS \$ 500.515 / 2014 y siguientes.

b.2) Compromisos

Airbus

Con fecha 23 de agosto de 1999, se informó la suscripción de un contrato de compraventa de 7 aeronaves de largo alcance A340-300 con Airbus Industries (actual Airbus S.A.S.). De este total, a la fecha se han recibido cuatro aeronaves y se ha cancelado la entrega de las tres restantes. (Dos de ellas en marzo de 2007)

Con fecha 4 de octubre de 2005, la Sociedad Matriz suscribió con Airbus S.A.S. una modificación al contrato de compra de aeronaves de fecha 20 de marzo de 1998, en virtud del cual se acordó la compra de nuevas aeronaves de la familia A320, esto es, modelos A320, A319 y A318. En virtud de esta nueva modificación, el total de aeronaves Airbus de la familia A320 que serán adquiridas en los años 2006, 2007 y 2008 asciende a treinta y dos, con la opción de compra de 15 aeronaves adicionales. El valor total aproximado asciende a MUS\$ 960.000.

Con fecha 6 de marzo de 2007, la Sociedad Matriz ejerció el derecho de adquirir 15 aeronaves Airbus de la familia A320 con entrega entre el 2010 y el 2011. El valor total aproximado de esta transacción asciende a MUS\$ 600.000.

Al 31 de diciembre del 2007, producto de los distintos contratos de compra con Airbus S.A.S., resta por recibir 32 aeronaves Airbus de la familia A320.

Boeing

Con fecha 20 de abril de 2004, la Sociedad Matriz suscribió un contrato con The Boeing Company, por la compra de 2 aeronaves 767-300F que fueron recibidas en julio y noviembre de 2005.

Con fecha 11 de noviembre de 2004, la Sociedad Matriz suscribió con The Boeing Company un contrato de compra de 4 aeronaves 767-300, pudiendo ser éstos indistintamente cargueros o pasajeros. Estas aeronaves fueron recibidas durante los años 2006 y 2007.

Con fecha 28 de abril de 2005, la Sociedad Matriz suscribió con The Boeing Company, un contrato de compra de 3 aeronaves 767-300, pudiendo ser éstos indistintamente cargueros o pasajeros. La entrega está programada para los años 2006 y 2007.

Con fecha 20 de julio de 2005, la Sociedad Matriz suscribió con The Boeing Company, un contrato de compra de 3 aeronaves 767-300, siendo uno de ellos de pasajeros y pudiendo ser dos indistintamente cargueros o pasajeros. Durante el año 2007 se recepcionó una aeronave, la entrega de las dos restantes está programada para el año 2008.

Con fecha 31 de marzo de 2006, la Sociedad Matriz suscribió con The Boeing Company, un contrato de compra de 3 aeronaves 767-300 para ser entregadas durante el año 2008.

Con fecha 14 de diciembre de 2006, la Sociedad Matriz suscribió con The Boeing Company, un contrato de compra de 3 aeronaves 767-300. La entrega está programada para el año 2009.

Con fecha 3 de julio de 2007, la Sociedad Matriz suscribió con The Boeing Company, un contrato de compra de 2 aeronaves 777-Freighter cargueros. La entrega está programada para los años 2011 y 2012.

Con fecha 29 de octubre de 2007, la Sociedad Matriz suscribió con The Boeing Company, un contrato de compra de 26 aeronaves 787 Dreamliner de pasajeros, con la opción de compra de 15 aeronaves adicionales. La entrega está programada entre los años 2012 y 2016.

Al 31 de diciembre de 2007, producto de los distintos contratos de compra con The Boeing Company anteriormente descritos por un total de 18 aeronaves 767-300, 2 aeronaves 777-Freighter y 26 aeronaves 787 Dreamliner, resta por recibir un total de 8 aeronaves 767-300, 2 aeronaves 777-Freighter y 26 aeronaves 787 Dreamliner por un monto total aproximado de MUS\$ 4.000.000. Respecto de las aeronaves 767-300, por recibir, a esta fecha las configuraciones son aeronaves de pasajeros, teniendo tres aeronaves la posibilidad de conversión a carguero.

c) Restricciones

c.1) En relación con los diversos contratos celebrados por Lan Airlines S.A. para el financiamiento de aeronaves Boeing 767 que cuentan con la garantía del Export - Import Bank de los Estados Unidos de Norteamérica, se han establecido límites a algunos indicadores financieros de la Sociedad Matriz, en base consolidada. Por otra parte y relacionado con estos mismos contratos, se establecen restricciones a la gestión de la Sociedad en términos de composición accionaria y disposición de activos. Adicionalmente, en relación a los diversos contratos celebrados por su filial Lan Cargo S.A. para el financiamiento de aeronaves Boeing 767 que cuentan con la garantía del Export-Import Bank de los Estados Unidos de Norteamérica, se han establecido restricciones a la gestión de la Sociedad Matriz y de su filial Lan Cargo S.A., en términos de composición accionaria y disposición de activos.

c.2) En relación con el contrato de Securitización, celebrado con Pelican Finance Ltd., en agosto de 2002, se han establecido restricciones a la gestión de la Sociedad Matriz en términos de disponer de Cuentas por cobrar similares a las enajenadas.

c.3) Existe un contrato de mutuo, con BBVA, que establece restricciones a la gestión de la Sociedad Matriz, en términos de disposición de activos. Este préstamo fue prepagado y la garantía sobre los activos está en proceso de alzamiento.

c.4) En relación con los diversos contratos celebrados por Lan Airlines S.A. para el financiamiento de aeronaves Airbus A320 que cuentan con la garantía de las Export Credit Agencies Europeas, se han establecido límites a algunos indicadores financieros de la Sociedad. Por otra parte, y relacionado con estos mismos contratos, se establecen restricciones a la gestión de la Sociedad, en términos de composición accionaria y disposición de activos.

d) Garantías directas

Acreeedor de la garantía	Deudor			Activos comprometidos		Saldos pendientes de pago a la fecha de cierre de los Estados Financieros		
	Nombre	Relación	Tipo de garantía	Tipo	Valor Contable MUS\$	2007 MUS\$	2006 MUS\$	
Wilmington Trust Company	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	84.102	69.669	-	
Ing Capital LLC	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca Garantía	Avión Motores Contrato de arriendo	83.311	77.861	84.755	
Wilmington Trust Company	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca Garantía	Avión Motores Contrato de arriendo	81.112	75.033	81.981	
Wilmington Trust Company	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	81.051	69.844	-	
Wilmington Trust Company	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	80.948	68.684	73.396	
Wilmington Trust Company	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	78.381	66.319	-	
Wilmington Trust Company	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	76.237	64.240	68.783	
Wilmington Trust Company	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca Garantía	Avión Motores Contrato de arriendo	76.112	62.423	66.973	
Wilmington Trust Company	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	76.010	63.810	68.184	
ING Capital LLC	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca Garantía	Avión Motores Contrato de arriendo	74.943	70.127	76.086	
BNP Paribas	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	38.965	33.368	-	
BNP Paribas	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	38.660	33.379	-	
BNP Paribas	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	31.987	26.792	28.565	
BNP Paribas	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	31.932	26.484	28.236	
BNP Paribas	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	31.930	26.460	28.210	
BNP Paribas	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	31.926	26.503	28.256	
BNP Paribas	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	31.920	26.755	28.526	
BNP Paribas	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	31.581	26.628	28.389	
BNP Paribas	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	31.565	26.657	28.421	
BNP Paribas	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	31.429	26.440	28.189	
Calyon	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	29.820	29.059	31.231	
Calyon	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	29.494	29.028	31.210	
BNP Paribas	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	28.505	23.860	-	
BNP Paribas	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	28.499	23.881	-	
BNP Paribas	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	27.814	24.033	-	
Credit Lyonnais	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca Prenda	Avión Contrato de arriendo	27.677	27.760	29.527	
Calyon	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca Prenda	Avión Contrato de arriendo	27.627	27.778	29.353	
BNP Paribas	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	27.309	23.334	-	
Credit Lyonnais	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca Prenda	Avión contrato de arriendo	27.272	27.939	29.381	
Calyon	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca Prenda	Avión Contrato de arriendo	27.212	27.074	28.715	
BNP Paribas	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	26.988	22.951	-	
Gpa Group Plc	Lan Airlines S.A.	-	Prenda	Repuestos	331	-	-	
BBVA	Inmobiliaria Aeronáutica S.A.	Filial	Fianza Y Codeuda Sol	Edificio	-	-	7.706	
Wells Fargo Bank Northwest, National Association Y Eximbank	Lan Cargo S.A.	-	Hipoteca	Avión	-	-	63.897	
Wells Fargo Bank Northwest, National Association Y Eximbank	Lan Cargo S.A.	-	Hipoteca	Avión	-	-	62.465	
Wilmington Trust Company	Lan Cargo S.A.	-	Prenda	Contrato de Subarriendo	-	-	-	
Wells Fargo Bank Northwest, National Association Y Eximbank	Lan Cargo S.A.	-	Prenda	Contrato de Arriendo	-	-	-	

e) Garantías indirectas

Acreedor de la garantía	Nombre	Relación	Deudor		Activos comprometidos		Saldos pendientes de pago a la fecha de cierre de los Estados Financieros	
			Tipo de garantía	Tipo	Valor Contable MUS\$	2007 MUS\$	2006 MUS\$	
Wells Fargo Bank Northwest, National Association y Eximbank	Lan Cargo S.A.	Filial	Aval Fianza Codeuda	-	-	57.918	63.897	
Wells Fargo Bank Northwest, National Association y Eximbank	Lan Cargo S.A.	Filial	Aval Fianza Codeuda	-	-	56.578	62.465	
Citibank N.A., Bahrain Branch Westdeutsche Landesbank Girozet	Lan Cargo S.A.	Filial	Aval Fianza Codeuda	-	-	50.401	55.498	
Wells Fargo Bank Northwest, National Association y Eximbank	Lan Airlines S.A.	Matriz	Aval Fianza Codeuda	-	-	36.914	41.663	
Wells Fargo Bank Northwest, National Association y Eximbank	Lan Airlines S.A.	Matriz	Aval Fianza Codeuda	-	-	32.185	39.068	
Wells Fargo Bank Northwest, National Association y Eximbank	Lan Airlines S.A.	Matriz	Aval Fianza Codeuda	-	-	21.213	28.124	
Wells Fargo Bank Northwest, National Association y Eximbank	Lan Airlines S.A.	Matriz	Aval Fianza Codeuda	-	-	20.975	28.551	
Wells Fargo Bank Northwest, National Association y Eximbank	Lan Airlines S.A.	Matriz	Aval Fianza Codeuda	-	-	19.544	26.598	
Celestial Aviation Trading 16 Limited	Lan Cargo S.A.	Filial	Aval Fianza Codeuda	-	-	3.500	3.500	

f) Otras contingencias

Acreedor Garantía	Nombre deudor	Tipo	Garantías	
			Valor MUS\$	Fecha de liberación
Fisco de Chile (Aduana)	Lan Airlines S.A.	Cinco letras en garantía	20.200	A la vista
United Technologies International Corporation, Pratt & Whitney Division	Lan Airlines S.A.	Dos cartas de crédito	15.000	30-Ago-08
Orix Aviation System Limited	Lan Airlines S.A.	Dos cartas de crédito	6.520	5-May-08
GE Commercial Aviation Services Limited	Lan Cargo S.A.	Dos cartas de crédito	5.060	30-Jun-08
TAF Venus Lease Limited	Lan Airlines S.A.	Carta de crédito	4.000	11-Dic-08
TAF Mercury Lease Limited	Lan Airlines S.A.	Carta de crédito	4.000	11-Dic-08
International Lease Finance Corporation	Lan Airlines S.A.	Ocho cartas de crédito	3.880	26-Feb-08
Celestial Aviation Trading 16 Limited	Lan Cargo S.A.	Dos cartas de crédito	3.500	25-Abr-08
JP Morgan Chase	Lan Airlines S.A.	Carta de crédito	3.465	30-Ago-08
CIT Aerospace International	Lan Airlines S.A.	Dos cartas de crédito	3.240	10-May-08
GE Capital Aviation Services Limited	Lan Airlines S.A.	Dos cartas de crédito	3.005	27-Jul-08
Fisco de Chile (Dirección de Aeronautica Civil)	Lan Airlines S.A.	Boleta de garantía	2.625	31-Mar-08
Celestial Aviation Trading 35 Limited	Lan Airlines S.A.	Carta de crédito	2.500	13-Jun-08
PK Airfinance S.A.R.L.	Lan Airlines S.A.	Carta de crédito	2.200	28-Feb-08
ACL Aviation Limited	Transporte Aéreo S.A.	Carta de crédito	1.000	31-Ene-08
Washington International Insurance	Lan Airlines S.A.	Cuatro cartas de crédito	1.800	5-Abr-08
Air Canada	Lan Airlines S.A.	Carta de crédito	1.800	30-Jun-08
Metropolitan Dade County	Lan Airlines S.A.	Cinco cartas de crédito	1.504	31-May-08
Atlas Air Inc.	Lan Airlines S.A.	Carta de crédito	1.500	7-Oct-08
Wells Fargo Bank Northwestern	Lan Airlines S.A.	Cuatro cartas de crédito	1.105	30-May-08

Nota 28. Caucciones obtenidas de terceros

Tipo de Garantía	Otorgante	Tipo de Operación	Tipo de Relación	Valor	
				2007 MUS\$	2006 MUS\$
Dos cartas de crédito	Aerovías de México S.A.	Arriendo avión	Cliente	2.620	2.620

Nota 29. Moneda nacional y extranjera

Activo

Rubro	Moneda	2007 MUS\$	2006 MUS\$
Activos Circulantes			
Disponible	Dólar	5.625	5.028
Disponible	\$ No reajutable	3.088	2.345
Disponible	Euro	705	5
Disponible	Peso argentino	602	896
Disponible	Real brasileño	322	691
Disponible	Otras monedas	1.164	600
Depósitos a plazo	Dólar	150.518	96.589
Depósitos a plazo	\$ Reajutable	132.400	39.875
Depósitos a plazo	Euro	-	1.253
Depósitos a plazo	Real brasileño	-	531
Depósitos a plazo	Otras monedas	25.667	10.729
Valores negociables	Dólar	133.520	53.220
Valores negociables	\$ Reajutable	10.422	4.754
Valores negociables	Peso argentino	2.416	1.502
Valores negociables	Euro	1.594	593
Deudores por venta	Dólar	159.770	131.844
Deudores por venta	\$ No reajutable	49.850	45.966
Deudores por venta	Euro	16.613	16.523
Deudores por venta	Real brasileño	14.203	12.159
Deudores por venta	Peso argentino	13.347	10.386
Deudores por venta	Peso colombiano	11.001	9.866
Deudores por venta	Dólar australiano	6.476	2.601
Deudores por venta	Otras monedas	8.211	5.918
Documentos por cobrar	\$ No reajutable	5.513	4.991
Documentos por cobrar	Euro	408	355
Documentos por cobrar	Real brasileño	183	164
Documentos por cobrar	\$ Reajutable	64	-
Documentos por cobrar	Peso argentino	51	13
Documentos por cobrar	Dólar	1	192
Documentos por cobrar	Otras monedas	272	433
Deudores varios	Dólar	167.725	103.966
Deudores varios	\$ No reajutable	4.866	4.016
Deudores varios	\$ Reajutable	3.446	2.853
Deudores varios	Real brasileño	1.577	1.703
Deudores varios	Euro	1.424	995
Deudores varios	Peso argentino	1.066	347
Deudores varios	Nuevo sol	533	639
Deudores varios	Otras monedas	1.701	582
Documentos y cuentas por cobrar EE.RR.	\$ No reajutable	197	163
Documentos y cuentas por cobrar EE.RR.	Dólar	29	4.602
Existencias	Dólar	57.787	45.576
Existencias	\$ Reajutable	66	1.251
Existencias	Otras monedas	244	-
Impuestos por recuperar	Dólar	29.095	6.158
Impuestos por recuperar	Peso argentino	13.969	9.711
Impuestos por recuperar	\$ Reajutable	11.222	10.653
Impuestos por recuperar	Peso mexicano	9.107	2.321
Impuestos por recuperar	Real brasileño	2.809	971
Impuestos por recuperar	Otras monedas	2.421	4.234
Gastos pagados por anticipado	Dólar	12.404	23.854
Gastos pagados por anticipado	\$ No reajutable	114	2.044
Gastos pagados por anticipado	Otras monedas	431	888
Impuestos diferidos	Dólar	3.959	4.289
Impuestos diferidos	Peso mexicano	428	1.049
Impuestos diferidos	\$ Reajutable	237	302
Impuestos diferidos	Nuevo sol	-	795
Otros activos circulantes	Dólar	11.605	11.718
Otros activos circulantes	Euro	243	227

Otros activos circulantes	\$ No reajutable	74	87
Rubro	Moneda	2007 MUS\$	2006 MUS\$
Otros activos circulantes	\$ Reajutable	-	81
Otros activos circulantes	Otras monedas	1.118	211
Activo Fijo			
Terrenos	Dólar	10.739	10.739
Terrenos	Nuevo sol	3.685	-
Construcción y obras de infraestructura	Dólar	66.027	67.880
Construcción y obras de infraestructura	\$ Reajutable	4.172	4.184
Construcción y obras de infraestructura	Real brasileño	800	868
Construcción y obras de infraestructura	Peso mexicano	454	433
Construcción y obras de infraestructura	Otras monedas	3.237	3.150
Maquinarias y equipos	Dólar	1.795.839	1.413.184
Maquinarias y equipos	\$ Reajutable	750	728
Maquinarias y equipos	Real brasileño	451	411
Maquinarias y equipos	Peso mexicano	287	246
Maquinarias y equipos	Peso argentino	-	1.512
Maquinarias y equipos	Nuevo sol	-	1.482
Maquinarias y equipos	Otras monedas	3.230	24
Otros activos fijos	Dólar	460.623	349.796
Otros activos fijos	\$ Reajutable	181	226
Otros activos fijos	Nuevo sol	485	466
Otros activos fijos	Real brasileño	110	-
Otros activos fijos	Otras monedas	535	586
Otros Activos			
Inversiones en empresas relacionadas	\$ Reajutable	1.482	1.746
Inversiones en empresas relacionadas	Dólar	-	99
Inversión en otras sociedades	\$ Reajutable	1.301	1.131
Inversión en otras sociedades	Dólar	506	506
Menor valor de inversiones	Dólar	35.453	42.921
Menor valor de inversiones	Peso argentino	569	619
Mayor valor de inversiones	Dólar	-	(71)
Deudores a largo plazo	Dólar	8.799	25.479
Deudores a largo plazo	\$ Reajutable	3.243	3.436
Deudores a largo plazo	Peso mexicano	129	-
Documentos y cuentas por cobrar EE.RR largo plazo	Dólar	-	51
Intangibles	Dólar	25.106	21.386
Intangibles	\$ No reajutable	962	986
Otros	Dólar	377.749	267.447
Otros	Peso argentino	412	576
Otros	\$ Reajutable	79	69
Otros	\$ No reajutable	26	21
Otros	Otras monedas	418	164
Total Activos			
	Dólar	3.512.879	2.686.453
	\$ No reajutable	64.690	60.619
	Euro	20.987	19.951
	Peso argentino	32.432	25.562
	Real brasileño	20.455	17.498
	Otras monedas	48.649	27.519
	\$ Reajutable	169.065	71.289
	Peso colombiano	11.001	9.866
	Dólar australiano	6.476	2.601
	Nuevo sol	4.703	3.382
	Peso mexicano	10.405	4.049

Pasivos Circulantes

RUBRO	Moneda	Hasta 90 días				90 días a 1 año			
		2007		2006		2007		2006	
		MUS\$	Tasa int. prom. anual	MUS\$	Tasa int. prom. anual	MUS\$	Tasa int. prom. anual	MUS\$	Tasa int. prom. anual
Obligaciones con bancos e instituciones financieras a corto plazo	Peso argentino	-	-	-	-	-	-	8.996	11,8%
Obligaciones con bancos e instituciones financieras con vencimiento dentro de un año	Dólar	30.893	5,1989%	27.670	5,3131%	71.260	5,1989%	62.213	5,3131%
Obligaciones largo plazo con vencimiento dentro de un año	Dólar	16.904	5,4530%	11.524	L+0,3075%	45.056	5,4530%	31.546	L+0,3075%
Obligaciones largo plazo con vencimiento dentro de un año	Dólar	3.124	6,96%	2.915	6,96%	9.702	6,96%	9.055	6,96%
Dividendos por pagar	Dólar	119.895	-	67.789	-	-	-	-	-
Dividendos por pagar	\$ Reajutable	178	-	-	-	-	-	-	-
Cuentas por pagar	Dólar	149.695	-	83.010	-	59.535	-	47.252	-
Cuentas por pagar	\$ No reajutable	47.344	-	42.424	-	3.571	-	1.995	-
Cuentas por pagar	Peso argentino	15.570	-	2.789	-	1.914	-	8.633	-
Cuentas por pagar	Euro	5.950	-	3.990	-	2.069	-	1.737	-
Cuentas por pagar	Peso mexicano	4.968	-	4.419	-	357	-	2.142	-
Cuentas por pagar	Real brasileño	3.337	-	1.349	-	6.963	-	53.702	-
Cuentas por pagar	\$ Reajutable	596	-	-	-	809	-	-	-
Cuentas por pagar	Nuevo sol	375	-	141	-	13.120	-	5.217	-
Cuentas por pagar	Otras monedas	5.580	-	1.500	-	1.144	-	647	-
Documentos y cuentas por pagar EE.RR.	\$ No reajutable	224	-	301	-	11	-	-	-
Documentos y cuentas por pagar EE.RR.	Dólar	122	-	-	-	-	-	-	-
Provisiones	Dólar	40.144	-	32.826	-	44.275	-	31.780	-
Provisiones	\$ No reajutable	2.914	-	2.119	-	7.172	-	3.124	-
Provisiones	Peso argentino	6	-	2	-	1.019	-	1.945	-
Provisiones	Real brasileño	-	-	-	-	1.519	-	1.167	-
Provisiones	Nuevo sol	-	-	-	-	2.278	-	-	-
Provisiones	Otras monedas	1.102	-	297	-	117	-	12	-
Retenciones	Dólar	46.682	-	35.613	-	3.517	-	2.811	-
Retenciones	\$ No reajutable	8.466	-	5.683	-	-	-	228	-
Retenciones	Peso argentino	1.850	-	-	-	-	-	-	-
Retenciones	Real brasileño	-	-	-	-	807	-	333	-
Retenciones	Otras monedas	1.062	-	1.061	-	-	-	-	-
Impuesto a la renta	Dólar	591	-	382	-	457	-	637	-
Impuesto a la renta	\$ No reajutable	224	-	214	-	6.632	-	297	-
Impuesto a la renta	Nuevo sol	-	-	-	-	197	-	-	-
Ingresos percibidos por adelantado	Dólar	270.938	-	200.507	-	52.896	-	64.493	-
Ingresos percibidos por adelantado	Otras monedas	1.835	-	-	-	-	-	307	-
Otros pasivos circulantes	Dólar	2.283	-	5.206	-	3.198	-	2.141	-
Otros pasivos circulantes	\$ No reajutable	117	-	3	-	2	-	9	-
Otros pasivos circulantes	Otras monedas	39	-	127	-	-	-	3	-
Total Pasivos Circulantes									
	Peso argentino	17.426		2.791		2.933		19.574	
	Dólar	681.271		467.442		289.896		251.928	
	\$ Reajutable	774		-		809		-	
	\$ No reajutable	59.289		50.744		17.388		5.653	
	Euro	5.950		3.990		2.069		1.737	
	Peso mexicano	4.968		4.419		357		2.142	
	Real brasileño	3.337		1.349		9.289		55.202	
	Nuevo sol	375		141		15.595		5.217	
	Otras monedas	9.618		2.985		1.261		969	

Pasivos Largo Plazo al 31-12-2007

Rubro	Moneda	1 a 3 años		3 a 5 años		5 a 10 años		Más de 10 años	
		MUS\$	Tasa int. prom. anual	MUS\$	Tasa int. prom. anual	MUS\$	Tasa int. prom. anual	MUS\$	Tasa int. prom. anual
Obligaciones con bancos e instituciones financieras	Dólar	279.501	5,1989%	222.571	5,1989%	579.049	5,1989%	147.529	5,1989%
Provisiones largo plazo	Dólar	54.908	-	22.647	-	7.825	-	-	-
Provisiones largo plazo	\$ No reajutable	7.355	-	189	-	47	-	-	-
Provisiones largo plazo	Real brasileño	1.032	-	-	-	-	-	-	-
Provisiones largo plazo	Nuevo sol	343	-	-	-	-	-	-	-
Provisiones largo plazo	Otras monedas	95	-	-	-	-	-	-	-
Impuesto diferido a largo plazo	Dólar	31	-	-	-	-	-	169.531	-
Impuesto diferido a largo plazo	\$ No reajutable	-	-	-	-	-	-	323	-
Otros pasivos a largo plazo	Dólar	117.209	5,4530%	73.791	5,4530%	26.387	5,4530%	16.381	5,4530%
Otros pasivos a largo plazo	Dólar	34.526	-	14.463	-	3.171	-	-	-
Otros pasivos a largo plazo	Dólar	6.752	6,96%	-	-	-	-	-	-
Otros pasivos a largo plazo	\$ Reajutable	4	-	-	-	-	-	-	-
Otros pasivos a largo plazo	Otras monedas	236	-	-	-	-	-	-	-
Total Pasivos a Largo Plazo									
	Dólar	492.927		333.472		616.432		333.441	
	\$ No reajutable	7.355		189		47		323	
	Real brasileño	1.032		-		-		-	
	Nuevo sol	343		-		-		-	
	Otras monedas	331		-		-		-	
	\$ Reajutable	4		-		-		-	

Pasivos Largo Plazo al 31-12-2006

Rubro	Moneda	1 a 3 años		3 a 5 años		5 a 10 años		Más de 10 años	
		MUS\$	Tasa int. prom. anual	MUS\$	Tasa int. prom. anual	MUS\$	Tasa int. prom. anual	MUS\$	Tasa int. prom. anual
Obligaciones con bancos e instituciones financieras	Dólar	241.771	5,3131%	190.206	5,3131%	439.716	5,3131%	159.389	5,3131%
Acreedores varios largo plazo	Dólar	523	-	-	-	-	-	-	-
Provisiones largo plazo	Dólar	21.111	-	12.128	-	5.053	-	-	-
Provisiones largo plazo	\$ No reajutable	6.129	-	142	-	40	-	-	-
Provisiones largo plazo	Real brasileño	1.144	-	-	-	-	-	-	-
Provisiones largo plazo	Otras monedas	145	-	-	-	-	-	-	-
Impuesto diferido a largo plazo	Dólar	1.328	-	-	-	-	-	124.964	-
Impuesto diferido a largo plazo	\$ No reajutable	594	-	-	-	-	-	-	-
Otros pasivos a largo plazo	Dólar	91.400	L+0,3075%	56.977	L+0,3075%	19.634	L+0,3075%	8.422	L+0,3075%
Otros pasivos a largo plazo	Dólar	19.578	6,96%	-	-	-	-	-	-
Otros pasivos a largo plazo	Dólar	12.020	-	7.396	-	2.039	-	-	-
Otros pasivos a largo plazo	Otras monedas	2	-	-	-	24	-	-	-
Total Pasivos a Largo Plazo									
	Dólar	387.731		266.707		466.442		292.775	
	\$ No reajutable	6.723		142		40		-	
	Real brasileño	1.144		-		-		-	
	Otras monedas	147		-		24		-	

Nota 30. Sanciones

a) De la Superintendencia de Valores y Seguros

Por Resoluciones Exentas N° 306 y 307, ambas de fecha 6 de julio de 2007, esta Superintendencia aplicó a los señores Sebastián Piñera Echenique y Juan José Cueto Plaza, ambos directores de Lan Airlines S.A., una multa de 19.470 y 1.620 Unidades de Fomento, respectivamente, al concluir que constituye infracción a la parte final del inciso primero del artículo 165 de la Ley N° 18.045, el haber efectuado compras de la acción de Lan Airlines S.A. en conocimiento de los Estados Financieros al 30 de junio de 2006 y previo a su publicación. La Superintendencia comunicó que dicha entidad descartó el uso de información privilegiada, por haberse acreditado que el conocimiento de esa información no fue la causa que motivó las operaciones de compra.

b) De otras autoridades administrativas

Con fecha 21 de junio de 2007 las sociedades Lan Airlines S.A. y Lan Cargo S.A. fueron multadas, por requerimiento de la Fiscalía Nacional Económica, por el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, en causa Rol C-94-06, debiendo pagar cada una la suma de 165 Unidades Tributarias Anuales.

Nota 31. Hechos posteriores

Con posterioridad al 31 de diciembre de 2007 y hasta la fecha de emisión de estos Estados Financieros, no se tiene conocimiento de hechos de carácter financiero o de otra índole, que afecten en forma significativa los saldos o interpretación de los mismos.

Nota 32. Medio ambiente

De conformidad con la Ley de Bases sobre el Medio Ambiente y su normativa complementaria, no existen disposiciones que afecten la industria de servicios de transporte aéreo.

Nota 33. Gastos pagados por anticipado

La composición de este rubro es la siguiente:

	2007 MUS\$	2006 MUS\$
Arriendo de aeronaves (1)	5.059	5.532
Seguros de aviación y otros	4.475	15.030
Recepción de aeronaves (2)	1.656	3.188
Publicidad no consumida	708	1.040
Oficinas del exterior	609	603
Otros	442	1.393
Total	12.949	26.786

(1) El concepto arriendo de aeronaves, corresponde a valores pagados anticipadamente a los arrendadores, los cuales serán cargados a resultados operacionales una vez que éstos se devenguen.

(2) Como recepción de aeronaves, se incluyen todos aquellos costos en que incurre la Sociedad Matriz y sus filiales al momento de recepcionar una aeronave, para dejarla en condiciones operativas. Dichos costos no son recuperables y se difieren con cargo a resultados operacionales en los plazos de duración establecidos en los respectivos contratos.

Nota 34. Cuentas por pagar

La composición de este rubro es la siguiente:

	2007 MUS\$	2006 MUS\$
Combustible	103.133	62.905
Compras técnicas	39.300	14.667
Tasas aeroportuarias y de sobrevuelo	26.687	23.676
Handling y Ground handling	20.051	17.600
Cumplimiento de metas agencias	17.998	14.332
Tripulación	17.410	16.400
Servicios a bordo	12.314	9.234
Publicidad	10.592	8.865
Arriendo de aeronaves y motores	10.366	7.883
Asesorías y servicios profesionales	10.263	10.044
Comunicaciones	3.503	2.734
Seguros de aviación y otros	2.648	15.268
Mantenciones generales	2.423	1.879
Compañías aéreas interlineales	2.201	1.413
Sistemas de distribución	1.463	5.866
Materiales y servicios de mantenimiento	975	3.246
Otros proveedores	41.570	44.935
Total	322.897	260.947

Hechos relevantes

Los siguientes Hechos fueron informados en carácter de esenciales a la Superintendencia de Valores y Seguros y a las Bolsas de Valores:

1.- Con fecha 27 de diciembre de 2007 se informó en carácter de hecho esencial que en virtud de lo establecido en el artículo 9° e inciso 2° del artículo 10° de la Ley N° 18.045, lo siguiente:

Tal como esta compañía informó oportunamente, la Comisión Europea, en conjunto con el Departamento de Justicia de Estados Unidos, iniciaron en febrero de 2006 una investigación global que incluía a un gran número de aerolíneas internacionales de carga, entre ellas Lan Cargo S.A., por una posible concertación en los cobros por sobreprecio de combustible y otras tarifas en los mercados de carga en Europa y Estados Unidos.

Con fecha 26 de diciembre de 2007, la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea ha notificado a Lan Cargo S.A. y Lan Airlines S.A., de la instrucción de un proceso en contra de 25 de estas aerolíneas de carga, entre ellas Lan Cargo S.A., por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea.

En Estados Unidos el Departamento de Justicia continúa con la investigación sobre la materia.

Lan Airlines S.A. se está imponiendo de los términos de la notificación con el fin de adoptar las acciones a seguir, hará sus descargos y rendirá las pruebas que juzgue oportunas a la defensa de sus intereses. Dado el estado procesal del trámite, no es posible en esta etapa anticipar el resultado del proceso.

2.- Con fecha 21 de diciembre de 2007, se informó en carácter de hecho esencial que en conformidad con la normativa vigente, y en especial la circular N° 660 de la Superintendencia de Valores y Seguros, que en sesión Ordinaria del día 21 de diciembre de 2007, el Directorio de Lan Airlines S.A. acordó el reparto de un dividendo provisorio de US\$ 0,35389 por acción con cargo a las utilidades del ejercicio 2007, el que será pagado a partir del día 17 de enero de 2008, teniendo derecho a este dividendo todos aquellos accionistas que tengan tal calidad al quinto día hábil anterior a dicha fecha.

3.- Con fecha 3 de agosto de 2007 se informó en carácter de hecho esencial que LAN Airlines S.A. ("LAN") ha decidido implementar un cambio en su Programa de American Depositary Receipt ("ADR") modificando el número de acciones de LAN que representa cada American Depositary Share ("ADS"). Actualmente cada ADS representa cinco acciones de LAN y en virtud del cambio propuesto cada ADS pasará a representar una acción de LAN.

Al efecto, LAN ha transmitido las instrucciones correspondientes a The Bank of New York, en su carácter banco depositario del Programa de ADR. De acuerdo al calendario preparado por dicho banco, salvo circunstancias especiales que pudieran modificar dicho calendario pero que no se advierten hasta ahora, el cambio propuesto debería encontrarse completado para el día 16 de Agosto de 2007.

4.- Con fecha 31 de julio de 2007 se informó que en Sesión Ordinaria del día 31 de julio de 2007, el Directorio de Lan Airlines S.A. acordó el reparto de un dividendo provisorio de US\$ 0,26596 por acción con cargo a las utilidades del ejercicio 2007, el que será pagado a partir del día 23 de agosto de 2007, teniendo derecho a este dividendo todos aquellos accionistas que tengan tal calidad al quinto día hábil anterior a dicha fecha.

5.- Con fecha 31 de julio de 2007 se informó en carácter de hecho esencial que con fecha 30 de julio de 2007 el Presidente del Directorio ha sido notificado de la renuncia al cargo de Director de la Compañía del señor Sebastián Piñera Echenique.

6.- Con fecha 12 de julio de 2007 se informó en carácter de hecho esencial que con esta misma fecha el Directorio de Lan Airlines S.A. autorizó la incorporación a su flota de largo alcance de 32 aeronaves Boeing 787 a ser entregadas entre los años 2011 y 2016. De estas 32 aeronaves, 26 serán adquiridas y 6 arrendadas. El monto total aproximado de esta inversión asciende a la suma de US\$ 3.200 millones. Adicionalmente, se aprobaron 10 opciones de compra para este mismo tipo de aeronave para los años 2017 y 2018.

7.- Con fecha 23 de mayo de 2007 se informó en carácter de hecho esencial que con esta misma fecha se ha procedido con la emisión de 1.574.132 nuevos ADR's representativos de 7.870.660 acciones de la Sociedad, los cuales fueron íntegramente colocados por Merrill Lynch & Co. entre inversionistas extranjeros, de conformidad con lo acordado en el Underwriting Agreement suscrito con fecha 18 de mayo de 2007 entre Merrill Lynch & Co. y la Compañía (el "Underwriting Agreement").

De estas 7.870.660 acciones, la cantidad de 6.184.130 acciones corresponden a acciones adquiridas en el proceso de colocación materializado a través del sistema de transacción en rueda denominado Subasta de un libro de Ordenes en la Bolsa de Comercio de Santiago, Bolsa de Valores, con fecha 18 de mayo de 2007. Las restantes 1.686.530 acciones, corresponden a las acciones adicionales colocadas por Merrill Lynch & Co. entre inversionistas extranjeros en ejercicio de la opción de compra otorgada en el Underwriting Agreement.

El precio de colocación de la totalidad de las 7.870.660 acciones de la Sociedad que se destinaron al plan de ADR's, fue la cantidad de \$8.401.- por acción.

8.- Con fecha 18 de mayo de 2007 se informó en carácter de hecho esencial que en Sesión celebrada el día 17 de mayo de 2007, el Directorio acordó, por la unanimidad de sus asistentes lo siguiente:

a) Dar inicio a contar del día 18 de mayo de 2007 y mediante la publicación en el diario La Tercera del Aviso que dispone el artículo 29 del Reglamento de Sociedades Anónimas, al periodo de opción preferente de suscripción de 19.881.819 acciones de pago emitidas por la Sociedad con cargo al aumento de capital acordado en Junta Extraordinaria de Accionistas de fecha 5 de abril de 2007.

b) Fijar el precio de colocación de las acciones que serán ofrecidas preferentemente a los accionistas de la Sociedad durante el periodo de opción preferente en la cantidad de US\$ 16,11208 por acción, pagadero en su equivalente en pesos de acuerdo con el tipo de cambio Dólar Observado publicado en el Diario Oficial el día 18 de Mayo de 2007, esto es, la cantidad de \$8.401 por acción.

c) Proceder con fecha 18 de Mayo de 2007 con la colocación de un total de 11.243.865 acciones de la Sociedad, a un precio de US\$ 16,11208 por acción, pagadero en su equivalente en pesos de acuerdo con el tipo de cambio Dólar Observado publicado en el Diario Oficial el día 18 de mayo de 2007, esto es, la cantidad de \$8.401 por acción, a través del sistema de transacción en rueda denominado Subasta de un libro de Ordenes en la Bolsa de Comercio de Santiago, Bolsa de Valores, de acuerdo con los parámetros de la oferta de acciones ingresada el pasado día 15 de mayo de 2007.

9.- Con fecha 9 de mayo de 2007 se envió adjunto un Comunicado de Prensa emitido conjuntamente por TAM Linhas Aéreas y TAM Mercosur, por una parte, y la alianza LAN, integrada por LAN Airlines S.A., LAN Perú, LAN Argentina y LAN Ecuador, relativo a acuerdos comerciales.

10.- Con fecha 7 de mayo de 2007 se informó que en carácter de hecho esencial se presentó a UNITED STATES SECURITIES AND EXCHANGE COMMISSION los Estados Financieros consolidados.

11.- Con fecha 7 de mayo de 2007 se informó que en carácter de hecho esencial se presentó a UNITED STATES SECURITIES AND EXCHANGE COMMISSION el FORM 20-F.

12.- Con fecha 7 de mayo de 2007 se informó que en carácter de hecho esencial se presentó a UNITED STATES SECURITIES AND EXCHANGE COMMISSION el FORM F-3.

13.- Con fecha 7 de mayo de 2007 se informó que en carácter de hecho esencial se presentó a UNITED STATES SECURITIES AND EXCHANGE COMMISSION el FORM 6-K.

14.- Con fecha 10 de abril de 2007 se informó en carácter de hecho esencial que, en la Junta Ordinaria de Accionistas de Lan Airlines S.A., celebrada con fecha 5 de Abril de 2007, se acordó el reparto de un dividendo definitivo de US\$ 0,16638 por acción con cargo a las utilidades del ejercicio 2006, el que será pagado a partir del día 25 de abril de 2007, teniendo derecho a este dividendo todos aquellos accionistas que tengan tal calidad al quinto día hábil anterior a dicha fecha.

15.- Con fecha 27 de marzo de 2007 se informó en carácter de hecho esencial los siguientes acuerdos adoptados en Sesión de Directorio de Lan Airlines S.A. celebrada el día 27 de marzo de 2007:

Con motivo del aumento de capital que se propondrá a la Junta Extraordinaria de Accionistas que se llevará a cabo el día 5 de abril de 2007, se aprobó la designación de Merrill Lynch & Co. como agente colocador internacional y de la oficina de abogados Cleary Gottlieb Steen & Hamilton LLP como asesores legales en Estados Unidos de América.

Asimismo y en relación con el aumento de capital antes indicado, se aprobó la contratación de Deutsche Securities Corredores de Bolsa Limitada y de Celfin Capital S.A. corredores de Bolsa como agentes colocadores en el mercado chileno y de la oficina de abogados Barros & Errázuriz Abogados Limitada como asesores legales en Chile.

16.- Con fecha 6 de marzo de 2007 se informó en carácter de hecho relevante que en Sesión Extraordinaria de Directorio celebrada el día 6 de marzo de 2007, el Directorio de Lan Airlines S.A. acordó citar a Junta Extraordinaria de Accionistas para el día 5 de abril de 2007 inmediatamente a continuación de la Junta Ordinaria de Accionistas de la Compañía, la cual se celebrará a las 11:00 horas, para tratar las siguientes materias:

- a) Dejar sin efecto el aumento de capital por 7.500.000 (siete millones quinientas mil) acciones de pago, acordado por la Junta Extraordinaria de accionistas celebrada el día 26 de enero de 2007.
- b) Aumentar el capital social de Lan Airlines S.A. mediante la emisión de 22.090.910 (veintidós millones noventa mil novecientos diez) acciones de pago, al precio y demás condiciones que acuerde la Junta de Accionistas. Se hace presente que el Directorio de la compañía tiene la intención de colocar una parte de este aumento de capital para ser transado en mercados de valores extranjeros, a través del mecanismo de certificados americanos de depósito de acciones, también conocidos como ADRs.
- c) Destinar una parte de dicho aumento de capital a planes de compensación en los términos del artículo 24 de la ley 18.046.
- d) Modificar los estatutos sociales para ajustarlos a los acuerdos adoptados por la Junta.
- e) Facultar al Directorio de la Sociedad para solicitar la inscripción de las acciones representativas del aumento de capital en el Registro de Valores de la Superintendencia de Valores y Seguros; proceder a su colocación, y acordar los términos de los planes de compensación mencionados anteriormente; y
- f) Adoptar los demás acuerdos necesarios para implementar los acuerdos anteriores.

17.- Con fecha 31 de enero de 2007 se informó en carácter de hecho esencial que, el Directorio de Lan Airlines S.A. ("LAN"), en sesión del día 30 de enero de 2007, acordó poner en conocimiento público el hecho que desde el mes de septiembre de 2006, LAN, actuando a través de una sociedad filial, ha concurrido a otorgar financiamientos por un monto total de aproximadamente US\$ 17.100.000 (los "Créditos") a VRG LINHAS AEREAS S.A. ("Nueva Varig"). Los Créditos son convertibles en acciones de Nueva Varig, a sola opción de LAN.

Aún cuando el monto de la inversión no tiene un efecto significativo para la compañía, se ha acordado hacer pública esta información ya que, de ejercerse la opción de convertibilidad referida, LAN podría pasar a tener una participación minoritaria en la Nueva Varig.

Nueva Varig es una sociedad anónima constituida según las leyes de Brasil, la cual fue formada con el objeto de adquirir parte de los activos de la aerolínea Varig S.A., dentro del proceso de quiebra de dicha empresa, y se encuentra actualmente operando conforme a la autorización técnico operativa ("CHETA") otorgada por la autoridad aeronáutica brasileña.

La compañía mantiene negociaciones con los accionistas de Nueva Varig para eventualmente ejercer su opción de participación en dicha sociedad mediante la capitalización de los Créditos.

De conformidad con lo anterior, el Directorio de la Sociedad ha acordado cesar el carácter de reservado del acuerdo que autorizó el otorgamiento de los Créditos, adoptado con fecha 26 de septiembre de 2006, informado oportunamente a esa Superintendencia con carácter de hecho reservado.

18.- Con fecha 30 de enero de 2007 se informó que, en la Junta Extraordinaria de Accionistas de Lan Airlines S.A., celebrada con fecha 26 de enero de 2007 y con la asistencia de accionistas que representaban un 80,1% del total de las acciones suscritas y pagadas de la Sociedad, se adoptaron los siguientes acuerdos:

- Aumentar el capital social de la cantidad de US\$ 134.303.353, dividido en 318.909.090 acciones de una misma serie, nominativas, de carácter ordinario, sin valor nominal, íntegramente suscritas y pagadas, a la cantidad de US\$ 206.478.253, dividido en 326.409.090 acciones, mediante la emisión de 7.500.000 acciones de pago de iguales características a las existentes, representativas en total de un aumento de capital por la cantidad de US\$ 72.174.900.

- Destinar desde ya un 10% de las acciones representativas del aumento de capital aprobado, esto es, la cantidad de 750.000 acciones, a planes de compensación que el Directorio elaborará al efecto para los trabajadores de la Sociedad y de sus filiales, conforme lo dispuesto en los incisos tercero, cuarto y quinto del artículo 24 de la Ley 18.046, mediante un programa de opciones para la suscripción de acciones de la Sociedad, quedando ampliamente facultado para ello.

Las acciones no suscritas por los accionistas en ejercicio de su opción preferente o aquellas cuyos derechos de opción preferente sean renunciados total o parcialmente, o las correspondientes a fracciones producidas en el prorrateo entre los accionistas, podrán ser destinadas por el Directorio a los mencionados planes de compensación, y el saldo de acciones que no se hayan aplicado en definitiva a este objeto, podrán ser ofrecidas entonces libremente a los accionistas o a terceros.

- Facultar al Directorio de la sociedad para proceder a la determinación final del precio de colocación de las acciones de pago, de conformidad con lo que dispone el inciso segundo del artículo 28 del Reglamento de Sociedades Anónimas. En todo caso, la Junta acordó que el precio para las nuevas acciones no podrá ser inferior a la cantidad de US\$ 9,62332 por acción, en su equivalente en pesos de acuerdo con el valor del tipo de cambio denominado Dólar Observado publicado en el Diario Oficial el día en que el Directorio fije el precio de colocación.

Este monto corresponde al valor promedio ponderado de cotización bursátil de las acciones de la Compañía durante los 120 días inmediatamente anteriores a la Junta, en la Bolsa de Comercio de Santiago, Bolsa de Valores, esto es, la cantidad de \$ 5.187,45 por acción, lo cual, al valor del tipo de cambio Dólar Observado publicado con fecha 25 de enero de 2007, corresponde a la cantidad en dólares antes indicada.

- Facultar al Directorio de la sociedad para proceder y acordar los términos de la emisión y colocación de las acciones de pago necesarias para la materialización del aumento de capital acordado y de su suscripción y pago, y para solicitar la inscripción de dichas acciones en el Registro de Valores de la Superintendencia de Valores y Seguros y en una o más bolsas de valores autorizadas del país.

- Sustituir los artículos Quinto permanente y Primero transitorio de los estatutos sociales, a fin de ajustarlos a los acuerdos adoptados por la Junta.

19.- Con fecha 10 de enero de 2007 se envió copia de carta enviada con esta misma fecha a los accionistas de la sociedad, por medio de la cual se les informó sobre la convocatoria a la Junta Extraordinaria de Accionistas de Lan Airlines S.A. a celebrarse el próximo día 26 de enero de 2007 y se les acompañó un modelo del poder que podrán otorgar para hacerse representar en dicha junta.

20.- Con fecha 10 de enero de 2007 se envió copia de la publicación efectuada el 10 de enero de 2007 en el diario La Tercera, del aviso de citación a Junta Extraordinaria de Accionistas de Lan Airlines S.A.

21.- Con fecha 10 de enero de 2007 se informó que en Sesión de Directorio de la sociedad Lan Airlines S.A., se acordó citar a los señores accionistas a Junta Extraordinaria de Accionistas a celebrarse a las 11:00 horas del día 26 de Enero de 2007 en Avenida Américo Vespucio Sur 901, comuna de Renca, Santiago, con el objeto de someter a la consideración de los accionistas las siguientes materias:

a) Aumentar el capital social mediante la emisión de 7.500.000 acciones de pago, al precio y demás condiciones que acuerde la Junta de Accionistas,

b) Destinar una parte de dicho aumento de capital a planes de compensación en los términos del artículo 24 de la ley 18.046;

c) Modificar los estatutos sociales para ajustarlos a los acuerdos adoptados por la Junta;

d) Facultar al Directorio de la sociedad para solicitar la inscripción de las acciones representativas del aumento de capital en el Registro de Valores de la Superintendencia de Valores y Seguros; proceder a su colocación; y acordar los términos de los planes de compensación mencionados anteriormente; y

e) Adoptar los demás acuerdos necesarios para implementar los acuerdos anteriores.

Análisis razonado

Análisis comparativo y explicación de las principales tendencias:

1. Balance General Consolidado

Al cierre del ejercicio 2007, los activos totales de la Sociedad Matriz y sus filiales presentan un aumento de MUS\$ 972.953 con respecto al año anterior, lo que en términos porcentuales equivale a un 33,2%.

El Activo circulante de la sociedad Matriz y sus filiales aumenta en MUS\$ 387.595 (54,9%) respecto al año anterior, pudiendo observarse las principales variaciones positivas en los rubros Disponibles, Depósitos a plazo y Valores negociables (114,1%), originado por los fondos obtenidos de la colocación de acciones por parte de la Sociedad Matriz, otros rubros que presentan variación positiva son; Deudores por venta (18,8%), Deudores varios (58,4%) e Impuestos por recuperar (101,5%).

El índice de liquidez de la Sociedad Matriz y sus filiales muestra un aumento de un 20,9%, pasando de 0,81 veces en el año 2006 a 0,97 veces en el año 2007. Los Activos circulantes crecieron un 54,9% mientras el Pasivo circulante sólo lo hizo en un 28,1%. Se observa además que el índice que muestra la razón ácida presenta una variación positiva del 67,1%, pasando de 0,25 veces en el año 2006 a 0,42 veces en el año 2007.

El Activo fijo, que asciende a MUS\$ 2.351.605, presenta un aumento neto de 26,7% respecto al año anterior, cuyo valor era de MUS\$ 1.855.915. Esta variación se explica, principalmente, por el efecto neto entre los rubros Otros activos fijos y Maquinarias y equipos, producto de la incorporación de dos aeronaves A320, de cinco aeronaves A318 y de tres aeronaves Boeing 767 para el transporte de pasajeros; por la incorporación de motores de repuesto y unidades rotables para soportar la operación de la flota; por la adquisición de equipamiento computacional, equipos de

apoyo terrestre, herramientas y otros; y el aumento en la Depreciación acumulada dado por la depreciación del período. Adicionalmente en el mes de marzo 2007, Lan Cargo S.A., filial de Lan Airlines S.A., efectuó reclasificaciones desde el rubro Maquinarias y equipos al rubro Otros activos fijos, de dos aeronaves Boeing 767, originadas por la venta de su participación en el establecimiento permanente Bluebird Leasing LLC, dueño de estas aeronaves, manteniéndose vigente el contrato de leasing financiero que ambas sociedades habían suscrito originalmente.

El rubro Otros activos aumenta de MUS\$ 366.566 en el año 2006 a MUS\$ 456.234 en el año 2007, lo cual representa un incremento del 24,5%. La principal variación está explicada por el incremento en el rubro Otros (41,2%), por el aumento en los anticipos pagados para la adquisición de aeronaves, y la disminución de los rubros Deudores a largo plazo (57,9%) y Menor valor de inversiones (17,3%) producto, principalmente, de la venta de las filiales de LanLogistics, Corp. Durante el ejercicio 2007 la Sociedad Matriz y sus filiales han efectuado la reclasificación de los software y licencias computacionales desde el rubro Maquinarias y equipos al rubro Intangibles, esta reclasificación también fue realizada, para efectos comparativos, a los saldos correspondientes al año 2006.

El Pasivo circulante de la Sociedad Matriz y sus filiales aumenta en MUS\$ 246.322 (28,1%) con lo que cierra el ejercicio 2007 en MUS\$ 1.122.605. La variación se explica, principalmente, por el aumento en los rubros de Obligaciones largo plazo con vencimiento dentro de un año (35,9%), Dividendos por pagar (77,1%), Cuentas por pagar (23,7%), Provisiones (37,2%), Ingresos percibidos por adelantado (22,8%), Retenciones (36,4%) y Obligaciones con banco e instituciones financieras largo plazo porción corto plazo (13,7%). La principal disminución corresponde a Obligaciones con bancos e instituciones financieras a corto plazo (100,0%).

El indicador de endeudamiento de corto plazo de la Sociedad Matriz y sus filiales disminuye en un 18,8%, pasando de 1,40 veces en el año 2006 a 1,14 veces en el año 2007 y su participación sobre la deuda total aumentó en un 1,2%, pasando de 38,1% en el año 2006 a 38,6% en el año 2007.

El Pasivo a largo plazo presenta un aumento de MUS\$ 364.021 (25,6%), con lo que cierra el ejercicio 2007 en MUS\$ 1.785.896. Esta variación se explica, principalmente, por el aumento en el rubro Obligaciones con bancos e instituciones financieras largo plazo (19,2%), producto de la obtención de financiamiento para la compra de aeronaves, otros pasivos a largo plazo (34,7%) y Provisiones largo plazo (105,8%).

Al cierre del ejercicio 2007, el 96% de las Obligaciones con bancos e instituciones financieras de largo plazo que presenta la Sociedad Matriz y sus filiales, están afectas a tasas de interés fijas, considerando los contratos a futuro en esta materia.

El indicador de endeudamiento de largo plazo de la Sociedad Matriz y sus filiales, disminuye en un (20,4%), pasando de 2,27 veces en el año 2006 a 1,81 veces en el año 2007, y su participación sobre la deuda total disminuyó en un 0,8%, pasando de 61,9% en el año 2006 a un 61,4% en el año 2007.

El indicador de endeudamiento total sobre el patrimonio de la Sociedad Matriz y sus filiales disminuye en un (19,8%), pasando de 3,67 veces en el año 2006 a 2,94 veces en el año 2007.

La variación del Patrimonio se explica, principalmente, por el aumento de Capital Social a través de la emisión de acciones de pago, de las cuales han sido suscritas y pagadas el 90%, por los resultados obtenidos durante el período 2007, por la distribución de dividendos definitivos con cargo a los resultados del año 2006 y la distribución de Dividendos provisorios con cargo a los resultados del presente año.

2. Estado de Resultados Consolidado

La utilidad neta al 31 de Diciembre de 2007 alcanza a MUS\$ 308.323, lo que representa una variación de MUS\$ 67.023, equivalentes a un 27,8% con respecto al ejercicio anterior. Excluyendo la utilidad extraordinaria registrada a nivel no operacional en el primer trimestre de 2006, la utilidad neta al 31 de Diciembre de 2007 muestra un aumento de 48,5%. El resultado operacional alcanzó MUS\$ 413.371 que comparado con igual ejercicio del año anterior registró un aumento de 36,6%, equivalentes a MUS\$ 110.749. Este resultado se debe, principalmente, a las operaciones internacionales de carga y pasajeros, tanto regionales como de largo alcance de la compañía. Por otra parte, el resultado no operacional mostró una variación negativa de MUS\$ 29.828 en el ejercicio 2007 en relación con el resultado negativo de MUS\$ 15.734 del ejercicio anterior.

Los ingresos de explotación aumentaron 16,2% con respecto al ejercicio 2006, alcanzando a MUS\$ 3.524.923. Esta variación se debe a los aumentos de 21,2% en los ingresos de pasajeros, de 7,6% de los ingresos de carga y de 17,3% de los otros ingresos.

El alza de MUS\$ 383.828 en los ingresos de pasajeros, equivalentes a 21,2% de variación, se debe básicamente al crecimiento del tráfico internacional, a una sólida posición competitiva y a la apertura de nuevas rutas. El tráfico internacional medido en pasajeros aumentó 26,7%, lo que equivale aproximadamente a 1 millón 702 mil pasajeros, esto gracias a la expansión de las operaciones en rutas de largo alcance, al desarrollo de las operaciones regionales y al aumento de las operaciones en otros mercados de la región, especialmente en Perú y Argentina.

Los ingresos carga aumentaron en 7,6% lo que equivale a MUS\$ 81.593, principalmente por incremento en 7,2% en las toneladas transportadas. Los principales mercados que marcaron diferencias por el aumento en sus ingresos son Colombia, Asia y Oceanía.

Los costos operativos, que corresponden a los costos de explotación más los gastos de administración y ventas, ascienden a MUS\$ 3.111.552 lo que comparado con el ejercicio anterior, representa un aumento de MUS\$ 380.214 equivalentes a un 13,9% de variación. Lo anterior se debe, principalmente, a un aumento de un 10,6% en la operación de pasajeros y carga (medido en ATK'S). La variación de los principales conceptos se explica de la siguiente manera:

a) El gasto en combustible aumenta en MUS\$ 166.257 lo que equivale a un 21,8% de incremento con respecto al ejercicio anterior. Este mayor costo se explica, principalmente, por el aumento del consumo a raíz del crecimiento de las operaciones y por el alza en el precio internacional del combustible, que generó costos operacionales adicionales por más de MUS\$78.791.

- b)** Los costos de remuneraciones aumentan en 10,5% lo que equivale a MUS\$ 46.583 en línea con el crecimiento de la operación.
- c)** Los gastos de aterrizaje y otras rentas aumentan un 8,8% lo que equivale a MUS\$ 29.597. Esta alza en los costos responde a una mayor operación reflejado, principalmente, en el incremento en los costos de tasas aeroportuarias y de sobrevuelo, así como el gasto de handling.
- d)** El ítem mantenimiento aumenta en MUS\$ 41.857 lo que corresponde a un aumento de 35,7%, debido principalmente al aumento de operación.
- e)** Los otros gastos de operación aumentan un 14,9% lo que equivale a MUS\$ 49.189. Esta alza se explica por una mayor operación, principalmente, en lo que se refiere a costos de reservas por el aumento en el número de pasajeros.
- f)** Los gastos de depreciación y amortización aumentan un 25,3%, alcanzando MUS\$ 153.852 en el ejercicio 2007, esto explicado principalmente, por la incorporación de cinco Airbus A318, tres Boeing 767 y dos Airbus A-320 a la flota, compensados parcialmente con la salida de un Boeing 737.

El resultado fuera de explotación registró una disminución de MUS\$ 29.828 en comparación a los MUS\$ 15.734 de resultado negativo en el ejercicio 2006, alcanzando MUS\$ 45.562 de pérdida neta en el ejercicio 2007.

Este efecto se origina, principalmente, en los ítems de otros ingresos fuera de la explotación que muestra una disminución de MUS\$ 25.294 lo que representa una variación de 44,3%. Esta disminución es producto, principalmente, del efecto del cambio de criterio en la contabilización de los costos de mantenimiento de fuselaje y motores de aviones propios reflejado en el año 2006, que generó un ingreso extraordinario por una vez de MUS\$ 40.344 antes de impuestos en el primer trimestre 2006. Por otro lado, los otros gastos fuera de la explotación muestran un aumento producto del registro de una provisión por contingencia asociada a la investigación de líneas aéreas cargueros (Comisión Europea).

Por último, se registra un aumento de los gastos financieros que muestra una variación en MUS\$ 15.485, equivalentes a unos 25,5%, compensados en parte por un aumento en los ingresos financieros de MUS\$ 10.146 equivalentes a un 128,5% de variación.

3. Análisis y explicación Flujo Neto Consolidado originado por las Actividades de Operación, Inversión y Financiamiento

El Flujo de operación de la Sociedad Matriz y sus filiales, presenta un aumento de MUS\$ 216.764, respecto al mismo período del año anterior, debido principalmente, al efecto neto entre los mayores ingresos por recaudación de Deudores por venta (19,8%) y los mayores Pagos a Proveedores y Personal (15,7%). Ha tenido, también, un efecto importante sobre este flujo, el aumento de los Otros ingresos percibidos (49,1%) el que se ve compensado por el aumento de los Intereses pagados (22,5%) cancelados, principalmente, a instituciones financieras producto del incremento en los préstamos obtenidos durante el año 2006 y 2007.

El Flujo de financiamiento, presenta una variación negativa de MUS\$ 120.298 respecto al mismo período del año anterior, debido principalmente, a los mayores Pagos de dividendos por (148,3%) efectuados por la Sociedad Matriz y por la disminución en la Obtención de préstamos (39,7%) el que se ve compensado por el menor pago de préstamos (8,0%) y el aumento de capital Social efectuado por la Sociedad Matriz, a través de la emisión de acciones de pago, por MUS\$ 319.141.

El Flujo de inversión, se presenta menos negativo en MUS\$ 61.395, con respecto al año anterior, esta variación se explica, principalmente, por la disminución en la Incorporación de activos fijos (8,8%), cuyo efecto se ve levemente compensado por el aumento en las Inversiones en instrumentos financieros por MUS\$ 16.343 y la disminución en las Ventas de otras inversiones (47,1%).

Finalmente, el Flujo neto consolidado de la Sociedad Matriz y sus filiales, generado durante el ejercicio 2007, presenta una variación positiva de MUS\$ 157.894, respecto al mismo período del año anterior. El saldo negativo del flujo de inversión ha sido cubierto totalmente por los flujos de operación y financiamiento.

4. Análisis de Riesgo de Mercado

Concentración de riesgo crediticio

Las cuentas por cobrar de la Sociedad Matriz y sus filiales provienen en un alto porcentaje de las ventas de pasajes aéreos, servicios de carga a personas y diversas empresas comerciales que están económica y geográficamente dispersas, siendo generalmente de corto plazo. Conforme a ello, la Sociedad Matriz y sus filiales no estima que esté expuesta a una concentración importante de riesgo crediticio.

Instrumentos financieros: Administración del riesgo de precio del combustible

La variación en los precios del combustible depende en forma importante de la oferta y demanda de petróleo en el mundo, de las decisiones tomadas por la OPEP, de la capacidad de refinamiento a nivel mundial, de los niveles de inventario mantenidos, de factores como el clima y de factores políticos. Para disminuir el riesgo de variaciones en los precios a que podría estar expuesta la Sociedad Matriz, se han suscrito contratos de cobertura de combustible, con diferentes instituciones financieras, por una parte del consumo total de combustible estimado que tendrá la Sociedad Matriz para el año 2007. Los tipos de contratos suscritos son (a) el de Swap, que permite fijar el precio, (b) el de opciones Call, que permite limitar el alza del precio y (c) el de bandas de precio, que permiten fijar un precio máximo y un precio mínimo. En el caso del contrato swap cuando el precio de mercado supera el nivel fijado, la Sociedad Matriz recibe el diferencial que se produce entre ambos precios por la cantidad de galones de combustible que estipula cada contrato. A la inversa, si el precio de mercado está por debajo del precio fijado, es la Sociedad Matriz quien debe proceder a pagar la diferencia de precios establecida. No existen costos asociados al contrato swap. En el caso de la compra de una

opción Call cuando el precio de mercado supera el nivel fijado, la Sociedad Matriz recibe el diferencial que se produce entre ambos precios por la cantidad de galones de combustible estipulada en el contrato. Si el precio de mercado está por debajo del precio fijado, la Sociedad Matriz no ejerce la opción. En el caso de un contrato de bandas de precio, si el precio de mercado está por encima del precio máximo, la Sociedad Matriz y sus filiales reciben el diferencial que se produce entre el precio de mercado y el precio máximo multiplicado por la cantidad de galones de combustible estipulada en cada contrato. Si el precio de mercado está por debajo del precio mínimo, es la Sociedad Matriz y sus filiales quienes deben proceder a pagar la diferencia de precios establecida. Si el precio de mercado está entre los precios máximos y mínimos fijados, la Sociedad Matriz y sus filiales no reciben ni pagan.

Por estos contratos, a diciembre, la Sociedad Matriz y sus filiales recibieron neto MUS\$ 28.190. Las pérdidas o ganancias producidas por estos contratos se reconocen como componente del Resultado no operacional. Al 31 de diciembre de 2007, el valor de mercado de los contratos vigentes es de MUS\$ 4.385.

Instrumentos financieros: Administración del riesgo de tasa de interés

Con el fin de disminuir el riesgo de una eventual alza en los tipos de interés la Sociedad Matriz, suscribió contratos de Swap de tasa de interés durante el primer semestre 2001, segundo semestre 2005 y primer semestre 2006. Además durante el segundo semestre del año 2003, todo el año 2004 y 2005, la Sociedad Matriz ha suscrito contratos de opción Call. Junto con lo anterior, la deuda suscrita durante el año 2006 y 2007 fue tomada a tasa fija directamente con el banco acreedor. Adicionalmente, se fijaron anticipadamente las tasas de interés para el financiamiento de 21 aviones Airbus con llegada entre el año 2008 y 2010, y de 8 Boeing 767-300 que se entregarán entre el año 2008 y 2009 (para mayor detalle de estas operaciones de compra de aeronaves, favor ver nota 27 de contingencias y restricciones). El objetivo que esto persigue es tener una porción de la deuda con (i) tasa fija (como es el caso de los swap) y de la deuda tomada con tasa fija) y (ii) otra porción de la deuda con tasa variable pero limitado a un máximo (como es el caso de las Call), junto con (iii) limitar la exposición a la tasa de interés en futuros financiamientos. De esta manera la Sociedad Matriz disminuye de manera importante el riesgo del alza de las tasas de interés. Con relación a dichos contratos, la Sociedad Matriz (i) paga, recibe, o (ii) solamente recibe dependiendo del caso, la diferencia entre la tasa fija acordada y la tasa flotante calculada sobre el capital insoluto de cada contrato. Por estos contratos, la Sociedad Matriz reconoció en el resultado acumulado del ejercicio una pérdida de MUS\$ 1.718. Las pérdidas y ganancias por swap de tasa de interés junto con las primas y las ganancias de las Call de tasas de interés se reconocen como un componente del gasto financiero sobre la base de la amortización del préstamo cubierto. Al 31 de diciembre 2007, el valor de mercado de los contratos swap, call y fijación anticipada de tasas de interés vigentes es de MUS\$ 59.114.

Al 31 de diciembre, aproximadamente un 96% de la deuda está fijada con alguno de los instrumentos anteriormente nombrados

Efectos de las Fluctuaciones en los Tipos de Cambio

La moneda funcional utilizada por la Sociedad Matriz es el dólar estadounidense en términos de fijación de precios de sus productos, de composición de su balance y de efectos sobre los resultados de las operaciones. Vende la mayor parte de sus servicios en dólares estadounidenses o en precios equivalentes al dólar estadounidense, y gran parte de sus gastos están denominados en dólares estadounidenses o equivalentes al dólar estadounidense, en particular costos de combustible, tarifas de vuelo y aterrizaje, arriendo de aeronaves, seguros, y componentes y accesorios para aeronaves. Del total del pasivo, aproximadamente un 94%, incluyendo obligaciones con bancos, pasivos de tráfico aéreo, y algunas cuentas por pagar de proveedores, está expresado en dólares estadounidenses. Por otra parte, aproximadamente un 90% de sus activos, principalmente Efectivo y equivalentes de efectivo, Activo fijo, Cuentas por cobrar e Inversiones también están expresados en dólares estadounidenses.

Aunque generalmente mantiene sus tarifas y precios de carga, en dólares estadounidenses o en precios equivalentes al dólar estadounidense, la Sociedad Matriz está expuesta a pérdidas y ganancias por moneda extranjera, debido a las fluctuaciones en los tipos de cambio.

En lo que va del 2007, la Sociedad Matriz ha registrado una ganancia neta por estos conceptos de MUS\$ 15.700, la que se presenta en el Estado de resultados bajo el rubro Resultados fuera de la explotación.

5. Ambiente Económico Chileno

Con el objetivo de analizar el ambiente económico en el cual está inserta la Sociedad, a continuación se explica brevemente la situación y evolución de las principales economías que la afectan, tanto del ámbito nacional como regional y mundial.

La economía mundial durante el 2007 fue afectada por la interacción de diversos factores, los que provocaron una moderada desaceleración en su ritmo de crecimiento respecto del año anterior y una gran incertidumbre en los mercados mundiales. Para el 2007 se espera un crecimiento cercano al 5,3% y las proyecciones para el 2008 están en torno al 4,8%.

Los indicadores para Europa muestran una economía con cierta desaceleración, impulsada en gran medida por un débil crecimiento del consumo. Se estima un crecimiento cercano al 2,6% para el año 2007 (aproximadamente 1,7% en el año 2008).

En Estados Unidos la economía continúa experimentando un debilitamiento sostenido, provocado principalmente por la fase recesiva que enfrenta el sector inmobiliario, impactando fuertemente los mercados bursátiles mundiales. Para el 2007 se espera un crecimiento aproximado de 2,2% (1,8% para el año 2008).

La región, a pesar de encontrarse mejor preparada para lidiar con la volatilidad financiera internacional, producto del superávit en cuentas corrientes y el precio de las materias primas, entre otros; se podría ver afectada con el panorama económico internacional. Durante el año hubo países como Argentina y Brasil que sorprendieron al mercado y superaron las expectativas económicas de los analistas. Estimando un crecimiento cercano al 5,4% para la región (aproximadamente 4,5% en el año 2008).

La economía nacional se ve ligeramente afectada por la crisis energética y la devaluación del dólar observada en el año 2007. Las perspectivas inflacionarias han ido en aumento y existe un importante superávit fiscal generado principalmente por los ingresos provenientes del alto precio del cobre. Se proyecta un crecimiento entre el 4,5% y 5,5% para el 2008, estimándose un aproximado de 5,2% para el 2007.

Bajo este entorno económico, la industria aeronáutica tanto nacional como internacional ha experimentado una evolución positiva a pesar del alto precio del combustible. En este escenario, el modelo de negocios implementado por la compañía ha permitido mantener un continuo crecimiento logrando un importante resultado tanto para el último trimestre del 2007, como para el ejercicio completo del mismo año.

6. Índices financieros

a) Se presentan a continuación los principales índices financieros del Balance General Consolidado:

	31-12-2007	30-09-2007	31-12-2006	30-09-2006
- Índices de Liquidez				
Liquidez corriente (veces) (Activo circulante / Pasivo circulante)	0,97	1,14	0,81	0,82
Razón ácida (veces) (Fondos disponibles / Pasivo circulante)	0,42	0,44	0,25	0,18
- Índices de Endeudamiento				
Razón de endeudamiento (veces) (Pasivo circulante + Pasivo largo plazo / Patrimonio)	2,94	2,37	3,67	3,30
Deuda corto plazo / Deuda total (%)	38,60	36,64	38,13	36,04
Deuda largo plazo / Deuda total (%)	61,40	63,36	61,87	63,96
Cobertura gastos financieros (R.A.I.I. / Gastos financieros)	7,32	6,66	6,43	5,71
- Índices de Actividad				
Total de activos	3.901.742	3.399.294	2.928.789	2.585.393
Inversiones	609.547	395.535	786.655	582.648
Enajenaciones	219	3.646	9.006	8.758
Rotación de inventario (Costo venta / Inventario promedio)	41,18	29,18	43,06	31,09
Permanencia de inventarios (Inventario promedio / Costo venta * 360)	8,74	12,34	8,36	11,58
- Índices de Rentabilidad				
Rentabilidad del patrimonio (Utilidad neta / Patrimonio promedio)	0,38	0,26	0,43	0,27
Rentabilidad del activo (Utilidad neta / Activos promedio)	0,09	0,07	0,10	0,07
Rendimiento activos operacionales (Resultado operacional / Activos operacionales promedio)	0,12	0,10	0,12	0,07
Considerando activos operacionales al total de activos menos impuestos diferidos, cuentas corrientes del personal, inversiones permanentes y temporales, mayor valor de inversión y menor valor de inversión.				
Utilidad por acción (Utilidad del ejercicio / N° acciones suscritas y pagadas)	0,91	0,61	0,76	0,46
Retorno de dividendos (Dividendos pagados / Precio de mercado)	0,04	0,04	0,02	0,03

b) Se presentan a continuación los principales índices financieros del Estado de Resultados Consolidado:

	31-12-2007	30-09-2007	31-12-2006	30-09-2006
- Indices de Resultado				
Ingresos de explotación	3.524.923	2.478.830	3.033.960	2.180.451
Pasajeros	2.197.201	1.554.833	1.813.373	1.299.148
Carga	1.154.323	804.911	1.072.730	770.158
Otros	173.399	119.086	147.857	111.145
Costos de explotación y Gastos de administración	3.111.552	2.197.343	2.731.338	2.015.816
Gastos de aterrizaje y otras rentas	366.418	262.103	336.821	243.458
Combustible	930.208	635.887	763.951	572.729
Comisiones	402.577	287.573	403.899	300.398
Remuneraciones	489.550	349.408	442.967	320.088
Otros gastos de operación	379.123	263.789	329.934	239.108
Arriendo aviones	158.917	116.204	157.681	118.590
Mantenimiento aviones	159.063	118.110	117.206	90.266
Depreciación y amortización	153.852	111.543	122.802	90.164
Servicios pasajeros	71.844	52.726	56.077	41.015
Resultado Operacional	413.371	281.487	302.622	164.635
Gastos financieros	58.181	43.530	52.842	36.801
Resultado no Operacional	(45.562)	(35.224)	(15.734)	8.545
R.A.I.I.D.A.I.E.	579.001	401.979	464.369	298.878
Utilidad (Pérdida) después de Impuestos	308.034	205.742	240.051	144.734

Estados Financieros Individuales

Contenido

Informe de los auditores independientes.
Balance general.
Estado de resultados.
Estado de flujos de efectivo.
Notas a los estados financieros.

US\$	Dólares estadounidenses
MUS\$	Miles de dólares estadounidenses
\$	Peso chileno
UF	Unidades de fomento

INFORME DE LOS AUDITORES INDEPENDIENTES
a los Estados Financieros al 31 de diciembre 2007

PricewaterhouseCoopers
RUT:81.513.400-1
Santiago de Chile
Av. Andrés Bello 2711
Torre Costanera – Pisos 2, 3, 4 y 5
Las Condes
Teléfono [56] (2) 940 0000

Santiago, 29 de Enero de 2008

Señores
Accionistas y Directores
Lan Airlines S.A.

Hemos efectuado una auditoria a los balances generales de LAN Airlines S.A. al 31 de diciembre de 2007 y 2006 y a los correspondientes estados de resultados y de flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas. La preparación de dichos estados financieros (que incluyen sus correspondientes notas) es responsabilidad de la administración de LAN Airlines S.A. Nuestra responsabilidad consiste en emitir una opinión sobre estos estados financieros, con base en las auditorias que efectuamos. El análisis razonado y los hechos relevantes adjuntos no forman parte integrante de estos estados financieros; por lo tanto, este informe no se extiende a los mismos.

Nuestras auditorias fueron efectuadas de acuerdo con normas de auditoria generalmente aceptadas en Chile. Tales normas requieren que planifiquemos y realicemos nuestro trabajo con el objeto de lograr un razonable grado de seguridad de que los estados financieros están exentos de errores significativos. Una auditoria comprende el examen, a base de pruebas, de evidencias que respaldan los importes y las informaciones revelados en los estados financieros. Una auditoria comprende, también, una evaluación de los principios de contabilidad utilizados y de las estimaciones significativas hechas por la administración de la Sociedad, así como una evaluación de la presentación general de los estados financieros. Consideramos que nuestras auditorias constituyen una base razonable para fundamentar nuestra opinión.

Los mencionados estados financieros han sido preparados para reflejar la situación financiera individual de LAN Airlines S.A., a base de los criterios descritos en Nota 2, antes de proceder a la consolidación, línea a línea, de los estados financieros de las filiales detalladas en Nota 12. En consecuencia, para su adecuada interpretación, estos estados financieros individuales deben ser leídos y analizados en conjunto con los estados financieros consolidados de LAN Airlines S.A. y sus filiales, los que son requeridos por los principios de contabilidad generalmente aceptados.

En nuestra opinión, los mencionados estados financieros individuales presentan razonablemente, en todos sus aspectos significativos, la situación financiera de LAN Airlines S.A. al 31 de diciembre de 2007 y 2006, los resultados de sus operaciones y los flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas, de acuerdo con los principios descritos en la Nota 2.

JUAN RONCAGLIOLO G.
PricewaterhouseCoopers

Activos

	NOTA	Al 31 de diciembre	
		2007 MUS\$	2006 MUS\$
Total Activos Circulantes		922.293	583.544
Disponible		5.428	3.500
Depósitos a plazo		288.855	142.202
Valores negociables (neto)	Nota 04	81.490	26.093
Deudores por venta (neto)	Nota 05	202.162	158.258
Documentos por cobrar (neto)	Nota 05	5.245	5.617
Deudores varios (neto)	Nota 05	145.496	105.166
Documentos y cuentas por cobrar empresas relacionadas	Nota 06	86.903	53.846
Existencias (neto)	Nota 07	54.670	42.515
Impuestos por recuperar		30.266	15.584
Gastos pagados por anticipado	Nota 32	7.886	15.564
Impuestos diferidos	Nota 08	2.822	3.574
Otros activos circulantes	Nota 09	11.070	11.625
Total Activos Fijos		1.726.416	1.196.740
Terrenos	Nota 10	5.537	5.537
Construcción y obras de infraestructura	Nota 10	61.016	59.159
Maquinarias y equipos	Nota 10	1.741.303	1.131.339
Otros activos fijos	Nota 10	452.329	449.540
Depreciación acumulada (menos)	Nota 10	(533.769)	(448.835)
Total Otros Activos		1.021.993	853.507
Inversiones en empresas relacionadas	Nota 12	387.155	274.940
Inversiones en otras sociedades		491	491
Menor valor de inversiones	Nota 13	17.194	19.004
Deudores a largo plazo	Nota 05	9.640	9.184
Documentos y cuentas por cobrar empresas relacionadas largo plazo	Nota 06	298.793	338.577
Intangibles		37.018	27.842
Amortización (menos)		(14.693)	(9.310)
Otros	Nota 14	286.395	192.779
Total Activos		3.670.702	2.633.791

Las notas adjuntas N° 1 a 33 forman parte integral de estos estados financieros.

Pasivos y Patrimonio

	NOTA	Al 31 de diciembre	
		2007 MUS\$	2006 MUS\$
Total Pasivos Circulantes		1.145.607	837.942
Obligaciones con bancos e instituciones financieras a largo plazo-porción corto plazo	Nota 15	101.992	73.017
Obligaciones largo plazo con vencimiento dentro un año	Nota 18	50.505	47.834
Dividendos por pagar	Nota 19	120.063	67.787
Cuentas por pagar	Nota 33	192.251	164.979
Documentos y cuentas por pagar empresas relacionadas	Nota 06	257.111	155.757
Provisiones	Nota 17	101.315	72.081
Retenciones		44.487	29.674
Ingresos percibidos por adelantado		272.757	219.445
Otros pasivos circulantes		5.126	7.368
Total Pasivos a Largo Plazo		1.537.043	1.169.529
Obligaciones con bancos e instituciones financieras	Nota 16	1.152.181	853.350
Provisiones largo plazo	Nota 17	85.383	39.126
Impuestos diferidos a largo plazo	Nota 08	147.184	107.865
Otros pasivos a largo plazo	Nota 18	152.295	169.188
Total Patrimonio	Nota 19	988.052	626.320
Capital pagado		453.444	134.303
Otras reservas		(52)	2.620
Utilidades acumuladas		436.337	363.947
Utilidad (pérdida) del ejercicio		308.323	241.300
Dividendos provisorios (menos)		(210.000)	(115.850)
Total Pasivos y Patrimonio		3.670.702	2.633.791

Las notas adjuntas N° 1 a 33 forman parte integral de estos estados financieros.

Estado de Resultados

	NOTA	Por los ejercicios terminados Al 31 de diciembre	
		2007 MUS\$	2006 MUS\$
Resultado de Explotación		270.455	202.206
Margen de Explotación		881.079	844.347
Ingresos de explotación		2.089.801	1.930.196
Costos de explotación (menos)		(1.208.722)	(1.085.849)
Gastos de administración y ventas (menos)		(610.624)	(642.141)
Resultado Fuera de Explotación		87.954	74.333
Ingresos financieros		34.258	18.826
Utilidad inversiones empresas relacionadas	Nota 12	146.320	110.419
Otros ingresos fuera de la explotación	Nota 20	8.652	26.287
Pérdida inversión empresas relacionadas (menos)	Nota 12	(5.742)	(18.903)
Amortización menor valor de inversiones (menos)	Nota 13	(1.810)	(1.810)
Gastos financieros (menos)		(68.709)	(51.245)
Otros egresos fuera de la explotación (menos)	Nota 20	(42.536)	(15.714)
Corrección monetaria	Nota 21	811	189
Diferencias de cambio	Nota 22	16.710	6.284
Resultado antes de Impuesto a la Renta e Items Extraordinarios		358.409	276.539
Impuesto a la renta	Nota 08	(50.086)	(35.239)
Utilidad (Pérdida) antes Interés Minoritario		308.323	241.300
Interés Minoritario		-	-
Utilidad (Pérdida) Líquida		308.323	241.300
Amortización mayor valor de inversiones		-	-
Utilidad (Pérdida) del Ejercicio		308.323	241.300

Las notas adjuntas N° 1 a 33 forman parte integral de estos estados financieros.

Estado de Flujo Efectivo Directo

	NOTA	Al 31 de diciembre	
		2007 MUS\$	2006 MUS\$
Flujo Neto Originado por Actividades de la Operación		613.621	410.137
Recaudación de deudores por ventas		3.238.080	2.756.130
Ingresos Financieros percibidos		32.429	15.992
Dividendos y otros repartos percibidos		32.814	304
Otros ingresos percibidos		33.762	21.511
Pago a proveedores y personal (menos)		(2.625.444)	(2.304.067)
Intereses pagados (menos)		(63.249)	(47.121)
Impuesto a la renta pagado (menos)		(13.203)	(11.239)
Otros gastos pagados (menos)		(5.611)	(7.598)
Impuesto al valor agregado y otros similares pagados (menos)		(15.957)	(13.775)
Flujo Neto Originado por Actividades de Financiamiento		350.406	457.402
Colocación de acciones de pago	Nota 19	319.141	-
Obtención de préstamos		442.189	753.650
Pago de Dividendos (menos)		(210.845)	(84.906)
Pago de préstamos (menos)		(185.437)	(199.525)
Pago de gastos por emisión y colocación de acciones (menos)	Nota 23	(2.672)	-
Otros desembolsos por financiamiento (menos)	Nota 24	(11.970)	(11.817)
Flujo Neto Originado por Actividades de Inversión		(763.676)	(787.131)
Ventas de activo fijo		7.809	66.509
Ventas de inversiones permanentes		-	1.386
Ventas de otras inversiones		14.105	26.671
Recaudación de otros préstamos a empresas relacionadas		25.406	14.758
Incorporación de activos fijos (menos)		(768.043)	(680.453)
Inversiones Permanentes (menos)		(4)	-
Inversiones en instrumentos financieros (menos)		(16.343)	-
Otros préstamos a empresas relacionadas (menos)		(26.606)	(216.002)
Flujo Neto Total del Periodo		200.351	80.408
Efecto de la Inflación sobre el Efectivo y Efectivo Equivalente		-	-
Variación Neta del Efectivo y Efectivo Equivalente		200.351	80.408
Saldo Inicial de Efectivo y Efectivo Equivalente		152.994	72.586
Saldo Final de Efectivo y Efectivo Equivalente		353.345	152.994

Las notas adjuntas N° 1 a 33 forman parte integral de estos estados financieros.

Conciliación Flujo – Resultado

CONCILIACION ENTRE EL FLUJO NETO ORIGINADO POR ACTIVIDADES DE LA OPERACION Y EL RESULTADO DEL EJERCICIO

	NOTA	Al 31 de diciembre	
		2007 MUS\$	2006 MUS\$
Utilidad (Pérdida) del ejercicio		308.323	241.300
Resultado en venta de activos		(1.203)	(1.077)
(Utilidad) Pérdida en venta de activos fijos	Nota 20	(1.203)	(1.106)
Pérdida en venta de inversiones		-	29
Cargos (Abonos) a Resultado que no representan flujo de efectivo		(9.912)	(23.751)
Depreciación del ejercicio	Nota 10	101.209	78.616
Amortización de intangibles		5.383	4.944
Castigos y provisiones		5.653	9.975
Utilidad devengada en inversiones en empresas relacionadas (menos)	Nota 12	(146.320)	(110.419)
Pérdida devengada en inversiones en empresas relacionadas	Nota 12	5.742	18.903
Amortización menor valor de inversiones	Nota 13	1.810	1.810
Corrección monetaria neta	Nota 21	(811)	(189)
Diferencia de cambio neto	Nota 22	(16.710)	(6.284)
Otros abonos a resultado que no representan flujo de efectivo (menos)		(7.567)	(26.673)
Otros cargos a resultado que no representan flujo de efectivo		41.699	5.566
Variación de Activos que afectan al flujo de efectivo (aumento) disminución		89.920	25.095
Deudores por ventas		(25.608)	(11.282)
Existencias		(9.307)	(7.798)
Otros activos		124.835	44.175
Variación de Pasivos que afectan al flujo de efectivo aumento (disminución)		226.493	168.570
Cuentas por pagar relacionadas con el resultado de la explotación		181.397	146.271
Intereses por pagar		3.794	2.646
Impuesto a la renta por pagar (neto)	Nota 08	36.883	24.168
Impuesto al valor agregado y otros similares por pagar (neto)		4.419	(4.515)
Flujo Neto originado por Actividades de la Operación		613.621	410.137

Las notas adjuntas N° 1 a 33 forman parte integral de estos estados financieros.

Nota 01. Inscripción en el registro de valores

LAN AIRLINES S.A. es una sociedad anónima abierta, por lo que se encuentra inscrita en el Registro de Valores, desde el 22 de enero de 1987, bajo el Nro. 0306 y conforme a lo establecido en la Ley Nro. 18.046, está sujeta a la fiscalización de la Superintendencia de Valores y Seguros.

Con fecha 28 de julio de 2004 LAN CHILE S.A. cambia de nombre a LAN AIRLINES S.A., el cual fue inscrito en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces, con el Nro. 18.764 del año 2004 fojas 25.128.

Nota 02. Criterios Contables Aplicados

a) Período contable

Los presentes Estados Financieros Individuales cubren el ejercicio comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2007, comparado con igual ejercicio del año anterior.

b) Bases de preparación

Los presentes Estados Financieros Individuales, han sido preparados de acuerdo con normas e instrucciones impartidas por la Superintendencia de Valores y Seguros, y con principios de contabilidad generalmente aceptados emitidos por el Colegio de Contadores de Chile A.G. Cabe señalar que las normas e instrucciones impartidas por la Superintendencia de Valores y Seguros priman por sobre los principios de contabilidad generalmente aceptados, como en el caso de las inversiones en filiales, que se presentan registradas en una sola línea del Balance General a su valor patrimonial proporcional y, por lo tanto, no han sido consolidadas línea a línea. Este tratamiento no modifica el resultado neto del ejercicio, así como tampoco modifica el patrimonio.

c) Bases de presentación

Con el objeto de facilitar la comparación, se han realizado algunas reclasificaciones menores a los Estados Financieros correspondientes al ejercicio 2006.

d) Bases de conversión

La Sociedad está autorizada para registrar su contabilidad en dólares estadounidenses. El dólar estadounidense es usado como unidad de medida común y, por ende, los saldos de los activos y pasivos correspondientes a distintas monedas han sido expresados en dólares estadounidenses a las tasas de cambio vigentes al 31 de diciembre de cada año. Las cuentas de resultado se presentan convertidas a dólares estadounidenses a las tasas de cambio vigentes a la fecha de cada transacción.

A continuación se presentan las tasas de cambio vigentes para el dólar estadounidense al cierre de cada ejercicio:

	31.12.07 Por dólar Estadounidense	31.12.06 Por dólar Estadounidense
Peso chileno	496,89	532,39
Unidad de fomento (Chile)	0,03	0,03
Peso argentino	3,15	3,06
Real brasileño	1,77	2,14
Nuevo sol peruano	2,99	3,20
Dólar australiano	1,15	1,27
Franco polinésico	82,78	90,69
Bolívar venezolano	2.145,80	2.144,60
Boliviano	7,53	7,94
Peso uruguayo	21,45	24,42
Peso mexicano	10,90	10,80
Dólar canadiense	0,98	1,16
Corona danesa	5,07	5,65
Guaraní paraguayo	4.720,00	5.130,00
Peso colombiano	2.009,00	2.239,00
Yen japonés	112,77	119,09
Dólar neozelandés	1,30	1,42
Euro (Comunidad europea)	0,68	0,76

El ajuste por fluctuación de cambio de las diferentes monedas al 31 de diciembre de 2007 significó, un abono neto a resultado de MUS\$ 16.710 (MUS\$ 6.284 en 2006), que se presenta en la cuenta Diferencias de cambio.

e) Depósitos a plazo y Valores negociables

Los Depósitos a plazo incluyen capital más intereses devengados al cierre de cada ejercicio.

Los Valores negociables corresponden a inversiones en bonos valorizados al menor valor entre el valor de la inversión o el valor de mercado y fondos mutuos valorizados al valor de la cuota al cierre de cada ejercicio.

f) Existencias

Las partidas incluidas en este rubro corresponden a repuestos y materiales los cuales serán utilizados en servicios de mantención propia como de terceros en un período de un año; éstos se encuentran valorizados a su costo de adquisición promedio. Los montos resultantes, no exceden a los respectivos valores de reposición. Adicionalmente se incluyen existencias y repuestos para la venta, las cuales se encuentran valorizadas al costo o valor de mercado, si éste es menor.

g) Estimación deudores incobrables

La Sociedad constituye provisiones para deudores de dudosa recuperabilidad, sobre la base tanto de la antigüedad de los saldos como de otros antecedentes relevantes.

h) Activo fijo

Los bienes del Activo fijo se valorizan al costo de adquisición, el cual incluye los costos reales de financiamiento incurridos por la Sociedad hasta que los bienes entren en operación. Los inventarios de materiales y repuestos, que figuran en el rubro Otros activos fijos, se presentan a su costo de adquisición promedio, netos de provisión de obsolescencia.

i) Depreciación activo fijo

Los bienes del Activo fijo se deprecian, excepto los repuestos, sobre la base del método lineal, considerando la vida útil económica estimada de los mismos, o en base de ciclos y horas voladas, según corresponda.

j) Activos en leasing

La Sociedad mantiene vigente operaciones de leasing financiero relacionadas con bienes del Activo fijo. Estos bienes no son jurídicamente de su propiedad, por lo cual mientras no ejerza las correspondientes opciones de compra, no puede disponer libremente de ellos. Estos activos se registran al valor actual de los contratos, el cual se establece descontando el valor de las cuotas periódicas y la opción de compra a la tasa de interés implícita o explícita que surge de los contratos. La respectiva obligación se presenta bajo los rubros Obligaciones de largo plazo con vencimiento dentro de un año en el Pasivo circulante y en Otros pasivos a largo plazo, neta de sus correspondientes intereses diferidos.

k) Intangibles

En este rubro se presentan, principalmente, software y licencias computacionales y registros de marcas comerciales valorizadas al costo de adquisición. La Sociedad amortiza sus intangibles sobre la base del método lineal considerando un plazo máximo de 10 años.

l) Inversiones en empresas relacionadas

Las Inversiones en empresas relacionadas, se presentan en el rubro Otros activos.

Las inversiones efectuadas con anterioridad al 1 de enero de 2004, se encuentran valorizadas al Valor Patrimonial Proporcional (V.P.P.), determinado sobre la base de sus respectivos Estados Financieros al 31 de diciembre de cada año.

Las inversiones efectuadas desde el 1 de enero de 2004, se valorizan a Valor Patrimonial (V.P.), de acuerdo a lo establecido en el Boletín Técnico Nro. 72 del Colegio de Contadores de Chile A.G.

Las inversiones en el exterior, son ajustadas a principios de contabilidad generalmente aceptados en Chile, traducidas y controladas en la moneda funcional que utiliza la Sociedad Matriz.

m) Menor valor de inversiones

El Menor valor de inversión representa la diferencia entre el valor de adquisición de la inversión en empresa relacionada y el valor patrimonial proporcional de dicha inversión a la fecha de compra, el cual es amortizado con cargo a resultados en un período de 20 años, plazo esperado de retorno de la inversión.

A contar del 1 de enero de 2004, el Menor valor de inversión representa la diferencia entre el valor de adquisición de la inversión en empresa relacionada y el valor justo de dicha inversión a la fecha de compra, el cual es amortizado con cargo a resultados en el plazo esperado de retorno de la inversión.

Las modificaciones al valor justo, menores y/o mayores valores son realizadas en un plazo no superior a un año desde la fecha de adquisición.

n) Impuesto a la renta e Impuestos diferidos

La Sociedad reconoce sus obligaciones tributarias de acuerdo con disposiciones legales vigentes.

Los efectos de Impuestos diferidos originados por las diferencias entre el balance financiero y el balance tributario, se registran por todas las diferencias temporarias, considerando la tasa de impuesto que estará vigente a la fecha estimada de reverso, conforme a lo establecido en el Boletín Técnico Nro. 60 del Colegio de Contadores de Chile A.G. Los efectos derivados de los Impuestos diferidos existentes a la fecha de implementación del referido Boletín Técnico y no reconocidos anteriormente, se reconocen en resultados sólo a medida que las diferencias temporarias se reversen.

o) Cuentas por pagar

En este rubro se presentan aquellas obligaciones con proveedores, producto de operaciones comerciales de la Sociedad.

p) Provisiones

En este rubro se presentan, principalmente, provisiones de mantenimiento de aeronaves y motores, provisiones de patrimonio negativo de algunas inversiones permanentes, provisiones por vacaciones del personal cuyo costo es reconocido en el momento en que se devenga y provisiones por los costos asociados a la prestación de servicios correspondientes al Programa de pasajeros frecuentes Lan Pass, considerando los kilómetros acumulados al cierre de cada ejercicio y las condiciones establecidas en dicho programa.

Las provisiones de mantenimiento corresponden a las mantenciones programadas de aeronaves y motores, arrendados, determinadas sobre bases técnicas, de acuerdo a su utilización expresada en base a ciclos y horas de vuelo. Las mantenciones no programadas de las aeronaves y motores, son cargadas a resultado en el ejercicio en que son incurridas.

Los costos incurridos en el mantenimiento del fuselaje y motores de aeronaves propias, son capitalizados y depreciados hasta la próxima mantención.

q) Ingresos percibidos por adelantado

El monto expuesto en este rubro corresponde, principalmente, al reconocimiento de la obligación que se genera por la venta de pasajes durante cada ejercicio, cuyo servicio de vuelo se produce con posterioridad al cierre de los Estados Financieros. Los gastos por comisiones asociados a estas ventas, se presentan rebajando los Ingresos percibidos por adelantado.

r) Ingresos de la explotación

La Sociedad reconoce ingresos por concepto de transporte de pasajeros y carga una vez que el servicio ha sido prestado.

s) Contratos de derivados

Corresponden a contratos de cobertura de combustible, tasas de interés y forward de moneda que se presentan valorizados a valor de mercado al cierre de cada ejercicio. Su tratamiento y clasificación contable se describe como sigue:

s.1) Contrato de cobertura de transacciones esperadas

El instrumento de cobertura se presenta a su valor justo y los cambios en dicho valor son reconocidos como resultado no realizado hasta su vencimiento, momento en el cual se reconocen como otros ingresos o egresos no operacionales, según corresponda.

s.2) Contrato de cobertura de partidas existentes

Tanto el instrumento financiero derivado como la partida protegida se valorizan al valor justo y el efecto neto de dicha valorización se reconoce en resultados no operacionales en caso de ser pérdida y se difiere en caso de ser utilidad.

t) Desarrollo de software computacional

Los desembolsos efectuados para el desarrollo de sistemas computacionales mediante el uso de recursos propios de la Sociedad, son cargados a resultado en el ejercicio en que se incurren.

u) Transacciones de venta con retroarrendamiento

La Sociedad ha efectuado operaciones de venta con retroarrendamiento, en calidad de vendedor - arrendatario. Esta operación reúne las características de un leasing operativo. La utilidad generada en dicha operación se ha diferido y al cierre de cada ejercicio se presenta bajo los rubros Ingresos percibidos por adelantado y Otros pasivos a largo plazo, amortizándose en el plazo de duración del contrato.

v) Estado de flujos de efectivo

Se ha considerado como efectivo equivalente aquellas inversiones que se efectúan como parte de la administración habitual de los excedentes de caja y que se pueden convertir rápidamente en montos de efectivo conocidos, existiendo la intención de efectuar dicha conversión en un plazo superior a 90 días, con un riesgo mínimo de pérdida significativa de valor.

Bajo flujos originados por actividades de operación, se incluyen todos aquellos flujos de efectivo relacionados con el giro social, incluyendo además los intereses pagados, los ingresos financieros y, en general, todos aquellos flujos que no están definidos como de inversión o financiamiento. Cabe destacar que el concepto operacional utilizado en este estado, es más amplio que el considerado en el Estado de Resultados.

w) Costos de emisión de acciones

Corresponden a los costos relacionados con la emisión y colocación de acciones de pago incurridos por la Sociedad, y están compuestos por: comisiones de colocación, asesorías legales, revisiones contables, asesorías financieras, gastos de imprenta y derechos de registro e inscripción. Estos costos han sido registrados en la cuenta Costos de emisión y colocación de acciones, formando parte del Patrimonio, bajo el rubro Otras reservas.

Los Costos de emisión y colocación de acciones, han sido registrados de acuerdo a lo establecido en las circulares Nros. 1.736 y 1.370, emitidas por la Superintendencia de Valores y Seguros.

x) Planes de compensación

Los planes de compensación implementados mediante el otorgamiento de opciones para la suscripción y pago de acciones, que se han otorgado a partir del cuarto trimestre de 2007, se reconocen en los Estados Financieros, de acuerdo a lo establecido en la Norma Internacional de Información Financiera N° 2 "Pagos basados en acciones", registrando el efecto del valor justo de las opciones otorgadas con cargo a remuneraciones en forma lineal entre la fecha de otorgamiento de dichas opciones y la fecha en que estas alcancen el carácter de irrevocable.

Nota 03. Cambios contables

La Sociedad no ha efectuado cambios contables en relación al mismo ejercicio del año anterior, que puedan afectar significativamente la interpretación de los presentes Estados Financieros al 31 de diciembre de 2007.

Nota 04. Valores negociables

a) Composición del saldo

	Valor Contable	
	2007 MUS\$	2006 MUS\$
Instrumentos		
Bonos	22.428	20.415
Cuotas de fondos mutuos	59.062	5.678
Total Valores Negociables	81.490	26.093

b) Instrumentos de Renta Fija

Instrumento	Fecha Compra	Fecha Vencimiento	Valor Par MUS\$	Valor Contable		Valor de Mercado	Provisión MUS\$
				Monto MUS\$	Tasa MUS\$		
Bonos nacionales	10-09-2004	05-12-2008	1.447	1.402	7,58%	1.433	-
Bonos extranjeros	26-07-2006	03-12-2008	20.812	21.026	9,04%	21.463	-

Nota 05. Deudores de corto y largo plazo

Los Deudores por venta, Documentos por cobrar y Deudores varios, al 31 de diciembre de cada año, se componen de acuerdo al siguiente detalle:

Saldos

Rubro	Circulantes						Largo plazo		
	Hasta 90 días		Más de 90 hasta 1 año		Subtotal	Total Circulante			
	2007 MUS\$	2006 MUS\$	2007 MUS\$	2006 MUS\$	2007 MUS\$	2007 MUS\$	2006 MUS\$		
Deudores por ventas	206.477	165.178	6.952	6.590	213.429	202.162	158.258	-	-
Estimación deudores incobrables	-	-	-	-	11.267	-	-	-	-
Documentos por cobrar	8.888	12.487	1.603	1.709	10.491	5.245	5.617	-	-
Estimación deudores incobrables	-	-	-	-	5.246	-	-	-	-
Deudores varios	18.436	15.452	127.060	89.714	145.496	145.496	105.166	9.640	9.184
Estimación deudores incobrables	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total deudores largo plazo								9.640	9.184

Segregación de acuerdo a las características y porcentajes que mejor los representan

	Corto plazo				Largo plazo			
	2007 MUS\$	%	2006 MUS\$	%	2007 MUS\$	%	2006 MUS\$	%
a) Deudores por venta								
En Chile	83.334	41,22	61.748	39,02	-	-	-	-
En el exterior	118.828	58,78	96.510	60,98	-	-	-	-
Total	202.162	100,00	158.258	100,00	-	-	-	-
b) Documentos por cobrar								
En Chile	5.224	99,60	5.617	100,00	-	-	-	-
En el exterior	21	0,40	-	-	-	-	-	-
Total	5.245	100,00	5.617	100,00	-	-	-	-
c) Deudores varios								
Anticipo Aviones (1)	120.906	83,10	91.234	86,75	-	-	-	-
Cobertura de combustible por recuperar	7.534	5,18	1.008	0,96	-	-	-	-
Anticipo a proveedores	6.406	4,40	3.786	3,60	-	-	-	-
Cuentas corrientes personal	2.485	1,71	2.580	2,45	2.013	20,88	2.364	25,74
Deudores cobranding y Lan Pass	990	0,68	870	0,83	-	-	-	-
Albatros Leasing LLC (2)	-	-	-	-	-	-	4.341	47,27
Deudores por devolución de aviones (3)	1.536	1,05	-	-	7.627	79,12	2.479	26,99
Otros	5.639	3,88	5.688	5,41	-	-	-	-
Total	145.496	100,00	105.166	100,00	9.640	100,00	9.184	100,00

Los saldos de los rubros Deudores por venta y Documentos por cobrar, se presentan netos de provisión de deudores incobrables por MUS\$ 11.267 y MUS\$ 5.246 respectivamente (MUS\$ 13.510 y MUS\$ 8.579 respectivamente en 2006).

(1) Los montos de anticipos pagados a los fabricantes de aeronaves, son recuperados totalmente al momento de la recepción de las aeronaves. Además, en el caso de los anticipos pagados por los Boeing 767, éstos pueden ser recuperados antes de la recepción sólo a requerimiento de Lan Airlines S.A. (hasta el 50% de lo anticipado por cada aeronave).

(2) Este saldo se relaciona con la cesión de crédito efectuada por la Sociedad, respecto del financiamiento de la flota Airbus.

(3) Corresponde a costos asociados al mantenimiento relacionado con las horas de vuelo incurridas por el anterior operador de la aeronave, desde la última reparación hasta la recepción; mantenimiento que será realizado por la Sociedad. Estos importes se recuperarán de los arrendadores al término del contrato.

Nota 06. Saldos y Transacciones con entidades relacionadas

a) Saldos

Documentos y cuentas por cobrar

RUT	Sociedad	Corto plazo		Largo plazo	
		2007 MUS\$	2006 MUS\$	2007 MUS\$	2006 MUS\$
96.518.860-6	Comercial Masterhouse S.A.	-	351	-	-
96.634.020-7	Ediciones Ladeco América S.A.	4	3	-	-
96.763.900-1	Inmobiliaria Aeronáutica S.A.	5.683	2.206	11.620	11.620
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A. y filiales	-	-	3.656	4.987
96.967.400-9	Lan Card S.A.	-	-	-	4.330
93.383.000-4	Lan Cargo S.A.	-	-	119.083	138.335
96.801.150-2	Lan Courier S.A. y filial	3.596	1.552	-	-
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A y filiales	23.001	10.504	37.919	34.735
96.969.690-8	Línea Aérea Nacional Chile S.A.	1	-	-	-
96.669.520-K	Red de Televisión Chilevisión S.A.	121	41	-	-
78.005.760-2	Sociedad de Seguridad Aérea S.A.	160	448	-	-
96.854.560-4	Terminal de Exportación Internacional S.A.	72	56	-	-
96.951.280-7	Transporte Aéreo S.A.	-	-	98.724	106.152
Extranjera	Aerolinhas Brasileiras S.A.	24.142	25.526	-	-
Extranjera	Aerotransportes Mas de Carga S.A.	-	8.106	-	-
Extranjera	Aircraft International Leasing Limited	-	-	2.391	2.384
Extranjera	Choice Air Courier del Perú S.A.	-	-	-	15
Extranjera	Lan Cargo Overseas Limited y filiales	-	181	12.226	12.030
Extranjera	Lan Chile Investments Limited y filiales	2.877	2.539	12.841	13.524
Extranjera	LanLogistics, Corp.	-	-	-	10.132
Extranjera	Lan Perú S.A.	20.071	-	-	-
Extranjera	Laser Cargo S.R.L.	-	-	333	333
Extranjera	Prime Airport Services Inc.	6.949	2.327	-	-
Extranjera	South Florida Air Cargo Inc.	226	6	-	-
Totales		86.903	53.846	298.793	338.577

Documentos y Cuentas por Pagar

RUT	Sociedad	Corto plazo		Largo plazo	
		2007 MUS\$	2006 MUS\$	2007 MUS\$	2006 MUS\$
99.530.170-9	Aguas del Sur S.A.	-	7	-	-
96.577.310-K	Andes Airport Services S.A.	716	289	-	-
96.921.070-3	Austral Sociedad Concesionaria S.A.	33	52	-	-
96.894.180-1	Bancard Inversiones Limitada	10	10	-	-
96.518.860-6	Comercial Masterhouse S.A.	883	-	-	-
96.778.310-2	Concesionaria Chucumata S.A.	2	-	-	-
96.631.520-2	Fast Air Almacenes de Carga S.A.	6.555	3.523	-	-
96.967.400-9	Lan Card S.A.	47	-	-	-
93.383.000-4	Lan Cargo S.A.	139.894	65.913	-	-
96.969.690-8	Línea Aérea Nacional Chile S.A.	-	1	-	-
96.847.880-K	Lufthansa Lan Technical Training S.A.	86	34	-	-
78.074.340-9	Sistemas de Distribución Amadeus Chile S.A.	1.575	1.549	-	-
96.888.630-4	Sociedad Concesionaria Aerosur S.A.	11	2	-	-
96.951.280-7	Transporte Aéreo S.A.	91.362	53.686	-	-
Extranjera	Aerotransportes Mas de Carga S.A.	2.174	-	-	-
Extranjera	Florida West International Airways Inc.	-	11.477	-	-
Extranjera	Lan Chile Investments Limited y filiales	13.763	12.742	-	-
Extranjera	Lan Perú S.A.	-	6.472	-	-
Totales		257.111	155.757	-	-

Los saldos por cobrar y pagar de corto plazo consideran, principalmente, operaciones normales del giro y no devengan intereses.

Las cuentas por pagar de corto plazo con sus filiales Lan Cargo S.A. y Transporte Aéreo S.A., están compuestas por valores netos. La porción por cobrar corresponde a los deudores de largo plazo porción corto plazo de los leasing financieros con Lan Cargo S.A. y Transporte Aéreo S.A., por tres aviones Boeing 767 cargueros y cuatro aviones Airbus A319 pasajeros respectivamente, los cuales se presentan netos de sus correspondientes intereses diferidos, y devengan un interés promedio anual de 5,0172%.

Las cuentas por cobrar de largo plazo con sus filiales Lan Cargo S.A. y Transporte Aéreo S.A., están compuestas por valores netos. La porción por cobrar corresponde a los deudores de largo plazo de los leasing financieros con Lan Cargo S.A. y Transporte Aéreo S.A. por tres aviones Boeing 767 cargueros y cuatro aviones Airbus A319 pasajeros, respectivamente, los cuales se presentan netos de sus correspondientes intereses diferidos, y devengan un interés promedio anual de 5,0172%.

Respecto a la porción por pagar correspondiente a la obligación con Lan Cargo S.A., que está rebajando la cuenta por cobrar, está pactada en dólares estadounidenses y devenga un interés de un 4,2% anual. El plazo de vencimiento está formalmente establecido en un convenio de deuda y pago, donde se estipula una fecha no superior al año 2012.

En julio de 2001, la Sociedad celebró con Transporte Aéreo S.A., filial de Lan Cargo S.A., un contrato de cuentas en participación para optimizar el servicio de transporte de pasajeros en la ruta nacional y la integración operacional de ambas sociedades. El citado contrato es de carácter indefinido y establece diversos derechos, obligaciones y aportes que cada uno debe efectuar para su ejecución.

b) Transacciones

Sociedad	RUT	Naturaleza de la relación	Descripción de la transacción	2007		2006	
				Monto MUS\$	Efecto en resultados (cargo/abono) MUS\$	Monto (cargo/abono) MUS\$	Efecto en resultados MUS\$
Comercial Masterhouse S.A.	96.518.860-6	Filial	Otros pagos a cuenta	3.109	-	306	-
Inmobiliaria Aeronáutica S.A.	96.763.900-1	Filial	Arriendo inmueble recibido	3.987	(3.838)	2.738	(2.581)
Inversiones Lan S.A. y filiales	96.575.810-0	Filial	Compra activo fijo	150	-	2.343	-
			Otros pagos a cuenta	55	-	1.221	-
Lan Card S.A.	96.967.400-9	Filial	Ventas Lan Card	3.257	-	1.190	-
Lan Cargo S.A.	93.383.000-4	Filial	Arriendo aeronaves otorgados	9.887	8.309	9.852	8.279
			Arriendo aeronaves recibidos	53.489	(45.237)	31.807	(27.316)
			Servicio transporte otorgados	22.052	22.052	20.951	20.951
			Servicio transporte recibidos	141.045	(140.054)	87.327	(86.655)
			Otros servicios prestados	1.281	1.273	6.199	5.467
			Otros servicios recibidos	3.794	(3.360)	5.559	(5.019)
			Cobranza interlineal otorgada	10.196	-	13.078	-
			Mantenimiento línea aeronaves recibido	-	-	2.621	(2.203)
			Intereses devengados obligaciones	3.285	(3.285)	3.285	(3.285)
			Pagos a cuenta gastos mantenimiento	12.412	-	11.133	-
			Pagos a cuenta gastos aeronaves	6.942	-	58.074	-
			Pagos a cuenta de combustible	23.754	-	25.384	-
			Otros pagos a cuenta	15.190	-	16.420	-
			Distribución de dividendos recibidos	30.833	-	5.934	-
			Venta inversión Lan Courier	-	-	5.638	-
			Contrato leasing aeronave por cobrar	-	-	72.797	-
			Leasing aeronaves cobrados	18.399	-	13.057	-
			Intereses leasing aeronaves cobrados	11.165	11.011	8.531	9.047
			Cesión de deuda recibida	-	-	55.116	-
			Cesión Cuenta por cobrar recibida	7.995	-	-	-
Lan Courier S.A. y filial	96.801.150-2	Filial	Venta espacio de carga	-	-	1.895	1.592
			Cobranza interlineal	1.734	-	195	-
Lan Pax Group S.A. y filiales	96.969.680-0	Filial	Arriendo aeronaves otorgados	19.467	19.467	7.177	7.177
			Mantenimiento línea aeronaves	12.655	12.655	7.425	7.425
			Servicios administrativos y Ventas recibidos	3.316	(2.751)	1.537	(1.270)
			Servicio transporte recibidos	17.929	(16.733)	-	-
			Cobranza interlineal	15.284	-	8.099	-
			Pagos a cuenta de combustible	3.822	-	1.374	-
			Ventas pax y carga transferidas	-	-	1.352	-
			Traspaso anticipo aviones otorgado	-	-	60.424	-
			Financiamiento otorgado	-	-	18.659	-
			Otros pagos a cuenta	8.680	-	1.595	-
Sistemas de Distribución Amadeus Chile S.A.	78.074.340-9	Filial	Servicios administrativos y ventas recibidos	3.001	(2.522)	3.116	(2.619)
Lan Chile Investments Limited y filiales	Extranjera	Filial	Arriendo aeronaves otorgados	27.756	27.756	30.085	30.085
			Arriendo aeronaves recibidos	21.463	(21.463)	28.794	(25.702)
			Otros servicios prestados	4.328	4.156	4.117	3.995
			Otros servicios recibidos	3.914	(3.862)	4.167	(3.701)
			Mantenimiento línea aeronaves otorgado	17.455	17.455	14.454	14.454
			Cobranza interlineal	4.732	-	1.272	-
			Pagos a cuenta de combustible	14.829	-	11.761	-
			Pagos a cuenta de tasas aeronáuticas	4.421	-	4.825	-
			Otros pagos a cuenta	2.229	-	4.562	-
			Comisión agente ventas ganadas	5.348	4.799	-	-
			Servicios administración otorgados	1.996	1.996	-	-
Andes Airport Services S.A.	96.577.310-K	Filial Indirecta	Servicio handling rampa recibidos	10.229	(8.596)	6.944	(5.837)
			Otros pagos a cuenta	1.432	-	1.021	-
Fast Air Almacenes de Carga S.A.	96.631.520-2	Filial Indirecta	Bonificación comercial ganada	4.736	3.980	3.821	3.213
			Otros pagos a cuenta	1.372	-	976	-
Sociedad de Seguridad Aérea S.A.	78.005.760-2	Filial Indirecta	Servicio de seguridad recibido	1.942	(1.632)	1.947	(1.637)
Terminal de Exportación Internacional S.A.	96.854.560-4	Filial Indirecta	Servicio frigorífico recibido	2.557	(2.148)	2.174	(1.827)
			Otros pagos a cuenta	1.402	-	870	-
Transporte Aéreo S.A.	96.951.280-7	Filial Indirecta	Arriendo aeronaves otorgados	8.751	7.354	8.629	7.251
			Arriendo aeronaves recibidos	11.099	(9.559)	12.154	(10.214)
			Servicio transporte recibidos	1.255	(1.255)	1.418	(1.418)
			Servicio asistencia en tierra otorgado	2.135	1.794	1.676	1.408
			Servicios administrativos y ventas otorgado	861	724	1.654	1.435
			Asesorías comerciales y marketing otorgadas	-	-	9.939	8.352
			Mantenimiento línea aeronaves recibido	9.040	(7.585)	8.464	(7.112)

Sociedad	RUT	Naturaleza de la relación	Descripción de la transacción	2007		2006	
				Monto MUS\$	Efecto en resultados (cargo/abono) MUS\$	Monto MUS\$	Efecto en resultados (cargo/abono) MUS\$
			Contrato leasing aeronaves por cobrar	-	-	114.842	-
			Leasing aeronaves cobrados	7.008	-	1.683	-
			Intereses leasing aeronaves cobrados	6.198	6.136	1.619	2.360
			Arriendo de tripulación recibidos	6.024	(5.062)	-	-
			Pagos a cuenta de combustible	8.356	-	5.205	-
			Pagos cuenta cuotas préstamo aeronaves	7.429	-	7.290	-
			Pagos cuenta arriendo aeronaves	16.749	-	1.035	-
			Pagos cuenta seguros de aeronaves	2.134	-	2.668	-
			Otros pagos a cuenta	11.705	-	32.230	-
			Ventas pax transferidas recibidas	29.184	-	34.300	-
			Cesión de deuda otorgada	1.887	-	3.570	-
Transportes Lan Chile S.A.	96.645.970-0	Filial Indirecta	Servicio traslado de personal recibido	-	-	2.123	(2.101)
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Extranjera	Filial Indirecta	Arriendo aeronaves otorgados	18.843	18.843	18.598	18.598
			Arriendo aeronaves recibidos	-	-	1.430	(1.430)
			Servicio transporte otorgados	60.052	60.052	44.243	44.243
			Servicio transporte recibidos	32.453	(32.453)	27.437	(27.437)
			Otros servicios prestados	11.492	11.492	8.648	8.648
			Otros servicios recibidos	3.231	(3.231)	2.381	(2.381)
			Cobranza interlineal	27.121	-	16.355	-
			Pagos a cuenta de combustible	18.657	-	12.518	-
			Otros pagos a cuenta	1.234	-	1.197	-
Aerotransportes Mas de Carga S.A.	Extranjera	Filial Indirecta	Otros servicios prestados	2.730	2.730	2.859	2.859
			Servicio transporte recibidos	26.738	(26.738)	15.369	(15.369)
			Otros servicios recibidos	1.605	(1.422)	1.555	(1.352)
			Cobranza interlineal	390	-	1.919	-
			Pagos a cuenta de combustible	13.204	-	11.652	-
			Otros pagos a cuenta	9.291	-	7.347	-
Lan Perú S.A.	Extranjera	Filial Indirecta	Arriendo aeronaves otorgados	62.785	62.626	53.450	53.375
			Arriendo aeronaves recibidos	11.602	(11.599)	8.453	(8.453)
			Asistencia en tierra otorgados	6.815	6.771	3.405	3.388
			Comisión agente ventas ganadas	8.105	7.896	5.342	5.187
			Otros servicios prestados	14.861	14.857	5.215	5.209
			Otros servicios recibidos	3.093	(3.096)	2.487	(2.377)
			Arriendo bellies recibido	10.923	(10.713)	8.468	(8.304)
			Servicio agente general recibido	1.182	(1.144)	2.172	(2.062)
			Mantenimiento aviones otorgados	43.488	43.488	28.435	28.435
			Sistema de distribución	24.440	24.440	-	-
			Cobranza Interlineal	2.252	-	2.799	-
			Pagos a cuenta de combustible	20.148	-	13.424	-
			Pagos a cuenta de seguro aeronaves	2.044	-	2.851	-
			Otros pagos a cuenta	27.417	-	12.218	-
LanLogistics, Corp.	Extranjera	Filial Indirecta	Cesión de derecho	8.143	-	-	-
			Cumplimiento metas recibidas	580	(580)	2.084	(2.084)
			Cobranza Interlineal	1.162	-	3.437	-
Prime Airport Services Inc.	Extranjera	Filial Indirecta	Servicio handling rampa recibido	2.990	(2.990)	1.971	(1.971)
Austral Sociedad Concesionaria S.A.	96.921.070-3	Coligada	Tasas aeronáuticas recibidas	71	(71)	82	(82)
			Consumos básicos recibidos	42	(42)	33	(33)
			Disminución de capital	-	-	317	-
			Concesiones aeronáuticas recibidas	308	(308)	234	(234)
			Distribución de dividendos recibidos	196	-	-	-
Concesionaria Chucumata S.A.	96.778.310-2	Coligada	Tasas aeronáuticas recibidas	37	(37)	16	(16)
			Consumos básicos recibidos	3	3	4	(4)
			Concesiones aeronáuticas recibidas	27	(27)	39	(39)
			Disminución de capital	-	-	186	-
Lufthansa Lan Technical Training S.A.	96.847.880-K	Coligada	Arriendo edificio	16	16	16	16
			Capacitación recibida	391	(391)	321	(321)
			Otros pagos a cuenta	448	-	477	-
			Cesión de deuda otorgada	25	-	-	-
			Distribución de dividendos recibidos	210	-	-	-
Sociedad Concesionaria Aerosur S.A	96.888.630-4	Coligada Indirecta	Concesiones aeronáuticas recibidas	8	(8)	-	-
			Consumos básicos recibidos	5	(5)	-	-
			Tasas aeronáuticas recibidas	5	(5)	40	(40)
Choice Air Courier del Perú S.A.	Extranjera	Coligada Indirecta	Otros pagos a cuenta	14	-	3	-
Florida West International Airways Inc.	Extranjera	Coligada Indirecta	Servicio transporte otorgado	578	578	1.344	1.344
			Servicio transporte recibido	2.236	(2.236)	4.234	(4.234)
			Arriendo aeronaves recibidos	29.815	(29.815)	40.695	(40.695)
			Mantenimiento línea aeronaves recibido	-	-	387	(387)
			Cobranza interlineal	-	-	273	-
			Pagos a cuenta de combustible	143	-	9.265	-
			Otros pagos a cuenta	2.592	-	120	-
			Cesión de deuda otorgada	-	-	55.116	-

Sociedad	RUT	Naturaleza de la relación	Descripción de la transacción	2007		2006	
				Monto MUS\$	Efecto en (cargo/abono) MUS\$	Monto resultados (cargo/abono) MUS\$	Efecto en resultados MUS\$
Bancard Inversiones Limitada	96.894.180-1	Accionistas Comunes	Asesorías profesionales recibidas	127	(127)	99	(99)
Comunidad Mujer	65.216.000-K	Relación Con Accionista	Servicio publicidad recibidos	10	(10)	-	-
			Servicio de pasajes otorgados	10	10	-	-
Inversiones Costa Verde Limitada	96.810.370-9	Accionistas Comunes	Recuperación de gastos	-	-	12	-
Red de Televisión Chilevisión S.A.	96.669.520-K	Accionistas Comunes	Servicio publicidad recibidos	294	(245)	259	(217)
			Servicio de pasajes otorgados	372	372	272	272

La materialidad definida para exponer las transacciones efectuadas con empresas relacionadas son todos aquellos montos que superan MUS\$ 1.000. Para el caso de las empresas coligadas y accionistas comunes, se presentan todas las transacciones sin considerar la materialidad antes definida.

Nota 07. Existencias

Las existencias al 31 de diciembre de 2007 y 2006, valorizadas según lo descrito en Nota 2 f), incluyen los siguientes conceptos:

	2007 MUS\$	2006 MUS\$
Repuestos y materiales	48.524	39.235
Existencias Duty Free	4.410	3.231
Repuestos para la venta	1.736	49
Total	54.670	42.515

Los repuestos para la venta, se presentan netos de provisión por ajuste al valor de mercado por MUS\$ 3.264 al 31 de diciembre de 2007 (MUS\$ 2.121 en 2006).

Nota 08. Impuestos diferidos e impuesto a la renta

a) General

Al 31 de diciembre de 2007, la Sociedad presenta utilidad tributaria de MUS\$ 49.548 (MUS\$ 53.595 en 2006). De acuerdo a lo anterior, y a la normativa vigente, se ha constituido provisión de impuesto a la renta de primera categoría por MUS\$ 8.423 (MUS\$ 9.111 en 2006) y provisión de impuesto único por MUS\$ 63 (MUS\$ 58 en 2006), los cuales se presentan netos de pagos provisionales mensuales, bajo el rubro de Impuesto por recuperar.

b) Impuestos diferidos

Conforme al criterio descrito en Nota 2 n), los saldos de impuestos diferidos se detallan en cuadro adjunto.

Conceptos	2007				2006			
	Impuesto Diferido Activo		Impuesto Diferido Pasivo		Impuesto Diferido Activo		Impuesto Diferido Pasivo	
	Corto plazo MUS\$	Largo plazo MUS\$	Corto plazo MUS\$	Largo plazo MUS\$	Corto plazo MUS\$	Largo plazo MUS\$	Corto plazo MUS\$	Largo plazo MUS\$
Diferencias Temporarias								
Provisión cuentas incobrables	3.676	-	-	-	3.891	-	-	-
Provisión de vacaciones	1.194	808	-	-	1.030	690	-	-
Activos en leasing	-	-	-	18.948	-	-	-	17.061
Depreciación Activo Fijo	-	-	-	103.692	-	-	-	70.766
Otros eventos	1.531	19.045	1.341	-	2.451	7.783	109	-
Provisión obsolescencia	2.935	-	-	-	2.960	-	-	-
Comisiones activadas	-	-	1.742	-	-	-	1.589	-
Caducidad de pasajes	-	-	-	17.781	-	-	-	16.198
Gastos Activados	-	-	1.783	-	-	-	3.412	-
Intereses activados de aeronaves	-	-	-	9.889	-	-	-	6.396
Provisión de mantenimiento	-	-	-	10.807	-	-	-	7.812
Otros								
Cuentas complementarias-neto de amortización	-	-	-	8.407	-	-	-	8.645
Provisión de valuación	1.648	14.327	-	-	1.648	6.750	-	-
Totales	7.688	5.526	4.866	152.710	8.684	1.723	5.110	109.588

c) Efecto en resultados

Item	2007 MUS\$	2006 MUS\$
Gasto tributario corriente (provisión impuesto)	(8.411)	(9.169)
Ajuste gasto tributario (ejercicio anterior)	(1.405)	324
Efecto por activos o pasivos por impuesto diferido del ejercicio	(32.256)	(22.227)
Efecto por amortización de cuentas complementarias de activos y pasivos diferidos	(238)	(238)
Efecto en activos o pasivos por impuesto diferido por cambios en la provisión de valuación	(7.577)	(3.572)
Otros cargos o abonos en la cuenta	(199)	(357)
Totales	(50.086)	(35.239)

Nota 09. Otros activos circulantes

La composición de este rubro es la siguiente:

	2007 MUS\$	2006 MUS\$
Contratos a futuro (1)	6.280	7.778
Garantías otorgadas (aeronaes)	3.134	200
Otras garantías	717	599
Otros	939	3.048
Total	11.070	11.625

(1) Corresponde a contratos de cobertura de combustible, tasas de interés y forward de moneda. Los pasivos por obligaciones y provisiones asociados a dichos contratos se presentan dentro del rubro Otros pasivos circulantes.

Nota 10. Activos Fijos

a) Activo Fijo

Los bienes del activo fijo se encuentran valorizados según lo descrito en la Nota 2 h), i) y j) y su detalle es el siguiente:

	2007			2006		
	Valor Activo MUS\$	Depreciación Acumulada MUS\$	Valor Neto MUS\$	Valor Activo MUS\$	Depreciación Acumulada MUS\$	Valor Neto MUS\$
Terrenos	5.537	-	5.537	5.537	-	5.537
Edificios	35.332	(8.984)	26.348	35.177	(8.211)	26.966
Otras instalaciones	24.410	(10.950)	13.460	23.643	(8.701)	14.942
Obras en ejecución	1.274	-	1.274	339	-	339
Total Construcciones y obras de infraestructura	61.016	(19.934)	41.082	59.159	(16.912)	42.247
Aviones Boeing 767 Pasajeros	678.159	(88.863)	589.296	404.822	(61.784)	343.038
Avión Boeing 737 Pasajero	-	-	-	5.827	(5.197)	630
Aviones Airbus A318 Pasajeros	140.900	(1.785)	139.115	-	-	-
Aviones Airbus A319 Pasajeros	205.542	(17.161)	188.381	205.537	(5.982)	199.555
Aviones Airbus A320 Pasajeros	225.980	(37.138)	188.842	145.939	(30.981)	114.958
Motores y rotables	394.078	(108.875)	285.203	276.162	(91.989)	184.173
Equipos de comunicación y computación	63.039	(49.381)	13.658	61.819	(47.122)	14.697
Otras maquinarias y equipos	33.605	(24.470)	9.135	31.233	(22.134)	9.099
Total Maquinarias y equipos	1.741.303	(327.673)	1.413.630	1.131.339	(265.189)	866.150
Aviones Boeing 767 en leasing Pasajeros	227.908	(98.481)	129.427	229.206	(87.375)	141.831
Aviones Boeing 767 en leasing Cargueros	152.744	(57.949)	94.795	152.273	(52.498)	99.775
Almacenes de repuestos	21.536	-	21.536	18.466	-	18.466
Muebles y equipos de oficina	9.755	(6.428)	3.327	9.307	(5.819)	3.488
Otros activos fijos	40.386	(23.304)	17.082	40.288	(21.042)	19.246
Total Otros activos fijos	452.329	(186.162)	266.167	449.540	(166.734)	282.806
Totales	2.260.185	(533.769)	1.726.416	1.645.575	(448.835)	1.196.740

El cargo a resultados, clasificado bajo Costos de explotación, por depreciación del ejercicio asciende a MUS\$ 89.592 y en Gastos de administración y ventas asciende a MUS\$ 11.617 (MUS\$ 66.231 y MUS\$ 12.385 respectivamente en 2006).

Por sus características, las existencias denominadas rotables, se presentan clasificadas en el ítem Motores y rotables. Los repuestos en existencias, cuyo período de consumo es superior a un año, se presentan clasificados en el rubro Otros activos fijos sin depreciarlos y netos de provisión de obsolescencia por MUS\$ 9.646 al 31 de diciembre 2007 (MUS\$ 12.717 en 2006).

Al 31 de diciembre de 2007, el rubro Maquinarias y equipos se presenta neto de una provisión por abatimiento Flota Boeing 737, por MUS\$ 3.100 (MUS\$ 3.100 en 2006).

b) Activos en leasing

Los bienes del Activo fijo adquiridos bajo la modalidad de leasing financiero, se encuentran clasificados dentro del rubro Otros activos fijos, y corresponden a:

b.1) Con fecha 30 de septiembre de 2004, la Sociedad vendió su participación en los establecimientos permanentes Condor Leasing LLC e Eagle Leasing LLC, ambos dueños de un total de cinco aeronaves Boeing 767-300 (tres y dos, respectivamente), manteniéndose vigente el contrato de leasing financiero que ambas sociedades habían suscrito originalmente con Lan Airlines S.A. por cada una de las mencionadas aeronaves.

c) Composición de la flota

Aeronaves de propiedad de la Sociedad:

2007	2006	Aeronave	Modelo	Uso
-	1	Boeing 737	200ADV	Pasajero
10	7	Boeing 767	300ER	Pasajero
2	2	Boeing 767	300F	Carguero (*)
1	1	Boeing 767	200ER	Pasajero (**)
5	-	Airbus A318	100	Pasajero
6	6	Airbus A319	100	Pasajero
6	4	Airbus A320	200	Pasajero (***)
30	21	Total Flota Propia		

(*) Arrendados a Lan Cargo S.A y Aerolinhas Brasileiras S.A.

(**) Arrendado a Aerovías de México S.A.

(***) Arrendados a Inversiones Lan S.A.

Aeronaves arrendadas y operadas por la Sociedad:

2007	2006	Aeronave	Modelo	Uso
8	10	Boeing 767	300ER	Pasajero
6	4	Airbus A320	200	Pasajero
5	4	Airbus A340	300	Pasajero
19	18	Total Flota Arrendada		
49	39	Total Flota		

Nota 11. Transacciones de venta con retroarrendamiento

La Sociedad, al cierre de los presentes Estados Financieros, posee un contrato de Venta con retroarrendamiento de fecha marzo 2002, en el cual actúa en calidad de vendedora - arrendataria, y su detalle es el siguiente:

Descripción	Precio compra-venta MUS\$	Valor nominal Contrato MUS\$	N° cuotas pactadas	Período del Contrato (Años)	Utilidad por Venta MUS\$	Amortización		Monto por amortizar	
						2007 MUS\$	2006 MUS\$	2007 MUS\$	2006 MUS\$
Dos motores flota Airbus A320	13.100	9.684	84	7	6.883	5.654	4.671	1.229	2.212

Nota 12. Inversiones en empresas relacionadas

a) Valor patrimonial

La Sociedad ha constituido provisiones relacionadas con aquellas filiales que al cierre de cada ejercicio presentan patrimonio negativo, las cuales se incluyen en la cuenta Provisiones (Nota 17).

La Sociedad posee influencia significativa en algunas coligadas cuyo porcentaje de participación es menor a un 20%, razón por la cual ha mantenido como método de valorización, el Valor Patrimonial Proporcional (V.P.P.).

b) Información sobre inversiones en el exterior

La Sociedad, tal como se muestra en cuadro de detalle, mantiene inversiones en sociedades extranjeras, las cuales no han realizado remesas de utilidades significativas al cierre de ambos ejercicios.

c) Información adicional

1.- Lan Pax Group S.A.

Con fecha 20 de diciembre de 2007, en junta extraordinaria de accionistas, se acuerda reducir el capital de la filial Lan Argentina S.A. (ex-Aéro 2000 S.A.), reducción que se realiza en proporción a las tenencias accionarias de cada uno de los accionistas. El capital se conformaba por 11.068.484 acciones nominales, quedando reducidas a 6.176.253 acciones nominales.

Con fecha 28 de agosto de 2007, la filial Lan Pax Group S.A. participó de un aumento de capital en Inversora Cordillera S.A., por MUS\$ 18.526, aumentando su porcentaje de participación de un 80% a un 90,52%. Esta operación generó un menor valor por MUS\$ 1.755.

Con fecha 28 de agosto de 2007, la filial Lan Pax Group S.A. participó de un aumento de capital en Lan Argentina S.A. (ex - Aero 2000 S.A.) por MUS\$ 904, manteniendo su porcentaje de participación del 4%.

Con fecha 28 de agosto de 2007, la filial Inversora Cordillera S.A. participó de un aumento de capital en Lan Argentina S.A. (ex - Aero 2000 S.A.) por MUS\$ 18.742, manteniendo su porcentaje de participación del 95%.

Con fecha 20 de junio de 2007, la filial Lan Pax Group S.A. participó de un aumento de capital en Inversora Cordillera S.A. por MUS\$ 2.543, manteniendo su porcentaje de participación del 80%.

Con fecha 20 de junio de 2007, la filial Inversora Cordillera S.A. participó de un aumento de capital en Lan Argentina S.A. (ex - Aero 2000 S.A.) por MUS\$ 2.503 manteniendo su porcentaje de participación del 95%.

Con fecha 22 de diciembre de 2006, las filiales Lan Pax Group S.A. e Inversora Cordillera S.A. participan de un aumento de capital en Lan Argentina S.A. (ex - Aero 2000 S.A.) por MUS\$ 296 y MUS\$ 7.026, manteniendo sus porcentajes de participación del 4% y 95%, respectivamente.

Con fecha 10 de octubre de 2006, se constituyó la sociedad Perdiz Leasing Limited donde Lan Pax Group S.A., tiene una participación de un 99% (99 acciones), equivalente a US\$ 99.

Con fecha 29 de septiembre de 2006, se constituyó la sociedad Atlantic Aviation Investments LLC donde Lan Pax Group S.A., tiene una participación de un 99% (990 acciones), equivalente a US\$ 990.

Con fecha 17 de agosto de 2006, la filial Lan Pax Group S.A. adquirió el 31% de la sociedad Inversora Cordillera S.A. por MUS\$ 1.872 equivalentes a 4.116.818 acciones, aumentando su porcentaje de participación de un 49% a un 80%. Además realiza un aporte, por aumento de capital, por MUS\$ 7.488. Esta operación generó un menor valor de MUS\$ 1.872.

Con fecha 17 de agosto de 2006, la filial Lan Pax Group S.A. adquirió el 1,55% de la sociedad Lan Argentina S.A. (ex - Aero 2000 S.A.) por

MUS\$ 70 equivalentes a 29.140 acciones, aumentando su porcentaje de participación de un 2,45% a un 4%. Además realiza un aporte, por aumento de capital, por MUS\$ 94. Esta operación generó un menor valor de MUS\$ 70.

2.- Lan Cargo S.A.

Con fecha 20 de diciembre de 2007 fue autorizada por la División de Corporaciones del Estado de Delaware la disolución de la sociedad LanLogistics, Corp., filial de Lan Cargo S.A. La disolución originó el reverso de la provisión de patrimonio negativo por MUS\$ 16.793 en la Sociedad Lan Cargo S.A.

Con fecha 16 de mayo de 2007, la Sociedad LanLogistic, Corp., filial de Lan Cargo S.A., vendió el total de la participación que mantenía en las sociedades Skyworld International Couriers, Inc., Lanbox, Inc., y con fecha 30 de abril de 2007 la participación en All Cargo Net, operaciones que generaron una pérdida por venta de MUS\$ 4.252.

Con fecha 27 de abril de 2007, la filial Lan Cargo S.A. realizó una distribución de dividendos por un monto de MUS\$ 30.833.

Con fecha 28 de abril de 2006, la filial Lan Cargo S.A realizó una distribución de dividendos por un monto de MUS\$ 5.934.

3.- Lan Chile Investments Limited

Con fecha 29 de marzo de 2007, la filial Lan Chile Investments Limited canceló saldo de capital por enterar en Puerto Montt Holding por US\$ 600.

4. Andes Airport Services S.A.(Ex - Servicios Aeroportuarios Lan Chile S.A.)

Con fecha 3 de agosto de 2006, Lan Airlines S.A. vendió el 2% de participación de su filial Andes Airport Services S.A. (ex - Servicios Aeroportuarios Lan Chile S.A.) a su filial Lan Pax Group S.A., por un monto de US\$ 117,68 equivalente a una acción.

5.- Lan Courier S.A.

Con fecha 15 de diciembre de 2006, Lan Airlines S.A. vendió el 99,99% de participación de su filial Lan Courier S.A. a sus filiales Lan Cargo S.A. e Inversiones Lan S.A., 99,98% y 0,01% respectivamente, por un monto total de MUS\$ 5.638, equivalente a 8.837.860 acciones. Esta transacción generó un resultado no realizado de MUS\$ 2.620.

6.- Atlantic Aviation Investments LLC.

Con fecha 29 de septiembre de 2006, se constituyó la sociedad Atlantic Aviation Investments LLC. donde Lan Airlines S.A., tiene una participación de un 1% (10 acciones), equivalente a US\$ 10.

7.- Perdiz Leasing Limited

Con fecha 10 de octubre de 2006, se constituyó la sociedad Perdiz Leasing Limited donde Lan Airlines S.A., tiene una participación de un 1% (1 acción), equivalente a US\$ 1.

8.- Lan Perú S.A.

En mayo de 2007, la filial Lan Perú S.A. realizó una distribución de dividendos por un monto de MUS\$ 737.

La Sociedad ha estimado que el valor libro de las inversiones realizadas a contar del 1 de enero de 2004, constituyen una buena aproximación del valor justo, por tal motivo, se ha utilizado éste como base para la valorización de las inversiones.

d) Resultados no realizados

La Sociedad ha reconocido Resultados no realizados por:

1.- Asesorías informáticas de terceros, consistentes en el desarrollo de productos informáticos, instalación y capacitación en su uso, con las siguientes filiales:

Filial	Fecha de Transacción	Resultado no realizado	Resultado realizado del ejercicio	
		MUS\$	2007 MUS\$	2006 MUS\$
Transporte Aéreo S.A.	28-nov-03	506	156	156
Transportes Lan Chile S.A.	28-nov-03	-	-	4
Comercial Masterhouse S.A.	28-nov-03	11	3	3
Sistemas de Distribución Amadeus Chile S.A.	28-nov-03	8	3	3
Lan Courier S.A.	31-dic-03	149	46	46

Estos resultados se realizan desde abril 2004, de acuerdo a la vida útil asignada al Activo fijo que los originó.

2.- Venta de participación de su filial Lan Courier S.A.:

Filial	Fecha de Transacción	Resultado no realizado	Resultado realizado del ejercicio	
		MUS\$	2007 MUS\$	2006 MUS\$
Lan Cargo S.A.	15-dic-06	2.490	130	-

Este resultado se realiza a partir de enero 2007, de acuerdo a la amortización del mayor valor de inversión originado en Lan Cargo S.A.

e) Detalle de las inversiones

RUT	Sociedad	Pais de origen	Moneda control de la inversión	Nro. de acciones	Porcentaje de participación		Patrimonio Sociedades		Resultado del Ejercicio		Resultado del Devengado		VP / VPP		Resultados no realizados		Valor contable de la inversión	
					2007	2006	2007 MUS\$	2006 MUS\$	2007 MUS\$	2006 MUS\$	2007 MUS\$	2006 MUS\$	2007 MUS\$	2006 MUS\$	2007 MUS\$	2006 MUS\$	2007 MUS\$	2006 MUS\$
9.3383.000-4	Lan Cargo S.A.	Chile	Dólar	62.131.694	99,89394	99,89394	365.121	255.366	140.618	102.888	140.468	102.779	364.734	255.098	(2.490)	(2.620)	367.224	257.718
96.763.900-1	Inmobiliaria Aeronáutica S.A.	Chile	Dólar	100	99,01000	99,01000	10.341	7.838	2.503	1.724	2.478	1.707	10.240	7.760	-	-	10.240	7.760
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A.	Chile	Dólar	345	99,71000	99,71000	3.255	3.084	171	(3.828)	171	(3.817)	3.246	3.075	-	-	3.246	3.075
96.801.150-2	Lan Courier S.A.	Chile	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.395	-	-	-	-	-	-
96.921.070-3	Austral Sociedad Concesionaria S.A.	Chile	-	352	20,00000	20,00000	3.308	4.431	1.288	864	257	173	661	886	-	-	661	886
78.074.340-9	Sistemas de Distribución Amadeus Chile S.A.	Chile	Dólar	919	50,00000	50,00000	1.571	1.826	242	265	121	132	786	913	-	-	786	913
96.847.880-K	Lufthansa Lan Technical Training S.A.	Chile	-	50	50,00000	50,00000	1.405	1.217	448	392	224	196	702	609	-	-	702	609
96.967.400-9	Lan Card S.A.	Chile	Dólar	99	99,00000	99,00000	338	527	(189)	339	(187)	336	335	522	-	-	335	522
96.778.310-2	Concesionaria Chucumata S.A.	Chile	-	167	16,70000	16,70000	712	1.499	734	808	123	135	119	250	-	-	119	250
96.518.860-6	Comercial Masterhouse S.A.	Chile	Dólar	10.059	99,99000	99,99000	311	38	273	(49)	273	(49)	311	38	-	-	311	38
96.969.690-8	Línea Aérea Nacional Chile S.A.	Chile	Dólar	99	99,00000	99,00000	(1)	1	(3)	(2)	(3)	(2)	-	1	-	-	-	1
96.577.310-K	Andes Airport Service S.A.	Chile	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A.	Chile	Dólar	609	99,83607	99,83607	(27.223)	(22.001)	(5.222)	(14.847)	(5.213)	(14.823)	-	-	-	-	-	-
Extranjera	Lan Chile Investments Limited	Islas Cayman	Dólar	9.999	99,99000	99,99000	(6.609)	(7.683)	1.074	1.440	1.074	1.440	-	-	-	-	-	-
Extranjera	Lan Perú S.A.	Perú	Dólar	64.286	49,00000	49,00000	7.204	6.465	2.308	2.288	1.131	1.121	3.531	3.168	-	-	3.531	3.168
Total													384.665	272.320	(2.490)	(2.620)	387.155	274.940

Nota 13. Menor y Mayor valor de inversiones

RUT	Sociedad	2007		2006	
		Monto amortizado en el período MUS\$	Saldo menor valor MUS\$	Monto amortizado en el período MUS\$	Saldo menor valor MUS\$
93.383.000-4	Lan Cargo S.A.	1.810	17.194	1.810	19.004
Total		1.810	17.194	1.810	19.004

Nota 14. Otros (Activos)

La composición de este rubro es la siguiente:

	2007 MUS\$	2006 MUS\$
a) Depósitos en garantía:		
Depósitos en garantía (aeronaves)	11.630	7.370
Otros	102	45
Subtotal	11.732	7.415
b) Otros activos de largo plazo:		
Anticipos aviones (1)	214.188	155.260
Resultado no realizado por contratos a futuro (2)	57.177	26.828
Otros	3.298	3.276
Subtotal	274.663	185.364
Total	286.395	192.779

(1) Corresponden, principalmente, a anticipos por compra de aeronaves. De acuerdo con las condiciones pactadas estos importes serán recuperados al momento de la recepción de las aeronaves. Los valores de corto plazo, se incluyen en rubro Deudores varios, según se indica en Nota 5 c).

(2) Corresponde a contratos de cobertura de tasas de interés.

Nota 15. Obligaciones con bancos e instituciones financieras a largo plazo - porción corto plazo

Rut	Banco o Institución Financiera	Tipos de Monedas e Índice de Reajuste					
		Dólares		Otras Monedas extranjeras		Totales	
		2007 MUS\$	2006 MUS\$	2007 MUS\$	2006 MUS\$	2007 MUS\$	2006 MUS\$
Extranjera	Calyon	17.314	16.951	-	-	17.314	16.951
Extranjera	Private Export Funding Corporation	41.539	30.898	-	-	41.539	30.898
Extranjera	ING	10.698	10.325	-	-	10.698	10.325
Extranjera	BNP Paribas	28.009	14.843	-	-	28.009	14.843
Extranjera	ABN Amro	4.432	-	-	-	4.432	-
	Totales	101.992	73.017	-	-	101.992	73.017
	Monto capital adeudado	94.389	67.070	-	-	94.389	67.070
	Tasa int prom anual	5,1872%	5,2370%	-	-	-	-
	Porcentaje obligaciones moneda extranjera (%)	100,00					
	Porcentaje obligaciones moneda nacional (%)	-					

Nota 16. Obligaciones con bancos e instituciones financieras largo plazo

RUT	Banco o Institución Financiera	Moneda Índice de Reajuste	Años de vencimiento					Fecha cierre periodo actual		Fecha cierre periodo anterior Total largo plazo al cierre de los Estados Financieros MUS\$	
			Más de 1 hasta 2	Más de 2 hasta 3	Más de 3 hasta 5	Más de 5 hasta 10	Más de 10 años	Total largo plazo al cierre de los Estados Financieros MUS\$	Tasa de interés anual promedio		
Extranjera	Calyon	Dólares	16.455	17.018	35.802	57.892	24.158	12	151.325	L+0,9696%	162.466
Extranjera	Private Export Funding Corporation	Dólares	40.284	42.188	90.413	264.689	49.572	12	487.146	4,6948%	390.204
Extranjera	ING	Dólares	10.299	10.840	22.833	33.143	1.843	11	78.958	5,2128%	88.731
Extranjera	BNP Paribas	Dólares	27.674	29.249	63.398	192.328	56.867	12	369.516	5,4083%	211.949
Extranjera	ABN Amro	Dólares	4.374	4.651	10.125	30.997	15.089	12	65.236	5,6510%	-
Totales			99.086	103.946	222.571	579.049	147.529		1.152.181		853.350

Porcentaje obligaciones moneda extranjera (%)100,00

Nota 17. Provisiones y castigos

a) Provisiones

La composición de este rubro, que se encuentra valorizado según se indica en Nota 2 p), es la siguiente:

	Corto plazo		Largo plazo	
	2007 MUS\$	2006 MUS\$	2007 MUS\$	2006 MUS\$
Mantenimiento aeronaves y motores	47.676	27.564	38.889	28.533
Provisión investigación Comisión Europea (1)	-	-	25.000	-
Patrimonio negativo filiales	33.788	29.648	-	-
Premios Lan Pass	8.150	8.537	-	-
Vacaciones	7.024	6.057	4.752	4.060
Otros	4.677	275	16.742	6.533
Total	101.315	72.081	85.383	39.126

b) Castigos

Los castigos efectuados al 31 de diciembre de 2007 y 2006, son los siguientes:

	2007 MUS\$	2006 MUS\$
Deudores incobrables	7.493	1.191
Obsolescencia de repuestos y rotables	849	751
Total	8.342	1.942

Ambos castigos se efectuaron con cargo a provisiones.

(1) Provisión constituida con ocasión de la instrucción de un proceso de la Comisión Europea por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea europea.

Nota 18. Otros pasivos a largo plazo

El detalle de los Otros pasivos a largo plazo es el siguiente:

	2007 MUS\$	2006 MUS\$
Obligaciones por leasing (1)	93.152	128.141
Contratos a futuro (2)	51.593	19.686
Anticipo cobranzas ventas U.S.A. (3)	6.752	19.578
Otros	798	1.783
Total	152.295	169.188

(1) La porción de corto plazo ascendente a MUS\$ 37.679 (MUS\$ 35.864 en 2006), se presenta dentro del rubro Obligaciones largo plazo con vencimiento dentro de un año.

(2) Corresponde a contratos de cobertura de tasas de interés.

(3) Con fecha 30 de marzo de 1999, Lan Airlines S.A. celebró un contrato de Securitización con la empresa Pelican Finance Ltd. por un monto original de MUS\$ 60.000, acordando ceder y vender en Estados Unidos de Norteamérica, los derechos que le corresponden de cobrar y percibir respecto de ciertos emisores de tarjetas de crédito, provenientes de ventas futuras de pasajes efectuadas con tarjetas de crédito de dicho país. La cesión de tales derechos autoriza al adquirente al recupero de la inversión entre los años 2001 y 2006, con un costo financiero de 6,82% anual.

Al 31 de marzo de 2006 se encuentran totalmente cancelados los compromisos adquiridos por la negociación descrita anteriormente con Pelican Finance Ltd.

Con fecha 22 de agosto de 2002, Lan Airlines S.A. celebró un contrato de Securitización con la empresa Pelican Finance Ltd. por un monto original de MUS\$ 40.000, acordando ceder y vender en Estados Unidos de Norteamérica, los derechos que le corresponden de cobrar y percibir respecto de ciertos emisores de tarjetas de crédito, provenientes de ventas futuras de pasajes efectuadas con tarjetas de crédito de dicho país. La cesión de tales derechos autoriza al adquirente al recupero de la inversión entre los años 2006 y 2009, con un costo financiero de 6,96% anual.

Los desembolsos por los contratos anteriormente descritos se encuentran reflejados en el ítem Otros desembolsos por financiamiento, en el Estado de Flujos de Efectivo (Nota 24).

Respecto del Estado de resultados, los intereses devengados se encuentran reflejados bajo el rubro Gastos financieros, presentados dentro del resultado fuera de la explotación.

La porción de corto plazo ascendente a MUS\$ 12.826 (MUS\$ 11.970 en 2006) se presenta dentro del rubro Obligaciones largo plazo con vencimiento dentro de un año.

Nota 19. Cambios en el patrimonio

a) Aumento de capital

En Junta Extraordinaria de Accionistas celebrada el 5 de abril de 2007, se acordó un aumento de capital social mediante la emisión de 22.090.910 acciones de pago, de iguales características a las existentes, de las cuales al 31 de diciembre de 2007, han sido suscritas y pagadas 19.881.819 acciones equivalentes a MUS\$ 319.141.

b) Opción de acciones para planes de compensación:

En Junta Extraordinaria de Accionistas celebrada el 5 de abril de 2007 se acordó un plan de compensaciones para los ejecutivos de la Compañía, mediante el otorgamiento de opciones para la suscripción de acciones. Para estos efectos se destinó un 10% de las acciones representativas del aumento de capital aprobado en esa fecha.

Con fecha 17 de Mayo de 2007 el Directorio acordó otorgar a un grupo de ejecutivos la opción para la suscripción de un total de 2.209.091 opciones de acciones, al valor de colocación fijado para este efecto, esto es US\$ 16,11208 por cada una de ellas, lo cual fue formalizado en el mes de diciembre de 2007 a través de la celebración de contratos de opciones para la suscripción de acciones, de acuerdo a las proporciones que se muestran en el siguiente calendario de devengamiento y que dice relación con la condición de permanencia del ejecutivo a esas fechas para el ejercicio de las opciones:

Porcentaje	Período
30%	Desde el 1/Julio/2009
30%	Desde el 1/Julio/2010
40%	Desde el 1/Julio/2011

De acuerdo a lo descrito en nota 2 x), estas opciones han sido valorizadas y registradas de acuerdo al valor justo a la fecha de otorgamiento, el que determinado a través del método "Black-Sholes-Merton".

Dado que estas opciones fueron entregadas en diciembre de 2007, el valor justo determinado será registrado con cargo a remuneraciones y abono a otras reservas a partir de enero de 2008, en forma lineal durante el período del otorgamiento de las opciones y la fecha en que estas alcancen el carácter de irrevocable.

Al 31 de diciembre de 2007 se encontraban firmados contratos por un total de 1.235.000 opciones de acciones.

c) Dividendos

En Sesión Ordinaria de Directorio celebrada el 21 de diciembre de 2007, se acordó el reparto de un dividendo provisorio de US\$ 0,35389 por acción con cargo a los resultados del ejercicio 2007. Al 31 de diciembre de 2007 este monto se presenta en el rubro dividendos por pagar, los cuales se cancelarán durante el mes de enero 2008.

En Sesión Ordinaria de Directorio celebrada el 31 de julio de 2007, se acordó el reparto de un dividendo provisorio de US\$ 0,26596 por acción con cargo a los resultados del ejercicio 2007, los cuales se cancelaron durante el mes de agosto de 2007.

En Junta Ordinaria de Accionistas celebrada el 5 de abril de 2007, se acordó el reparto de dividendos definitivos con cargo a los resultados del ejercicio 2006 de US\$ 0,52965 por acción, imputando a dicha suma los dividendos provisorios repartidos en los meses de julio y diciembre de 2006 de US\$ 0,15071 por acción y de US\$ 0,21256 por acción, respectivamente, quedando por pagar US\$0,16638 por acción, los cuales se cancelaron durante el mes de abril de 2007.

En Sesión Ordinaria de Directorio celebrada el 26 de diciembre de 2006, se acordó el reparto de un dividendo provisorio de US\$ 0,21256 por acción con cargo a los resultados del ejercicio 2006. Al 31 de diciembre de 2006, este monto se presentó en el rubro Dividendos por pagar, los cuales se cancelaron durante el mes de enero de 2007.

En Sesión Ordinaria de Directorio celebrada el 24 de julio de 2006, se acordó el reparto de un dividendo provisorio de US\$ 0,15071 por acción con cargo a los resultados del ejercicio 2006, los cuales se cancelaron durante el mes de agosto de 2006.

En Junta Ordinaria de Accionistas celebrada el 28 de abril de 2006, se acordó el reparto de dividendos definitivos con cargo a los resultados del ejercicio 2005, de US\$ 0,22983 por acción, imputando a dicha suma los dividendos provisorios repartidos en los meses de agosto 2005 y enero 2006 de US\$ 0,11430 por acción y de US\$ 0,10975 por acción, respectivamente, quedando por pagar US\$ 0,00578 por acción, los cuales se cancelaron durante el mes de mayo de 2006.

El valor libro de la acción al cierre del ejercicio alcanza la suma de US\$ 2,9164 (US\$ 1,9639 al 31 de diciembre de 2006).

d) Otras reservas

El saldo de la cuenta Otras reservas, al cierre de cada ejercicio, se compone como sigue:

	2007 MUS\$	2006 MUS\$
Reserva por ajuste al valor del activo fijo (1)	2.620	2.620
Costo de emisión y colocación de acciones (2)	(2.672)	-
Total	(52)	2.620

(1) Esta reserva no es distribuible y sólo puede ser capitalizada.

(2) Ver Nota 23.

e) Cambios en las cuentas patrimoniales

Rubro	31-12-2006								
	Capital pagado	Reserva revalorización Capital	Sobreprecio en venta de acciones	Otras reservas	Reserva futuros dividendos	Resultados Acumulados	Dividendos Provisorios	Déficit Período de Desarrollo	Resultado del Ejercicio
Saldo Inicial	134.303	-	-	2.620	-	290.640	(71.451)	-	146.601
Distribución resultado ejercicio anterior	-	-	-	-	-	146.601	-	-	(146.601)
Dividendo definitivo ejercicio anterior	-	-	-	-	-	(73.294)	71.451	-	-
Aumento del capital con emisión de acciones de pago	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Capitalización reservas y/o utilidades	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Déficit acumulado período de desarrollo	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dividendos distribuidos	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Revalorización capital propio	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Resultado del ejercicio	-	-	-	-	-	-	-	-	241.300
Dividendos provisorios	-	-	-	-	-	-	(115.850)	-	-
Saldo Final	134.303	-	-	2.620	-	363.947	(115.850)	-	241.300
Saldos Actualizados	134.303	-	-	2.620	-	363.947	(115.850)	-	241.300

Rubro	31-12-2007								
	Capital pagado	Reserva revalorización Capital	Sobreprecio en venta de acciones	Otras reservas	Reserva futuros dividendos	Resultados Acumulados	Dividendos Provisorios	Déficit Período de Desarrollo	Resultado del Ejercicio
Saldo Inicial	134.303	-	-	2.620	-	363.947	(115.850)	-	241.300
Distribución resultado ejercicio anterior	-	-	-	-	-	241.300	-	-	(241.300)
Dividendo definitivo ejercicio anterior	-	-	-	-	-	(168.910)	115.850	-	-
Aumento del capital con emisión de acciones de pago	319.141	-	-	(2.672)	-	-	-	-	-
Capitalización reservas y/o utilidades	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Déficit acumulado período de desarrollo	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dividendos distribuidos	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Revalorización capital propio	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Resultado del ejercicio	-	-	-	-	-	-	-	-	308.323
Dividendos provisorios	-	-	-	-	-	-	(210.000)	-	-
Saldo Final	453.444	-	-	(52)	-	436.337	(210.000)	-	308.323
Saldos Actualizados	-	-	-	-	-	-	-	-	-

f) Número de Acciones

Serie	Nro. acciones suscritas	Nro. acciones pagadas	Nro. acciones con derecho a voto
Unica	338.790.909	338.790.909	338.790.909

g) Capital

Serie	Capital suscrito MUS\$	Capital pagado MUS\$
Unica	453.444	453.444

Nota 20. Otros ingresos y egresos fuera de la explotación

El detalle de los Otros ingresos y egresos fuera de la explotación es el siguiente:

a) Otros ingresos fuera de la explotación

	2007 MUS\$	2006 MUS\$
Hedge combustible	6.566	-
Utilidad en venta de activos fijos	1.203	1.106
Efecto cambio contable de mantenimiento	-	24.539
Otros	883	642
Total	8.652	26.287

b) Otros egresos fuera de la explotación

	2007 MUS\$	2006 MUS\$
Provisión investigación Comisión Europea (1)	25.000	-
Resultado por disolución de sociedad (2)	16.175	-
Indemnización extraordinaria al personal	-	6.551
Hedge combustible	-	5.536
Provisión abatimiento flota Boeing 737 (3)	-	3.100
Otros	1.361	527
Total	42.536	15.714

(1) Provisión constituida con acasión de la instrucción de un proceso de la Comisión Europea por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea europea.

(2) Relacionado con revelación en Nota 12c número 2.

(3) Ver Nota 10.

Nota 21. Corrección monetaria

	Indice de reajustabilidad	2007 MUS\$	2006 MUS\$
Inversiones en empresas relacionadas	I.P.C.	83	162
Otros activos no monetarios	I.P.C.	728	27
(Pérdida) Utilidad por Corrección monetaria	-	811	189

Nota 22. Diferencia de cambio

Rubro	Moneda	2007 MUS\$	2006 MUS\$
Activos (cargos) / abonos			
Disponible	Euro	99	328
Disponible	Real brasileño	(145)	16
Disponible	Peso argentino	(16)	99
Disponible	\$ No reajutable	(4.163)	2.167
Disponible	Otras monedas	(77)	206
Depósitos a plazo	\$ No reajutable	5.906	(2.894)
Depósitos a plazo	Otras monedas	(14)	34
Valores negociables	Euro	9	46
Valores negociables	\$ No reajutable	57	(137)
Valores negociables	Otras monedas	(4)	(7)
Deudores por venta	Peso colombiano	320	196
Deudores por venta	Euro	4.961	(137)
Deudores por venta	Real brasileño	1.940	513
Deudores por venta	Peso argentino	(158)	48
Deudores por venta	Dólar australiano	(554)	(107)
Deudores por venta	\$ No reajutable	2.294	1.873
Deudores por venta	Otras monedas	563	(1.014)
Documentos por cobrar	Euro	40	-
Documentos por cobrar	\$ No reajutable	41	(430)
Documentos por cobrar	Otras monedas	45	56
Deudores varios	Peso colombiano	60	-
Deudores varios	Euro	81	82
Deudores varios	Dólar australiano	405	-
Deudores varios	\$ No reajutable	978	(1.764)
Deudores varios	\$ Reajutable	173	(46)
Deudores varios	Otras monedas	454	193
Documentos y cuentas por cobrar EE.RR.	Otras monedas	-	2
Impuestos por recuperar	Peso argentino	(25)	8
Impuestos por recuperar	Peso mexicano	(98)	44
Impuestos por recuperar	\$ Reajutable	1.563	(331)
Impuestos por recuperar	Otras monedas	14	219
Gastos pagados por anticipado	\$ No reajutable	1	(10)
Gastos pagados por anticipado	Otras monedas	18	8
Otros activos circulantes	Euro	25	19
Otros activos circulantes	\$ No reajutable	(455)	(205)
Otros activos circulantes	\$ Reajutable	12	(11)
Otros activos circulantes	Otras monedas	1	1
Inversiones empresas relacionadas	\$ Reajutable	67	(202)
Inversión en otras sociedades	\$ Reajutable	-	(59)
Deudores a largo plazo	\$ Reajutable	256	(4)
Documentos y cuentas por cobrar EE.RR largo plazo	\$ No reajutable	-	(182)
Otros	Euro	28	(17)
Otros	\$ No reajutable	(17)	(21)
Otros	Otras monedas	-	(1)
Total (cargos) abonos		14.685	(1.421)
Pasivos (cargos) / abonos			
Dividendos por pagar	\$ Reajutable	(12)	-
Cuentas por pagar	\$ No reajutable	(6.011)	1.857
Cuentas por pagar	Otras monedas	(443)	(403)
Acreedores varios	\$ No reajutable	(28)	-
Documentos y cuentas por pagar EE.RR	\$ No reajutable	(260)	(104)
Provisiones	\$ No reajutable	(327)	(344)
Provisiones	Otras monedas	207	12
Retenciones	Peso argentino	(13)	5
Retenciones	\$ No reajutable	(1.155)	(86)
Retenciones	Otras monedas	(26)	(19)
Impuesto a la renta	Otras monedas	(54)	(8)
Ingresos percibidos por adelantado	\$ No reajutable	12.686	6.886
Ingresos percibidos por adelantado	Otras monedas	(2.246)	(225)
Otros pasivos circulantes	\$ No reajutable	(10)	1
Otros pasivos circulantes	Otras monedas	(19)	(4)
Provisiones largo plazo	\$ No reajutable	(261)	191
Provisiones largo plazo	Otras monedas	(3)	(54)
Total (cargos) abonos		2.025	7.705
(Pérdida) Utilidad por diferencias de cambio		16.710	6.284

Nota 23. Gasto de emisión y colocación de títulos accionarios y de títulos de deuda

El detalle de los gastos de emisión y colocación de acciones, incurridos por la Sociedad, al 31 de diciembre de 2007 y registrados según lo descrito en Nota 2 w), es el siguiente:

	MUS\$
Comisiones de colocación	1.671
Asesorías legales	547
Revisiones contables	176
Asesorías financieras	129
Gastos de imprenta y otros	100
Derechos de registro e inscripción	49
Total	2.672

Estos costos se encuentran contabilizados en una cuenta patrimonial clasificada en el rubro Otras reservas, denominada Costos de emisión y colocación de acciones.

De acuerdo a lo establecido en circular Nro. 1.736 de la Superintendencia de Valores y Seguros, en la próxima Junta Extraordinaria de Accionistas que celebre la Sociedad, la cuenta Costos de emisión y colocación de acciones deberá ser deducida del Capital.

Nota 24. Estado de flujo de efectivo

El detalle de Otros desembolsos por financiamiento es el siguiente:

	2007 MUS\$	2006 MUS\$
Securitización (1)	11.970	11.817
Total	11.970	11.817

(1) Ver Nota 18.

Nota 25. Contratos de derivados

Los contratos de derivados se encuentran valorizados de acuerdo a lo establecido en el Boletín Técnico Nro. 57 del Colegio de Contadores de Chile A.G., según lo descrito en Nota 2 s).

Descripción de los contratos										
Tipo de derivado	Tipo de contrato	Valor del contrato MUS\$	Plazo de vencimiento o expiración	Item Específico	Posición Compra / Venta	Partida o transacción protegida		Valor de la partida protegida MUS\$	Efecto en Resultado	
						Nombre	Monto MUS\$		Realizado MUS\$	No Realizado MUS\$
S	CCTE	52.664	II 2010	Tasa interés	C	Préstamos	52.664	17.850	(83)	(407)
S	CCTE	48.431	II 2010	Tasa interés	C	Préstamos	48.431	16.430	(71)	(368)
S	CCTE	50.934	III 2010	Tasa interés	C	Préstamos	50.934	17.977	(81)	(470)
S	CCTE	51.462	IV 2010	Tasa interés	C	Préstamos	51.462	19.039	(68)	(546)
S	CCTE	58.062	IV 2011	Tasa interés	C	Préstamos	58.062	27.138	(151)	(1.061)
S	CCTE	69.055	III 2012	Tasa interés	C	Préstamos	69.055	35.609	(215)	(1.683)
S	CCTE	32.874	IV 2017	Tasa interés	C	Préstamos	32.874	28.700	167	(531)
S	CCTE	32.874	IV 2017	Tasa interés	C	Préstamos	32.874	28.700	150	(588)
S	CCTE	32.875	IV 2018	Tasa interés	C	Préstamos	33.098	33.098	(81)	(2.081)
OE	CCTE	12.750	III 2012	Tasa interés	C	Préstamos	12.750	8.933	(38)	(169)
OE	CCTE	12.825	IV 2012	Tasa interés	C	Préstamos	12.825	9.445	(42)	(182)
OE	CCTE	11.604	IV 2012	Tasa interés	C	Préstamos	11.604	8.972	(31)	(104)
OE	CCTE	31.530	III 2014	Tasa interés	C	Préstamos	31.530	20.178	(202)	256
OE	CCTE	32.227	IV 2014	Tasa interés	C	Préstamos	32.227	21.559	(199)	(1.028)
OE	CCTE	32.182	IV 2014	Tasa interés	C	Préstamos	32.182	21.589	(193)	(1.001)
OE	CCTE	31.814	IV 2014	Tasa interés	C	Préstamos	31.814	21.635	(217)	(1.302)
OE	CCTE	30.257	IV 2015	Tasa interés	C	Arriendo aeronaves	30.257	-	(144)	376
OE	CCTE	30.257	IV 2015	Tasa interés	C	Arriendo aeronaves	30.257	-	(138)	376
OE	CCTE	24.500	III 2016	Tasa interés	C	Arriendo aeronaves	24.500	-	(114)	(799)
OE	CCTE	24.500	IV 2016	Tasa interés	C	Arriendo aeronaves	24.500	-	(115)	(788)
S	CCTE	4.693	II 2010	Tasa interés	C	Préstamos	4.693	2.921	13	(34)
S	CCTE	4.698	II 2010	Tasa interés	C	Préstamos	4.698	2.924	13	(35)
S	CCTE	5.317	IV 2010	Tasa interés	C	Préstamos	5.317	3.382	19	(54)
S	CCTE	5.210	III 2010	Tasa interés	C	Préstamos	5.210	3.216	15	(47)
S	CCTE	6.757	IV 2011	Tasa interés	C	Préstamos	6.757	4.829	23	(92)
S	CCTE	5.607	III 2012	Tasa interés	C	Préstamos	5.607	4.261	20	(95)
S	CCTE	7.489	III 2013	Tasa interés	C	Préstamos	7.489	5.216	21	(120)
S	CCTE	7.772	IV 2013	Tasa interés	C	Préstamos	7.772	5.466	24	(123)
S	CCTE	34.069	I 2020	Tasa interés	C	Préstamos	34.069	33.219	-	(2.148)
S	CCTE	70.103	I 2020	Tasa interés	C	Préstamos	70.103	-	-	(1.755)
S	CCTE	71.359	II 2020	Tasa interés	C	Préstamos	71.359	-	-	(1.843)
S	CCTE	70.950	III 2020	Tasa interés	C	Préstamos	70.950	-	-	(4.414)
S	CCTE	71.383	III 2020	Tasa interés	C	Préstamos	71.383	-	-	(4.314)
S	CCTE	72.396	IV 2020	Tasa interés	C	Préstamos	72.396	-	-	(1.576)
S	CCTE	74.590	I 2015	Tasa interés	C	Préstamos	74.590	-	-	(1.371)
S	CCTE	74.742	I 2015	Tasa interés	C	Préstamos	74.742	-	-	(1.289)
S	CCTE	74.948	I 2015	Tasa interés	C	Préstamos	74.948	-	-	(1.337)
S	CCTE	23.666	III 2019	Tasa interés	C	Préstamos	23.666	-	-	(1.442)
S	CCTE	23.724	III 2019	Tasa interés	C	Préstamos	23.724	-	-	(1.455)
S	CCTE	23.724	III 2019	Tasa interés	C	Préstamos	23.724	-	-	(1.436)
S	CCTE	23.724	III 2019	Tasa interés	C	Préstamos	23.724	-	-	(1.478)
S	CCTE	23.724	III 2019	Tasa interés	C	Préstamos	23.724	-	-	(1.478)
S	CCTE	24.410	III 2020	Tasa interés	C	Préstamos	24.410	-	-	(1.503)
S	CCTE	24.410	III 2020	Tasa interés	C	Préstamos	24.410	-	-	(1.503)
S	CCTE	24.410	III 2020	Tasa interés	C	Préstamos	24.410	-	-	(1.503)
S	CCTE	24.410	III 2020	Tasa interés	C	Préstamos	24.410	-	-	(1.503)
S	CCTE	24.410	III 2020	Tasa interés	C	Préstamos	24.410	-	-	(1.503)
S	CCTE	24.410	III 2020	Tasa interés	C	Préstamos	24.410	-	-	(1.503)
S	CCTE	34.636	III 2020	Tasa interés	C	Préstamos	34.636	-	-	(2.132)
S	CCTE	34.636	III 2020	Tasa interés	C	Préstamos	34.636	-	-	(2.132)
S	CCTE	24.586	IV 2020	Tasa interés	C	Préstamos	24.586	-	-	(1.400)
S	CCTE	24.586	IV 2020	Tasa interés	C	Préstamos	24.586	-	-	(1.400)
S	CCTE	24.586	IV 2020	Tasa interés	C	Préstamos	24.586	-	-	(1.400)
S	CCTE	24.586	IV 2020	Tasa interés	C	Préstamos	24.586	-	-	(1.400)
S	CCTE	24.586	IV 2020	Tasa interés	C	Préstamos	24.586	-	-	(1.400)
S	CCTE	41.885	IV 2015	Tasa interés	C	Préstamos	41.885	-	-	(100)
S	CCTE	41.885	IV 2015	Tasa interés	C	Préstamos	41.885	-	-	(100)
S	CCTE	41.885	IV 2015	Tasa interés	C	Préstamos	41.885	-	-	(100)
S	CCTE	2.786	II 2008	Combustible	C	Compra de combustible	2.786	-	-	813
S	CCTE	2.471	II 2008	Combustible	C	Compra de combustible	2.471	-	-	728
S	CCTE	2.822	III 2008	Combustible	C	Compra de combustible	2.822	-	-	775
S	CCTE	2.504	III 2008	Combustible	C	Compra de combustible	2.504	-	-	693
OE	CCTE	18.846	I, II, III Y IV 2008	Combustible	C	Banda de precios combustible	18.846	-	-	1.376
FR	CCTE	10.097	I 2008	Dólar	C	Compra de dólares	10.097	-	-	(101)

Descripción de los contratos										
Tipo de derivado	Tipo de contrato	Valor del contrato MUS\$	Plazo de vencimiento o expiración	Item Específico	Posición Compra / Venta	Partida o transacción protegida		Valor de la partida protegida MUS\$	Efecto en Resultado	
						Nombre	Monto MUS\$		Realizado MUS\$	No Realizado MUS\$
FR	CCTE	10.105	1 2008	Dólar	C	Compra de dólares	10.105	-	-	(128)
FR	CCTE	10.000	1 2008	Dólar	C	Compra de dólares	10.000	-	-	(63)
FR	CCTE	117	1 2008	Dólar	C	Compra de dólares	117	-	-	(1)
FR	CCTE	10.146	1 2008	Dólar	C	Compra de dólares	10.146	-	-	(142)
FR	CCTE	5.073	1 2008	Dólar	C	Compra de dólares	5.073	-	-	(50)
FR	CCTE	10.129	1 2008	Dólar	C	Compra de dólares	10.129	-	-	(193)
FR	CCTE	10.144	1 2008	Dólar	C	Compra de dólares	10.144	-	-	(94)
FR	CCTE	10.136	1 2008	Dólar	C	Compra de dólares	10.136	-	-	(153)
FR	CCTE	5.074	1 2008	Dólar	C	Compra de dólares	5.074	-	-	(77)
FR	CCTE	5.068	1 2008	Dólar	C	Compra de dólares	5.068	-	-	(109)
FR	CCTE	5.070	1 2008	Dólar	C	Compra de dólares	5.070	-	-	(139)
FR	CCTE	5.070	1 2008	Dólar	C	Compra de dólares	5.070	-	-	(127)
FR	CCTE	10.138	1 2008	Dólar	C	Compra de dólares	10.138	-	-	(27)
FR	CCTE	5.069	1 2008	Dólar	C	Compra de dólares	5.069	-	-	(13)
FR	CCTE	5.073	1 2008	Dólar	C	Compra de dólares	5.073	-	-	(43)
FR	CCTE	10.169	1 2008	Dólar	C	Compra de dólares	10.169	-	-	(39)
FR	CCTE	5.081	1 2008	Dólar	C	Compra de dólares	5.081	-	-	(22)

Nota 26. Contingencias y restricciones

a) Juicios

Tribunal	N° Rol de la causa	Origen	Etapa procesal e instancia	Montos Comprometidos MUS\$
4° Juzgado Civil de Santiago de Chile	4831-97	Demanda de indemnización de perjuicios interpuesta por Aerovías DAP / Alex y Andrés Pivcevic R	Pendiente que el Tribunal de primera instancia proceda a resolver las excepciones sobre cumplimiento incidental y la Corte de Apelaciones se pronuncie sobre la liquidación del crédito.	150
8° Juzgado Laboral de Santiago de Chile	332-2007	Demanda presentada por el Sindicato de Trabajadores de empresa Segae S.A., siendo Lan Airlines S.A. demandada subsidiaria, por gratificaciones correspondientes a los ejercicios 2003, 2004, 2005.	Para fallo.	Indeterminado
7° Juzgado Laboral de Santiago de Chile	331-2007	Demanda presentada por el Sindicato de Trabajadores de empresa Lan Airlines S.A. por gratificaciones correspondientes a los ejercicios 2003, 2004, 2005.	Para fallo.	Indeterminado
Tribunal competente para conocer acciones de clase	-	Como consecuencia de la investigación por eventuales infracciones a la libre competencia de aerolíneas cargueras, especialmente sobrecargo de combustible (Fuel Surcharge).	Presentadas acciones de clase.	Indeterminado
Depto. de Justicia USA, Comisión Europea, Canadá y Nueva Zelanda.	-	Investigación por eventuales infracciones a la libre competencia de aerolíneas cargueras, especialmente sobrecargo de combustible (Fuel Surcharge). Con fecha 26 de diciembre de 2007, la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea notificó a Lan Cargo S.A. y Lan Airlines S.A. de la instrucción de un proceso en contra de veinticinco de estas aerolíneas de carga, entre ellas Lan Cargo S.A., por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga europeo, especialmente la pretendida fijación de un sobrecargo por combustible y fletes. Conforme el Estado actual de este procedimiento y con arreglo a lo informado por los abogados externos en Europa, no es posible predecir el resultado de dicho proceso.	Investigación pendiente.	Indeterminado

De las causas mencionadas anteriormente, en atención al estado procesal de ellas y/o el improbable evento de ser condenados en dichos juicios, al 31 de diciembre de 2007 se ha estimado en cada caso que no corresponde la constitución de provisión alguna, sin perjuicio de una provisión constituida, por el proceso notificado por la Comisión Europea con fecha 26 de diciembre de 2007, por MUS\$ 25.000.

b) Contingencias y compromisos

b.1) Existen los siguientes contratos de arrendamiento de aeronaves:

Arrendador	Tipo de Aeronave	Cantidad
International Lease Finance Corporation	767	4
CIT Aerospace International	767	1
ACS 2007-1 Limited	767	1
Nordea Finance Sweden PLC	767	1
Celestial Aviation Trading 35 Limited	767	1
International Lease Finance Corporation (1)	787	6
IA Crane Limited	A320	1
IA Hawk Limited	A320	1
IA Hummingbird Limited	A320	1
Wells Fargo Bank Northwestern, N.A.	A320	1
Orix Aviation Systems Limited	A320	1
Intercontinental Commuter Lease Co., Limited	A320	1
IA Sparrow Limited	A340	1
Bi Opal Lease Co., Limited	A340	1
IA Mariners Lease Co. Limited	A340	1
IA Cormorant Limited	A340	1
Air Canada	A340	1
Total		25

(1) Corresponde a seis aeronaves Boeing 787, según contrato firmado con International Lease Finance Corporation (ILFC), el 16 de agosto de 2007, y que serán recepcionados en abril, junio, noviembre y diciembre 2011; mayo 2012 y septiembre 2013.

Los montos de arriendos anuales comprometidos por contratos de aeronaves y motores ascienden a: MUS\$ 100.368 / Año 2008; MUS\$ 88.309 / Año 2009; MUS\$ 73.043 / Año 2010; MUS\$ 87.859 / Año 2011; MUS\$ 115.374 / Año 2012; MUS\$ 84.204 / Año 2013; MUS\$ 373.315 / Año 2014 y siguientes.

b.2) Compromisos

Airbus

Con fecha 23 de agosto de 1999, se informó la suscripción de un contrato de compraventa de 7 aeronaves de largo alcance A340-300 con Airbus Industries (actual Airbus S.A.S.). De este total, a la fecha se han recibido cuatro aeronaves y se ha cancelado la entrega de las tres restantes. (Dos de ellas en marzo 2007).

Con fecha 4 de octubre de 2005, la Sociedad suscribió con Airbus S.A.S. una modificación al contrato de compra de aeronaves de fecha 20 de marzo de 1998, en virtud del cual se acordó la compra de nuevas aeronaves de la familia A320, esto es, modelos A320, A319 y A318. En virtud de esta nueva modificación, el total de aeronaves Airbus de la familia A320 que serán adquiridas en los años 2006, 2007 y 2008 asciende a treinta y dos, con la opción de compra de 15 aeronaves adicionales. El valor total aproximado asciende a MUS\$ 960.000.

Con fecha 6 de marzo de 2007, la Sociedad ejerció el derecho de adquirir 15 aeronaves Airbus de la familia A320 con entrega entre el 2010 y el 2011. El valor total aproximado de esta transacción asciende a MUS\$ 600.000

Al 31 de diciembre de 2007, producto de los distintos contratos de compra con Airbus S.A.S., resta por recibir 32 aeronaves Airbus de la familia A320.

Boeing

Con fecha 20 de abril de 2004, la Sociedad suscribió un contrato con The Boeing Company, por la compra de 2 aeronaves 767-300F que fueron recibidas en julio y noviembre de 2005.

Con fecha 11 de noviembre de 2004, la Sociedad suscribió con The Boeing Company un contrato de compra de 4 aeronaves 767-300, pudiendo ser éstos indistintamente cargueros o pasajeros. Estas aeronaves fueron recibidas durante el año 2006.

Con fecha 28 de abril de 2005, la Sociedad suscribió con The Boeing Company, un contrato de compra de 3 aeronaves 767-300, pudiendo ser éstos indistintamente cargueros o pasajeros. Estas aeronaves fueron recibidas durante los años 2006 y 2007.

Con fecha 20 de julio de 2005, la Sociedad suscribió con The Boeing Company, un contrato de compra de 3 aeronaves 767-300, siendo uno de ellos de pasajeros y pudiendo ser dos indistintamente cargueros o pasajeros. Durante el año 2007 se recepcionó una aeronave, la entrega de las dos restantes está programada para el año 2008.

Con fecha 31 de marzo de 2006, la Sociedad suscribió con The Boeing Company, un contrato de compra de 3 aeronaves 767-300 para ser entregadas durante el año 2008.

Con fecha 14 de diciembre de 2006, la Sociedad suscribió con The Boeing Company, un contrato de compra de 3 aeronaves 767-300. La entrega está programada para el año 2009.

Con fecha 3 de julio de 2007, la Sociedad suscribió con The Boeing Company, un contrato de compra de dos aeronaves 777-Freighter cargueros. La entrega está programada para los años 2011 y 2012.

Con fecha 29 de octubre de 2007, la Sociedad suscribió con The Boeing Company un contrato de compra de 26 aeronaves 787 Dreamliner de pasajeros, con la opción de compra de 15 aeronaves adicionales. La entrega está programada entre los años 2012 y 2016.

Al 31 de diciembre de 2007, producto de los distintos contratos de compra con The Boeing Company anteriormente descritos por un total de 18 aeronaves 767-300, dos aeronaves 777-Freighter y 26 aeronaves 787 Dreamliner, resta por recibir un total de 8 aeronaves 767-300, dos aeronaves 777-Freighter y 26 aeronaves 787 Dreamliner por un monto total aproximado de MUS\$ 4.000.0000. Respecto de las aeronaves 767-300, por recibir, a esta fecha las configuraciones son aeronaves de pasajeros, teniendo tres aeronaves la posibilidad de conversión a carguero.

c) Restricciones

c.1) En relación con los diversos contratos celebrados por Lan Airlines S.A. para el financiamiento de aeronaves Boeing 767 que cuentan con la garantía del Export - Import Bank de los Estados Unidos de Norteamérica, se han establecido límites a algunos indicadores financieros de la Sociedad, en base consolidada. Por otra parte y relacionado con estos mismos contratos, se establecen restricciones a la gestión de la Sociedad en términos de composición accionaria y disposición de activos.

c.2) En relación con el contrato de Securitización, celebrado con Pelican Finance Ltd., en agosto 2002 se han establecido restricciones a la gestión de la Sociedad en términos de disponer de Cuentas por cobrar similares a las enajenadas.

c.3) Existe un contrato de mutuo, con BBVA, que establece restricciones a la gestión de la Sociedad, en términos de disposición de activos. Este préstamo fue prepagado y la garantía sobre los activos está en proceso de alzamiento.

c.4) En relación con los diversos contratos celebrados por Lan Airlines S.A. para el financiamiento de aeronaves Airbus A320 que cuentan con la garantía de las Export Credit Agencies Europeas, se han establecido límites a algunos indicadores financieros de la Sociedad. Por otra parte, y relacionado con estos mismos contratos, se establecen restricciones a la gestión de la Sociedad, en términos de composición accionaria y disposición de activos.

d) Garantías directas

Acreedor de la garantía	Deudor			Activos comprometidos		Saldos pendiente de pago a la fecha de cierre de los Estados Financieros	
	Nombre	Relación	Tipo de garantía	Tipo	Valor Contable MUS\$	2007 MUS\$	2006 MUS\$
ING Capital LLC	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca Garantía	Avión Motores Contrato de Arriendo	83.311	77.861	84.755
Wilmington Trust Company	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca Garantía	Avión Motores Contrato de Arriendo	81.112	75.033	81.981
ING Capital LLC	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca Garantía	Avión Motores Contrato de Arriendo	74.943	70.127	76.086
Wilmington Trust Company	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	81.051	69.844	-
Wilmington Trust Company	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	84.102	69.669	-
Wilmington Trust Company	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	80.948	68.684	73.396
Wilmington Trust Company	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	78.381	66.319	-
Wilmington Trust Company	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	76.237	64.240	68.783
Wilmington Trust Company	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	76.010	63.810	68.184
Wilmington Trust Company	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca Garantía	Avión Motores Contrato de Arriendo	76.112	62.423	66.973
BNP Paribas	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	38.660	33.379	-
BNP Paribas	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	38.965	33.368	-
Calyon	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	29.820	29.059	31.231
Calyon	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	29.494	29.028	31.210
Credit Lyonnais	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca Prenda	Avión Contrato Arriendo	27.272	27.939	29.381
Calyon	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca Prenda	Avión Contrato Arriendo	27.627	27.778	29.353
Credit Lyonnais	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca Prenda	Avión Contrato Arriendo	27.677	27.760	29.527
Calyon	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca Prenda	Avión Contrato Arriendo	27.212	27.074	28.715
BNP Paribas	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	31.987	26.792	28.565
BNP Paribas	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	31.920	26.755	28.526
BNP Paribas	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	31.565	26.657	28.421
BNP Paribas	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	31.581	26.628	28.389
BNP Paribas	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	31.926	26.503	28.256
BNP Paribas	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	31.932	26.484	28.236
BNP Paribas	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	31.930	26.460	28.210
BNP Paribas	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	31.429	26.440	28.189
BNP Paribas	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	27.814	24.033	-
BNP Paribas	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	28.499	23.881	-
BNP Paribas	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	28.505	23.860	-
BNP Paribas	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión y Motores	27.309	23.334	-
BNP Paribas	Lan Airlines S.A.	-	Hipoteca	Avión Motores	26.988	22.951	-
GPA Group PLC	Lan Airlines S.A.	-	Prenda	Repuestos	331	-	-

e) Garantías indirectas

Acreedor de la garantía	Nombre	Relación	Tipo de garantía	Activos comprometidos			
				Tipo	Valor Contable MUS\$	Saldos pendiente de pago a la fecha de cierre de los Estados Financieros	
						2007 MUS\$	2006 MUS\$
ING Capital LLC	Lan Cargo S.A.	Filial	Aval Fianza Codeuda	-	-	77.861	84.755
Wilmington Trust Company	Lan Cargo S.A.	Filial	Aval Fianza Codeuda	-	-	75.033	81.981
Wilmington Trust Company	Lan Cargo S.A.	Filial	Aval Fianza Codeuda	-	-	68.684	73.396
Wells Fargo Bank Northwest, National Association y Eximbank	Lan Cargo S.A.	Filial	Aval Fianza Codeuda	-	-	57.918	63.897
Wells Fargo Bank Northwest, National Association y Eximbank	Lan Cargo S.A.	Filial	Aval Fianza Codeuda	-	-	56.578	62.465
Citibank N.A., Bahrain Branch Westdeutsche Landesbank Girozet	Lan Cargo S.A.	Filial	Aval Fianza Codeuda	-	-	50.401	55.498
Credit Lyonnais	Inversiones Lan S.A.	Filial	Fianza y Codeuda Solidaria	-	-	27.939	29.381
Calyon	Inversiones Lan S.A.	Filial	Fianza y Codeuda Solidaria	-	-	27.778	29.353
Credit Lyonnais	Inversiones Lan S.A.	Filial	Fianza y Codeuda Solidaria	-	-	27.760	29.527
Calyon	Inversiones Lan S.A.	Filial	Fianza y Codeuda Solidaria	-	-	27.074	28.715
BNP Paribas	Transporte Aéreo S.A.	Filial Indirecta	Aval Codeuda Solidaria	-	-	26.792	28.565
BNP Paribas	Transporte Aéreo S.A.	Filial Indirecta	Aval Codeuda Solidaria	-	-	26.755	28.526
BNP Paribas	Transporte Aéreo S.A.	Filial Indirecta	Aval Codeuda Solidaria	-	-	26.657	28.421
BNP Paribas	Transporte Aéreo S.A.	Filial Indirecta	Aval Codeuda Solidaria	-	-	26.628	28.389
C.B.L. Inc.	Transporte Aéreo S.A.	Filial Indirecta	Aval Fianza y Codeuda	-	-	25.785	27.898
M-One Wisteria Lease Co., Limited	Transporte Aéreo S.A.	Filial Indirecta	Aval Fianza y Codeuda	-	-	25.677	27.820
MLD T.I.S. Co., Limited	Transporte Aéreo S.A.	Filial Indirecta	Aval Fianza y Codeuda	-	-	25.473	27.586
Bi Opal Lease Co., Limited	Transporte Aéreo S.A.	Filial Indirecta	Aval Fianza y Codeuda	-	-	20.317	22.896
Bi Opal Lease Co., Limited	Transporte Aéreo S.A.	Filial Indirecta	Aval Fianza y Codeuda	-	-	20.183	22.724
Bi Opal Lease Co., Limited	Transporte Aéreo S.A.	Filial Indirecta	Aval Fianza y Codeuda	-	-	19.856	22.433
BBVA	Inmobiliaria Aeronáutica S.A.	Filial	Fianza y Codeuda Solidaria	-	-	-	7.706
Celestial Aviation Trading 16 Limited	Lan Cargo S.A. y/o Florida West International	Filial / Coligada	Aval Fianza y Codeuda	-	-	3.500	3.500
Orix Aviation System Limited	Inversiones Lan S.A.	Filial	Fianza y Codeuda Solidaria	-	-	3.265	3.265
Banco Estado	Transporte Aéreo S.A.	Filial Indirecta	Aval Fianza y Codeuda	-	-	1.000	2.000
ACL Aviation Limited	Transporte Aéreo S.A.	Filial Indirecta	Aval Fianza y Codeuda	-	-	1.000	1.000
ACL Aviation Limited	Transporte Aéreo S.A.	Filial Indirecta	Aval Fianza y Codeuda	-	-	-	1.000

f) Otras Contingencias

Acreeedor Garantía	Tipo	Garantías	
		Valor MUS\$	Fecha de liberación
Fisco de Chile (Aduana)	Cinco letras en garantía	20.200	A la vista
United Technologies International Corporation, Pratt & Whitney Division	Dos cartas de crédito	15.000	30-Ago-08
Orix Aviation System Limited.	Dos cartas de crédito	6.520	05-May-08
TAF Venus Lease Limited	Carta de crédito	4.000	11-Dic-08
TAF Mercury Lease Limited	Carta de crédito	4.000	11-Dic-08
International Lease Finance Corporation	Ocho cartas de crédito	3.880	26-Feb-08
JP Morgan Chase	Carta de crédito	3.465	30-Ago-08
CIT Aerospace International	Dos cartas de crédito	3.240	10-May-08
GE Capital Aviation Services Limited	Dos cartas de crédito	3.005	27-Jul-08
Fisco de Chile (Dirección de Aeronáutica Civil)	Boleta de Garantía	2.625	31-Mar-08
Celestial Aviation Trading 35 Limited	Carta de crédito	2.500	13-Jun-08
PK Airfinance S.A.R.L.	Carta de crédito	2.200	28-Feb-08
Washington International Insurance	Cuatro cartas de crédito	1.800	5-Abr-08
Air Canada	Carta de crédito	1.800	30-Jun-08
Metropolitan Dade County	Cinco cartas de crédito	1.504	31-May-08
Atlas Air Inc.	Carta de crédito	1.500	7-Oct-08
Wells Fargo Bank Northwest	Cuatro cartas de crédito	1.105	30-May-08

Nota 27. Caucciones obtenidas de terceros

Tipo de Garantía	Otorgante	Tipo de Operación	Tipo de Relación	Valor	
				2007 MUS\$	2006 MUS\$
Dos cartas de crédito	Aerovías de México S.A.	Arriendo avión	Cliente	2.620	2.620

Nota 28. Moneda nacional y extranjera

Activo

Rubro	Moneda	2007 MUS\$	2006 MUS\$
Activos circulantes			
Disponibles	\$ No reajutable	1.989	1.796
Disponibles	Dólar	1.791	1.315
Disponibles	Euro	678	-
Disponibles	Peso argentino	186	174
Disponibles	Otras monedas	784	215
Depósitos a plazo	\$ Reajutable	132.400	39.875
Depósitos a plazo	Dólar	131.240	90.360
Depósitos a plazo	Euro	-	1.253
Depósitos a plazo	Otras monedas	25.215	10.714
Valores negociables	Dólar	69.474	20.746
Valores negociables	\$ Reajutable	10.422	4.754
Valores negociables	Euro	1.594	593
Deudores por venta	Dólar	103.073	84.945
Deudores por venta	\$ No reajutable	36.763	29.439
Deudores por venta	Euro	16.613	16.523
Deudores por venta	Real brasileño	14.203	12.159
Deudores por venta	Peso colombiano	10.976	3.961
Deudores por venta	Dólar australiano	6.476	2.601
Deudores por venta	Peso argentino	6.223	2.932
Deudores por venta	Yen japonés	830	864
Deudores por venta	Otras monedas	7.005	4.834
Documentos por cobrar	\$ No reajutable	4.371	4.670
Documentos por cobrar	Euro	408	355
Documentos por cobrar	Real brasileño	183	164
Documentos por cobrar	\$ Reajutable	64	-
Documentos por cobrar	Otras monedas	219	428
Deudores varios	Dólar	136.910	98.458
Deudores varios	\$ No reajutable	3.609	2.889
Deudores varios	\$ Reajutable	1.608	1.957
Deudores varios	Euro	1.263	948
Deudores varios	Real brasileño	307	239
Deudores varios	Peso mexicano	216	1
Deudores varios	Peso argentino	166	141
Deudores varios	Otras monedas	1.417	533
Documentos y cuentas por cobrar EE.RR	Dólar	82.954	50.753
Documentos y cuentas por cobrar EE.RR	\$ No reajutable	3.949	3.093
Existencias	Dólar	54.670	42.515
Impuestos por recuperar	Dólar	16.481	604
Impuestos por recuperar	\$ Reajutable	7.722	9.930
Impuestos por recuperar	Peso mexicano	2.669	2.171
Impuestos por recuperar	Peso argentino	1.205	753
Impuestos por recuperar	Real brasileño	74	-
Impuestos por recuperar	Otras monedas	2.115	2.126
Gastos pagados por anticipado	Dólar	7.661	12.932
Gastos pagados por anticipado	\$ No reajutable	72	2.016
Gastos pagados por anticipado	Otras monedas	153	616
Impuestos diferidos	Dólar	2.822	3.574
Otros activos circulantes	Dólar	10.597	11.176
Otros activos circulantes	Euro	243	227
Otros activos circulantes	\$ Reajutable	93	81
Otros activos circulantes	\$ No reajutable	-	69
Otros activos circulantes	Otras monedas	137	72
Activo Fijo			
Terrenos	Dólar	5.537	5.537
Construcciones y obras de infraestructura	Dólar	41.082	42.247
Maquinarias y equipos	Dólar	1.413.630	866.150
Otros activos fijos	Dólar	266.167	282.806
Otros Activos			
Inversiones empresas relacionadas	Dólar	385.669	273.261
Inversiones empresas relacionadas	\$ Reajutable	1.486	1.679
Inversión en otras sociedades	Dólar	491	491
Menor valor inversiones	Dólar	17.194	19.004
Deudores a largo plazo	Dólar	7.627	6.820
Deudores a largo Plazo	\$ Reajutable	2.013	2.364
Documentos y cuentas por cobrar EE.RR largo plazo	Dólar	296.097	334.247
Documentos y cuentas por cobrar EE.RR largo plazo	\$ No reajutable	2.696	4.330
Intangibles	Dólar	22.325	18.532
Otros	Dólar	286.321	192.747
Otros	Otras monedas	74	32
Total Activos			
	\$ No reajutable	53.449	48.302
	Dólar	3.359.813	2.459.220
	Euro	20.799	19.899
	Peso argentino	7.780	4.000
	Otras monedas	37.119	19.570
	\$ Reajutable	155.808	60.640
	Real brasileño	14.767	12.562
	Peso colombiano	10.976	3.961
	Dólar australiano	6.476	2.601
	Yen japonés	830	864
	Peso mexicano	2.885	2.172

Pasivos Circulantes

Rubro	Moneda	Hasta 90 Días				90 Días A 1 Año			
		2007		2006		2007		2006	
		MUS\$	Tasa Int. Prom. Anual	MUS\$	Tasa Int. Prom. Anual	MUS\$	Tasa Int. Prom. Anual	MUS\$	Tasa Int. Prom. Anual
Obligaciones con bancos e instituciones financieras a largo plazo-porción corto plazo con vencimiento dentro de un año	Dólar	30.732	5,1872%	22.402	5,2370%	71.260	5,1872%	50.615	5,2370%
Obligaciones largo plazo con vencimiento dentro de un año	Dólar	9.744	L+0,2943%	9.508	L+0,2657%	27.935	L+0,2943%	26.356	L+0,2657%
Obligaciones largo plazo con vencimiento dentro de un año	Dólar	3.124	6,96%	2.915	6,96%	9.702	6,96%	9.055	6,96%
Dividendos por pagar	Dólar	119.895	-	67.787	-	-	-	-	-
Dividendos por pagar	\$ Reajutable	168	-	-	-	-	-	-	-
Cuentas por pagar	Dólar	111.939	-	68.008	-	19.595	-	224	-
Cuentas por pagar	\$ No reajutable	37.680	-	31.793	-	1.738	-	92	-
Cuentas por pagar	Euro	5.950	-	3.990	-	1.257	-	1.058	-
Cuentas por pagar	Peso argentino	4.373	-	2.776	-	221	-	-	-
Cuentas por pagar	Real brasileño	2.539	-	1.349	-	294	-	50.878	-
Cuentas por pagar	Peso mexicano	444	-	861	-	200	-	2.113	-
Cuentas por pagar	\$ Reajutable	56	-	-	-	-	-	-	-
Cuentas por pagar	Otras monedas	5.287	-	1.440	-	678	-	397	-
Documentos y cuentas por pagar EE.RR.	Dólar	765	-	155.695	-	249.520	-	-	-
Documentos y cuentas por pagar EE.RR.	\$ No reajutable	182	-	-	-	6.644	-	-	-
Documentos y cuentas por pagar EE.RR.	\$ Reajutable	-	-	62	-	-	-	-	-
Provisiones	Dólar	28.967	-	21.067	-	65.215	-	45.469	-
Provisiones	\$ No reajutable	1.808	-	1.647	-	4.540	-	3.898	-
Provisiones	Otras monedas	679	-	-	-	106	-	-	-
Retenciones	Dólar	36.495	-	23.596	-	3.222	-	2.561	-
Retenciones	\$ No reajutable	4.127	-	3.517	-	-	-	-	-
Retenciones	Peso argentino	214	-	-	-	-	-	-	-
Retenciones	Otras monedas	429	-	-	-	-	-	-	-
Ingresos percibidos por adelantado	Dólar	250.012	-	200.279	-	22.745	-	19.166	-
Otros pasivos circulantes	Dólar	1.947	-	4.743	-	3.049	-	2.499	-
Otros pasivos circulantes	\$ No reajutable	91	-	-	-	-	-	-	-
Otros pasivos circulantes	Otras monedas	39	-	126	-	-	-	-	-
Total Pasivos Circulantes									
	Dólar	593.620		576.000		472.243		155.945	
	\$ Reajutable	168		-		-		-	
	\$ No reajutable	43.888		36.957		12.922		3.990	
	Euro	5.950		3.990		1.257		1.058	
	Peso argentino	4.587		2.776		221		-	
	Real brasileño	2.539		1.349		294		50.878	
	Peso mexicano	444		861		200		2.113	
	\$ Reajutable	56		62		-		-	
	Otras monedas	6.434		1.566		784		397	

Pasivos Largo Plazo al 31-12-2007

Rubro	Moneda	1 A 3 Años		3 A 5 Años		5 A 10 Años		Más De 10 Años	
		MUS\$	Tasa Int. Prom. Anual	MUS\$	Tasa Int. Prom. Anual	MUS\$	Tasa Int. Prom. Anual	MUS\$	Tasa Int. Prom. Anual
Obligaciones con bancos e instituciones financieras	Dólar	203.032	5,1872%	222.571	5,1872%	579.049	5,1872%	147.529	5,1872%
Provisiones largo lazo	Dólar	52.626	-	20.090	-	7.820	-	-	-
Provisiones largo lazo	\$ No reajutable	4.600	-	109	-	43	-	-	-
Provisiones largo lazo	Otras Monedas	95	-	-	-	-	-	-	-
Impuesto diferido a largo plazo	Dólar	-	-	-	-	-	-	147.184	-
Otros pasivos largo plazo	Dólar	69.956	L+0,2943%	23.196	L+0,2943%	-	-	-	-
Otros pasivos largo plazo	Dólar	6.752	6,96%	-	-	-	-	-	-
Otros pasivos largo plazo	Dólar	34.517	-	14.463	-	3.171	-	-	-
Otros pasivos largo plazo	\$ No reajutable	4	-	-	-	-	-	-	-
Otros pasivos largo plazo	Otras Monedas	236	-	-	-	-	-	-	-
Total Pasivos a Largo Plazo									
	Dólar	366.883		280.320		590.040		294.713	
	\$ No reajutable	4.604		109		43		-	
	Otras monedas	331		-		-		-	

Pasivos Largo Plazo al 31-12-2006

Rubro	Moneda	1 A 3 Años		3 A 5 Años		5 A 10 Años		Más De 10 Años	
		MUS\$	Tasa Int. Prom. Anual	MUS\$	Tasa Int. Prom. Anual	MUS\$	Tasa Int. Prom. Anual	MUS\$	Tasa Int. Prom. Anual
Obligaciones con bancos e instituciones financieras	Dólar	143.758	5,2370%	157.600	5,2370%	405.931	5,2370%	146.061	5,2370%
Provisiones largo plazo	Dólar	19.925	-	10.046	-	4.967	-	-	-
Provisiones largo plazo	\$ No reajutable	3.953	-	70	-	36	-	-	-
Provisiones largo plazo	Otras monedas	129	-	-	-	-	-	-	-
Impuesto diferido a largo plazo	Dólar	-	-	-	-	-	-	107.865	-
Otros pasivos largo plazo	Dólar	76.197	L+0,2657%	39.509	L+0,2657%	12.435	L+0,2657%	-	-
Otros pasivos largo plazo	Dólar	19.578	6,96%	-	-	-	-	-	-
Otros pasivos largo plazo	Dólar	12.008	-	7.396	-	2.039	-	-	-
Otros pasivos largo plazo	Otras monedas	2	-	-	-	24	-	-	-
Total Pasivos a Largo Plazo									
	Dólar	271.466		214.551		425.372		253.926	
	\$ No reajutable	3.953		70		36		-	
	Otras monedas	131		-		24		-	

Nota 29. Sanciones

a) De la Superintendencia de Valores y Seguros

Por Resoluciones Exentas N° 306 y 307, ambas de fecha 6 de julio de 2007, esta Superintendencia aplicó a los señores Sebastián Piñera Echenique y Juan José Cueto Plaza, ambos directores de Lan Airlines S.A., una multa de 19.470 y 1.620 Unidades de Fomento, respectivamente, al concluir que constituye infracción a la parte final del inciso primero del artículo 165 de la Ley N° 18.045, el haber efectuado compras de la acción de Lan Airlines S.A. en conocimiento de los Estados Financieros al 30 de junio de 2006 y previo a su publicación. La Superintendencia comunicó que dicha entidad descartó el uso de información privilegiada, por haberse acreditado que el conocimiento de esa información no fue la causa que motivó las operaciones de compra.

b) De Otras autoridades administrativas

Con fecha 21 de junio de 2007 las sociedades Lan Airlines S.A. y Lan Cargo S.A. fueron multadas, por requerimiento de la Fiscalía Nacional Económica, por el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, en causa Rol C-94-06, debiendo pagar cada una la suma de 165 Unidades Tributarias Anuales.

Nota 30. Hechos posteriores

Con posterioridad al 31 de diciembre de 2007 y hasta la fecha de emisión de estos Estados Financieros, no se tiene conocimiento de hechos de carácter financiero o de otra índole, que afecten en forma significativa los saldos o interpretación de los mismos.

Nota 31. Medio ambiente

De conformidad con la Ley de Bases sobre el Medio Ambiente y su normativa complementaria, no existen disposiciones que afecten la industria de servicios de transporte aéreo.

Nota 32. Gastos pagados por anticipado

La composición de este rubro es la siguiente:

	2007 MUS\$	2006 MUS\$
Arriendo aeronaves (1)	2.910	3.283
Seguros de aviación y otros	2.643	6.271
Recepción aeronaves (2)	1.579	3.054
Oficinas del exterior	609	593
Publicidad no consumida	125	1.032
Servicios a bordo	20	141
Otros	-	1.190
Total	7.886	15.564

(1) El concepto arriendo de aeronaves, corresponde a valores pagados anticipadamente a los arrendadores, los cuales serán cargados a resultados operacionales una vez que estos se devenguen.

(2) Como recepción de aeronaves, se incluyen todos aquellos costos en que incurre la Sociedad al momento de recepcionar una aeronave, para dejarla en condiciones operativas. Dichos costos no son recuperables y se difieren con cargo a resultados operacionales en los plazos de duración establecidos en los respectivos contratos.

Nota 33. Cuentas por pagar

La composición de este rubro es la siguiente:

	2007 MUS\$	2006 MUS\$
Combustible	52.888	36.807
Compras técnicas	38.984	13.975
Cumplimiento de metas agencias	15.968	10.766
Tasas aeroportuarias y de sobrevuelo	11.142	11.779
Handling y Ground handling	10.598	10.891
Servicios a bordo	9.448	7.321
Publicidad	9.136	7.941
Tripulación	8.710	8.658
Arriendo de aeronaves y motores	7.929	5.691
Asesorías y servicios profesionales	7.567	9.230
Mantenciones generales	2.063	1.670
Comunicaciones	1.673	1.868
Seguros de aviación	1.242	6.162
Materiales y servicios de mantenimiento	787	3.119
Sistemas de distribución	-	1.140
Compañías aéreas interlineales	-	103
Otros proveedores	14.116	27.858
Total	192.251	164.979

Hechos relevantes

Los siguientes Hechos fueron informados en carácter de esenciales a la Superintendencia de Valores y Seguros y a las Bolsas de Valores:

1.- Con fecha 27 de diciembre de 2007 se informó en carácter de hecho esencial que en virtud de lo establecido en el artículo 9º e inciso 2º del artículo 10º de la Ley N° 18.045, lo siguiente:

Tal como esta compañía informó oportunamente, la Comisión Europea, en conjunto con el Departamento de Justicia de Estados Unidos, iniciaron en febrero de 2006 una investigación global que incluía a un gran número de aerolíneas internacionales de carga, entre ellas Lan Cargo S.A., por una posible concertación en los cobros por sobreprecio de combustible y otras tarifas en los mercados de carga en Europa y Estados Unidos.

Con fecha 26 de diciembre de 2007, la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea ha notificado a Lan Cargo S.A. y Lan Airlines S.A., de la instrucción de un proceso en contra de 25 de estas aerolíneas de carga, entre ellas Lan Cargo S.A., por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea.

En Estados Unidos el Departamento de Justicia continúa con la investigación sobre la materia.

Lan Airlines S.A. se está imponiendo de los términos de la notificación con el fin de adoptar las acciones a seguir, hará sus descargos y rendirá las pruebas que juzgue oportunas a la defensa de sus intereses. Dado el estado procesal del trámite, no es posible en esta etapa anticipar el resultado del proceso.

2.- Con fecha 21 de diciembre de 2007, se informó en carácter de hecho esencial que en conformidad con la normativa vigente, y en especial la circular N° 660 de la Superintendencia de Valores y Seguros, que en sesión Ordinaria del día 21 de diciembre de 2007, el Directorio de Lan Airlines S.A. acordó el reparto de un dividendo provisorio de US\$ 0,35389 por acción con cargo a las utilidades del ejercicio 2007, el que será pagado a partir del día 17 de enero de 2008, teniendo derecho a este dividendo todos aquellos accionistas que tengan tal calidad al quinto día hábil anterior a dicha fecha.

3.- Con fecha 3 de agosto de 2007 se informó en carácter de hecho esencial que LAN Airlines S.A. ("LAN") ha decidido implementar un cambio en su Programa de American Depositary Receipt ("ADR") modificando el número de acciones de LAN que representa cada American Depositary Share ("ADS"). Actualmente cada ADS representa cinco acciones de LAN y en virtud del cambio propuesto cada ADS pasará a representar una acción de LAN.

Al efecto, LAN ha transmitido las instrucciones correspondientes a The Bank of New York , en su carácter banco depositario del Programa de ADR. De acuerdo al calendario preparado por dicho banco, salvo circunstancias especiales que pudieran modificar dicho calendario pero que no se advierten hasta ahora, el cambio propuesto debería encontrarse completado para el día 16 de Agosto de 2007.

4.- Con fecha 31 de julio de 2007 se informó que en Sesión Ordinaria del día 31 de julio de 2007, el Directorio de Lan Airlines S.A. acordó el reparto de un dividendo provisorio de US\$ 0,26596 por acción con cargo a las utilidades del ejercicio 2007, el que será pagado a partir del día 23 de agosto de 2007, teniendo derecho a este dividendo todos aquellos accionistas que tengan tal calidad al quinto día hábil anterior a dicha fecha.

5.- Con fecha 31 de julio de 2007 se informó en carácter de hecho esencial que con fecha 30 de julio de 2007 el Presidente del Directorio ha sido notificado de la renuncia al cargo de Director de la Compañía del señor Sebastián Piñera Echenique.

6.- Con fecha 12 de julio de 2007 se informó en carácter de hecho esencial que con esta misma fecha el Directorio de Lan Airlines S.A. autorizó la incorporación a su flota de largo alcance de 32 aeronaves Boeing 787 a ser entregadas entre los años 2011 y 2016. De estas 32 aeronaves, 26 serán adquiridas y 6 arrendadas. El monto total aproximado de esta inversión asciende a la suma de US\$ 3.200 millones. Adicionalmente, se aprobaron 10 opciones de compra para este mismo tipo de aeronave para los años 2017 y 2018.

7.- Con fecha 23 de mayo de 2007 se informó en carácter de hecho esencial que con esta misma fecha se ha procedido con la emisión de 1.574.132 nuevos ADR's representativos de 7.870.660 acciones de la Sociedad, los cuales fueron integramente colocados por Merrill Lynch & Co. entre inversionistas extranjeros, de conformidad con lo acordado en el Underwriting Agreement suscrito con fecha 18 de mayo de 2007 entre Merrill Lynch & Co. y la Compañía (el "Underwriting Agreement").

De estas 7.870.660 acciones, la cantidad de 6.184.130 acciones corresponden a acciones adquiridas en el proceso de colocación materializado a través del sistema de transacción en rueda denominado Subasta de un libro de Ordenes en la Bolsa de Comercio de Santiago, Bolsa de Valores, con fecha 18 de mayo de 2007. Las restantes 1.686.530 acciones, corresponden a las acciones adicionales colocadas por Merrill Lynch & Co. entre inversionistas extranjeros en ejercicio de la opción de compra otorgada en el Underwriting Agreement.

El precio de colocación de la totalidad de las 7.870.660 acciones de la Sociedad que se destinaron al plan de ADR's, fue la cantidad de \$8.401.- por acción.

8.- Con fecha 18 de mayo de 2007 se informó en carácter de hecho esencial que en Sesión celebrada el día 17 de mayo de 2007, el Directorio acordó, por la unanimidad de sus asistentes lo siguiente:

a) Dar inicio a contar del día 18 de mayo de 2007 y mediante la publicación en el diario La Tercera del Aviso que dispone el artículo 29 del Reglamento de Sociedades Anónimas, al periodo de opción preferente de suscripción de 19.881.819 acciones de pago emitidas por la Sociedad con cargo al aumento de capital acordado en Junta Extraordinaria de Accionistas de fecha 5 de abril de 2007.

b) Fijar el precio de colocación de las acciones que serán ofrecidas preferentemente a los accionistas de la Sociedad durante el período de opción preferente en la cantidad de US\$ 16,11208 por acción, pagadero en su equivalente en pesos de acuerdo con el tipo de cambio Dólar Observado publicado en el Diario Oficial el día 18 de Mayo de 2007, esto es, la cantidad de \$8.401 por acción.

c) Proceder con fecha 18 de Mayo de 2007 con la colocación de un total de 11.243.865 acciones de la Sociedad, a un precio de US\$ 16,11208 por acción, pagadero en su equivalente en pesos de acuerdo con el tipo de cambio Dólar Observado publicado en el Diario Oficial el día 18 de mayo de 2007, esto es, la cantidad de \$8.401 por acción, a través del sistema de transacción en rueda denominado Subasta de un libro de Ordenes en la Bolsa de Comercio de Santiago, Bolsa de Valores, de acuerdo con los parámetros de la oferta de acciones ingresada el pasado día 15 de mayo de 2007.

9.- Con fecha 9 de mayo de 2007 se envió adjunto un Comunicado de Prensa emitido conjuntamente por TAM Linhas Aéreas y TAM Mercosur, por una parte, y la alianza LAN, integrada por LAN Airlines S.A., LAN Perú, LAN Argentina y LAN Ecuador, relativo a acuerdos comerciales.

10.- Con fecha 7 de mayo de 2007 se informó que en carácter de hecho esencial se presentó a UNITED STATES SECURITIES AND EXCHANGE COMMISSION los Estados Financieros consolidados.

11.- Con fecha 7 de mayo de 2007 se informó que en carácter de hecho esencial se presentó a UNITED STATES SECURITIES AND EXCHANGE COMMISSION el FORM 20-F.

12.- Con fecha 7 de mayo de 2007 se informó que en carácter de hecho esencial se presentó a UNITED STATES SECURITIES AND EXCHANGE COMMISSION el FORM F-3.

13.- Con fecha 7 de mayo de 2007 se informó que en carácter de hecho esencial se presentó a UNITED STATES SECURITIES AND EXCHANGE COMMISSION el FORM 6-K.

14.- Con fecha 10 de abril de 2007 se informó en carácter de hecho esencial que, en la Junta Ordinaria de Accionistas de Lan Airlines S.A., celebrada con fecha 5 de Abril de 2007, se acordó el reparto de un dividendo definitivo de US\$ 0,16638 por acción con cargo a las utilidades del ejercicio 2006, el que será pagado a partir del día 25 de abril de 2007, teniendo derecho a este dividendo todos aquellos accionistas que tengan tal calidad al quinto día hábil anterior a dicha fecha.

15.- Con fecha 27 de marzo de 2007 se informó en carácter de hecho esencial los siguientes acuerdos adoptados en Sesión de Directorio de Lan Airlines S.A. celebrada el día 27 de marzo de 2007:

Con motivo del aumento de capital que se propondrá a la Junta Extraordinaria de Accionistas que se llevará a cabo el día 5 de abril de 2007, se aprobó la designación de Merill Lynch & Co. como agente colocador internacional y de la oficina de abogados Cleary Gottlieb Steen & Hamilton LLP como asesores legales en Estados Unidos de América.

Asimismo y en relación con el aumento de capital antes indicado, se aprobó la contratación de Deutsche Securities Corredores de Bolsa Limitada y de Celfin Capital S.A. corredores de Bolsa como agentes colocadores en el mercado chileno y de la oficina de abogados Barros & Errázuriz Abogados Limitada como asesores legales en Chile.

16.- Con fecha 6 de marzo de 2007 se informó en carácter de hecho relevante que en Sesión Extraordinaria de Directorio celebrada el día 6 de marzo de 2007, el Directorio de Lan Airlines S.A. acordó citar a Junta Extraordinaria de Accionistas para el día 5 de abril de 2007 inmediately a continuación de la Junta Ordinaria de Accionistas de la Compañía, la cual se celebrará a las 11:00 horas, para tratar las siguientes materias:

a) Dejar sin efecto el aumento de capital por 7.500.000 (siete millones quinientas mil) acciones de pago, acordado por la Junta Extraordinaria de accionistas celebrada el día 26 de enero de 2007.

b) Aumentar el capital social de Lan Airlines S.A. mediante la emisión de 22.090.910 (veintidós millones noventa mil novecientos diez) acciones de pago, al precio y demás condiciones que acuerde la Junta de Accionistas. Se hace presente que el Directorio de la compañía tiene la intención de colocar una parte de este aumento de capital para ser transado en mercados de valores extranjeros, a través del mecanismo de certificados americanos de depósito de acciones, también conocidos como ADRs.

c) Destinar una parte de dicho aumento de capital a planes de compensación en los términos del artículo 24 de la ley 18.046.

d) Modificar los estatutos sociales para ajustarlos a los acuerdos adoptados por la Junta.

e) Facultar al Directorio de la Sociedad para solicitar la inscripción de las acciones representativas del aumento de capital en el Registro de Valores de la Superintendencia de Valores y Seguros; proceder a su colocación, y acordar los términos de los planes de compensación mencionados anteriormente; y

f) Adoptar los demás acuerdos necesarios para implementar los acuerdos anteriores.

17.- Con fecha 31 de enero de 2007 se informó en carácter de hecho esencial que, el Directorio de Lan Airlines S.A. ("LAN"), en sesión del día 30 de enero de 2007, acordó poner en conocimiento público el hecho que desde el mes de septiembre de 2006, LAN, actuando a través de una sociedad filial, ha concurrido a otorgar financiamientos por un monto total de aproximadamente US\$ 17.100.000 (los "Créditos") a VRG LINHAS AEREAS S.A. ("Nueva Varig"). Los Créditos son convertibles en acciones de Nueva Varig, a sola opción de LAN.

Aún cuando el monto de la inversión no tiene un efecto significativo para la compañía, se ha acordado hacer pública esta información ya que, de ejercerse la opción de convertibilidad referida, LAN podría pasar a tener una participación minoritaria en la Nueva Varig.

Nueva Varig es una sociedad anónima constituida según las leyes de Brasil, la cual fue formada con el objeto de adquirir parte de los activos de la aerolínea Varig S.A., dentro del proceso de quiebra de dicha empresa, y se encuentra actualmente operando conforme a la autorización técnico operativa ("CHETA") otorgada por la autoridad aeronáutica brasileña.

La compañía mantiene negociaciones con los accionistas de Nueva Varig para eventualmente ejercer su opción de participación en dicha sociedad mediante la capitalización de los Créditos.

De conformidad con lo anterior, el Directorio de la Sociedad ha acordado cesar el carácter de reservado del acuerdo que autorizó el otorgamiento de los Créditos, adoptado con fecha 26 de septiembre de 2006, informado oportunamente a esa Superintendencia con carácter de hecho reservado.

18.- Con fecha 30 de enero de 2007 se informó que, en la Junta Extraordinaria de Accionistas de Lan Airlines S.A., celebrada con fecha 26 de enero de 2007 y con la asistencia de accionistas que representaban un 80,1% del total de las acciones suscritas y pagadas de la Sociedad, se adoptaron los siguientes acuerdos:

- Aumentar el capital social de la cantidad de US\$ 134.303.353, dividido en 318.909.090 acciones de una misma serie, nominativas, de carácter ordinario, sin valor nominal, íntegramente suscritas y pagadas, a la cantidad de US\$ 206.478.253, dividido en 326.409.090 acciones, mediante la emisión de 7.500.000 acciones de pago de iguales características a las existentes, representativas en total de un aumento de capital por la cantidad de US\$ 72.174.900.

- Destinar desde ya un 10% de las acciones representativas del aumento de capital aprobado, esto es, la cantidad de 750.000 acciones, a planes de compensación que el Directorio elaborará al efecto para los trabajadores de la Sociedad y de sus filiales, conforme lo dispuesto en los incisos tercero, cuarto y quinto del artículo 24 de la Ley 18.046, mediante un programa de opciones para la suscripción de acciones de la Sociedad, quedando ampliamente facultado para ello.

Las acciones no suscritas por los accionistas en ejercicio de su opción preferente o aquellas cuyos derechos de opción preferente sean renunciados total o parcialmente, o las correspondientes a fracciones producidas en el prorrateo entre los accionistas, podrán ser destinadas por el Directorio a

los mencionados planes de compensación, y el saldo de acciones que no se hayan aplicado en definitiva a este objeto, podrán ser ofrecidas entonces libremente a los accionistas o a terceros.

- Facultar al Directorio de la sociedad para proceder a la determinación final del precio de colocación de las acciones de pago, de conformidad con lo que dispone el inciso segundo del artículo 28 del Reglamento de Sociedades Anónimas. En todo caso, la Junta acordó que el precio para las nuevas acciones no podrá ser inferior a la cantidad de US\$ 9,62332 por acción, en su equivalente en pesos de acuerdo con el valor del tipo de cambio denominado Dólar Observado publicado en el Diario Oficial el día en que el Directorio fije el precio de colocación.

Este monto corresponde al valor promedio ponderado de cotización bursátil de las acciones de la Compañía durante los 120 días inmediatamente anteriores a la Junta, en la Bolsa de Comercio de Santiago, Bolsa de Valores, esto es, la cantidad de \$ 5.187,45 por acción, lo cual, al valor del tipo de cambio Dólar Observado publicado con fecha 25 de enero de 2007, corresponde a la cantidad en dólares antes indicada.

- Facultar al Directorio de la sociedad para proceder y acordar los términos de la emisión y colocación de las acciones de pago necesarias para la materialización del aumento de capital acordado y de su suscripción y pago, y para solicitar la inscripción de dichas acciones en el Registro de Valores de la Superintendencia de Valores y Seguros y en una o más bolsas de valores autorizadas del país.

- Sustituir los artículos Quinto permanente y Primero transitorio de los estatutos sociales, a fin de ajustarlos a los acuerdos adoptados por la Junta.

19.- Con fecha 10 de enero de 2007 se envió copia de carta enviada con esta misma fecha a los accionistas de la sociedad, por medio de la cual se les informó sobre la convocatoria a la Junta Extraordinaria de Accionistas de Lan Airlines S.A. a celebrarse el próximo día 26 de enero de 2007 y se les acompañó un modelo del poder que podrán otorgar para hacerse representar en dicha junta.

20.- Con fecha 10 de enero de 2007 se envió copia de la publicación efectuada el 10 de enero de 2007 en el diario La Tercera, del aviso de citación a Junta Extraordinaria de Accionistas de Lan Airlines S.A.

21.- Con fecha 10 de enero de 2007 se informó que en Sesión de Directorio de la sociedad Lan Airlines S.A., se acordó citar a los señores accionistas a Junta Extraordinaria de Accionistas a celebrarse a las 11:00 horas del día 26 de Enero de 2007 en Avenida Américo Vespucio Sur 901, comuna de Renca, Santiago, con el objeto de someter a la consideración de los accionistas las siguientes materias:

- a) Aumentar el capital social mediante la emisión de 7.500.000 acciones de pago, al precio y demás condiciones que acuerde la Junta de Accionistas,
- b) Destinar una parte de dicho aumento de capital a planes de compensación en los términos del artículo 24 de la ley 18.046;
- c) Modificar los estatutos sociales para ajustarlos a los acuerdos adoptados por la Junta;
- d) Facultar al Directorio de la sociedad para solicitar la inscripción de las acciones representativas del aumento de capital en el Registro de Valores de la Superintendencia de Valores y Seguros; proceder a su colocación; y acordar los términos de los planes de compensación mencionados anteriormente; y
- e) Adoptar los demás acuerdos necesarios para implementar los acuerdos anteriores.

Análisis razonado

Análisis comparativo y explicación de las principales tendencias.

1. Balance General

Al cierre del ejercicio 2007, los activos totales de la Sociedad presentan un aumento de MUS\$ 1.036.911 con respecto al año anterior, lo que en términos porcentuales equivale a un 39,4%.

El Activo circulante de la Sociedad aumenta en MUS\$ 338.749 (58,1%) respecto al año anterior, pudiendo observarse las principales variaciones positivas en los rubros Disponible, Depósitos a plazo y Valores Negociables (118,7%) originado por los fondos obtenidos de la colocación de acciones por parte de la Sociedad, otros rubros que presentan variaciones positivas son: Documentos y cuentas por cobrar empresas relacionadas (61,4%), Existencias (28,6%), Deudores varios (38,3%) y Deudores por ventas (27,7%).

El índice de liquidez de la Sociedad muestra un aumento de un 15,6%, pasando de 0,70 veces en el año 2006 a 0,81 veces en el año 2007. Los Activos circulantes crecieron un 58,1% mientras el Pasivo circulante sólo lo hizo en un 36,7%. Se observa además, un aumento en el índice que muestra la razón ácida (60,0%) pasando de 0,21 veces en el año 2006 a 0,33 veces en el año 2007.

El Activo fijo, que asciende a MUS\$ 1.726.416, presenta un aumento neto de 44,3% respecto al año anterior, cuyo valor era de MUS\$ 1.196.740. Esta variación se explica, principalmente, por el efecto neto del rubro Maquinarias y equipos, producto de la incorporación de cinco aeronaves A318, de tres aeronaves Boeing 767 y dos aeronaves A320 para el transporte de pasajeros; por la incorporación de motores de repuesto y unidades rotables para soportar la operación de la flota, por la adquisición de equipamiento computacional, equipos de apoyo terrestre, herramientas y otros; y el aumento en la Depreciación Acumulada dado por la depreciación del ejercicio.

El rubro Otros activos aumenta de MUS\$ 853.507 en el año 2006 a MUS\$ 1.021.993 en el año 2007, lo cual representa un incremento del 19,7%. Las principales variaciones están explicadas por el incremento en los rubros de Inversión en empresas relacionadas (40,8%), y el rubro Otros (48,6%) producto del aumento en los anticipos pagados para la adquisición de aeronaves. La principal disminución se presenta en los Documentos y cuentas por cobrar empresas relacionadas (11,8%).

El Pasivo circulante de la Sociedad aumenta en MUS\$ 307.665 (36,7%), con lo que cierra el ejercicio 2007 en MUS\$ 1.145.607. La variación se explica, principalmente, por los aumentos en los rubros de Dividendos por Pagar (77,1%), Documentos y cuentas por pagar empresas relacionadas (65,1%), Provisiones (40,6%), Obligaciones con bancos e instituciones financieras de largo plazo - porción corto plazo (39,7%) e Ingresos percibidos por adelantado (24,3%).

El indicador de endeudamiento de corto plazo de la Sociedad disminuye en un 13,3%, pasando de 1,34 veces en el año 2006 a 1,16 veces en el año 2007 y su participación sobre la deuda total aumentó en un 2,3%, pasando de 41,7% en el año 2006 a 42,7% en el año 2007.

El Pasivo a largo plazo presenta un aumento de MUS\$ 367.514 (31,4%), con lo que cierra el ejercicio 2007 en MUS\$ 1.537.043. Esta variación se explica, principalmente, por el aumento en el rubro Obligaciones con bancos e instituciones financieras de largo plazo (35,0%), producto de la obtención de financiamiento para la compra de aeronaves, y las Provisiones de Largo Plazo (118,2%). La principal disminución está dada por el rubro Otros pasivos a largo plazo (10,0%).

Al cierre del ejercicio 2007, el 95% de las Obligaciones con bancos e instituciones financieras de largo plazo que presenta la Sociedad, están afectas a tasas de interés fijas, considerando los contratos a futuro en esta materia.

El indicador de endeudamiento de largo plazo de la Sociedad, disminuye en un 16,7%, pasando de 1,87 veces en el año 2006 a 1,56 veces en el año 2007, y su participación sobre la deuda total disminuyó en un 1,7%, pasando de 58,3% en el año 2006 a un 57,3% en el año 2007.

El indicador de endeudamiento total sobre el patrimonio de la Sociedad disminuye en un 15,3%, pasando de 3,21 veces en el año 2006 a 2,72 veces en el año 2007.

La variación del Patrimonio se explica, principalmente, por el aumento del Capital Social a través de la emisión de acciones de pago, de las cuales han sido suscritas y pagadas el 90%, por los resultados obtenidos durante el ejercicio 2007, por la distribución de dividendos definitivos con cargo a los resultados del año 2006 y la distribución de dividendos provisorios con cargo a resultados del presente año.

2. Estado de Resultados Individual

La utilidad neta al 31 de Diciembre de 2007 alcanza a MUS\$ 308.323, lo que representa una variación de MUS\$ 67.023, equivalentes a un aumento de 27,8% con respecto al ejercicio anterior. Excluyendo la utilidad extraordinaria registrada a nivel no operacional en el primer trimestre de 2006, la utilidad neta al 31 de Diciembre de 2007 muestra un aumento de 48,5%. El resultado operacional alcanza a MUS\$ 270.455 que comparado con el ejercicio del año anterior registró un aumento de 33,8%, equivalente a MUS\$ 68.249. Este resultado se debe, principalmente, a las operaciones internacionales de carga y pasajeros, tanto regionales como de largo alcance de la compañía. Por otra parte, el resultado no operacional mostró un aumento de MUS\$ 13.621 en el ejercicio 2007 en relación con el resultado positivo de MUS\$ 74.333 del ejercicio 2006.

Los ingresos de explotación aumentaron un 8,3% con respecto al ejercicio 2006, alcanzando MUS\$ 2.089.801. Esta alza se debe principalmente al aumento de 10,8% en los ingresos de pasajeros y a un crecimiento de 30,9% en el rubro otros ingresos, compensados en parte con una disminución de 4,1% en los ingresos de carga.

El incremento de 10,8% en los ingresos de pasajeros equivale a MUS\$ 104.515, y se explica principalmente por el crecimiento del tráfico internacional y a una sólida posición competitiva. Lo anterior se ve representado en un mayor tráfico internacional de 8,1%, equivalente a 208 mil pasajeros aproximadamente, logrado gracias al buen desempeño de las rutas de largo alcance.

Por otro lado, el ítem otros ingresos se incrementa en MUS\$ 83.278 equivalentes a 30,9% de variación, producto, principalmente, de un aumento en el arriendo de aviones y servicios de mantenimiento a otras compañías del grupo.

Los costos operativos, que corresponden a los costos de explotación más los gastos de administración y ventas, ascienden en el ejercicio 2007 a MUS\$ 1.819.346 lo que comparado con el ejercicio del año anterior, representa un aumento de MUS\$ 91.356 equivalentes a un 5,3%. La variación de los principales conceptos se explica de la siguiente manera:

- a) El gasto en combustible aumenta en MUS\$ 26.777 lo que equivale a un 6,2% de variación con respecto al ejercicio del año anterior.
- b) Las comisiones reflejan una disminución de MUS\$ 27.251 equivalentes a un 8,8% de variación. Esto se debe, principalmente, a un cambio en la estructura de comisiones en el negocio de carga.
- c) Los gastos de aterrizaje y otras rentas aumentan en MUS\$ 12.477 lo que representa un 4,1% de variación con respecto al ejercicio del año 2006, lo que se explica, principalmente, por el aumento en los costos de handling y tasas aeronáuticas, producto de la mayor operación.
- d) El ítem mantenimiento presenta mayores costos por MUS\$ 23.840 equivalentes a 20,2% de variación. Se explica por una mayor operación respecto al ejercicio 2006.
- e) Los gastos de depreciación y amortización aumentaron en un 30,2%, lo que equivale a MUS\$ 25.710, esto debido, principalmente, a la incorporación de tres aviones a la flota B767, cinco a la flota A318, dos a la flota A320 y compensados parcialmente por la disminución de un avión de la flota B737.

El resultado no operacional registró una utilidad neta de MUS\$ 87.954 que comparada con la utilidad neta del ejercicio del año anterior de MUS\$ 74.333 significa mayores ingresos por MUS\$ 13.621.

Este aumento se origina, principalmente, por el aumento en la utilidad inversión empresas relacionadas en MUS\$ 35.901 que equivale a un 32,5% de variación, al aumento de los ingresos financieros en MUS\$ 15.432 y a una disminución en las pérdidas inversión empresas relacionadas en MUS\$ 13.161, todo esto compensado por la disminución de los otros ingresos fuera de la explotación en MUS\$ 17.635, producto, principalmente, del efecto del cambio de criterio en la contabilización de los costos de mantenimiento de fuselaje y motores de aviones propios reflejado en el año 2006, por el aumento, de los gastos financieros en MUS\$ 17.464 y de los otros egresos fuera de la explotación en MUS\$ 26.822 producto, principalmente, del registro de una provisión por contingencia asociada a la investigación de líneas aéreas cargueras (Comisión Europea).

3. Análisis y explicación flujo neto originado por las actividades de operación, inversión y financiamiento.

El Flujo de operación de la Sociedad, presenta un aumento de MUS\$ 203.484, respecto al ejercicio anterior, debido principalmente, al efecto neto entre los mayores ingresos por recaudación de Deudores por venta (17,5%) y los mayores Pagos a proveedores y personal (13,9%). Ha tenido, también, un efecto importante sobre este flujo el aumento de los Intereses pagados (34,2%), el aumento de los ingresos financieros (102,8%) y el ingreso de Dividendos por MUS\$ 32.814, percibidos principalmente de Lan Cargo S.A.

El flujo de financiamiento, presenta una variación negativa de MUS\$ 106.996 respecto al ejercicio anterior debido, principalmente, por los mayores pagos de dividendos (148,3%) y a la disminución en la Obtención de préstamos (41,3%) efectuados por la Sociedad. Este efecto se ve compensado por el aumento de capital social efectuado por la Sociedad, a través de la emisión de acciones de pago, por MUS\$ 319.141.

El flujo de inversión, se presenta menos negativo en MUS\$ 23.455, con respecto al año anterior, esta variación se explica, por la disminución de Otros préstamos a empresas relacionadas (87,7%) y el aumento en la recaudación de Otros préstamos a empresas relacionadas (72,2%), cuyo efecto se ve compensado por el aumento en las Inversiones en instrumentos financieros por MUS\$ 16.343 y la incorporación de Activos Fijos (12,9%), debido, en su mayor parte, de la compra de cinco aeronaves de la flota Airbus A318, dos aeronaves de la flota Airbus A320 y tres aeronaves de la flota Boeing 767, y la disminución en las Ventas de Otras Inversiones (47,1%) y Ventas de activo fijo (88,3%).

Finalmente, el flujo neto de la Sociedad generado durante el ejercicio 2007, presenta una variación positiva de MUS\$ 119.943 respecto al mismo ejercicio del año anterior. El saldo negativo del flujo de inversión ha sido cubierto totalmente por los flujos de operación y financiamiento.

4. Análisis de riesgo de mercado

Concentración de riesgo crediticio

Las cuentas por cobrar de la Sociedad provienen en un alto porcentaje de las ventas de pasajes aéreos, servicios de carga a personas y diversas empresas comerciales que están económica y geográficamente dispersas, siendo generalmente de corto plazo. Conforme a ello, la Sociedad no estima que esté expuesta a una concentración importante de riesgo crediticio.

Instrumentos financieros: Administración del riesgo de precio del combustible

La variación en los precios del combustible depende en forma importante de la oferta y demanda de petróleo en el mundo, de las decisiones tomadas por la OPEP, de la capacidad de refinamiento a nivel mundial, de los niveles de inventario mantenidos, de factores como el clima y de factores políticos. Para disminuir el riesgo de variaciones en los precios a que podría estar expuesta la Sociedad, se han suscrito contratos de cobertura de combustible, con diferentes instituciones financieras, por una parte del consumo total de combustible estimado que tendrá la Sociedad para el año 2007. Los tipos de contratos suscritos son (a) el de Swap, que permite fijar el precio, (b) el de opciones Call, que permite limitar el alza del precio y (c) el de bandas de precio, que permiten fijar un precio máximo y un precio mínimo. En el caso del contrato swap cuando el precio de mercado supera el nivel fijado, la Sociedad recibe el diferencial que se produce entre ambos precios por la cantidad de galones de combustible que estipula cada contrato. A la inversa, si el precio de mercado está por debajo del precio fijado, es la Sociedad quien debe proceder a pagar la diferencia de precios establecida. No existen costos asociados al contrato swap. En el caso de la compra de una opción Call cuando el precio de mercado supera el nivel fijado, la Sociedad recibe el diferencial que se produce entre ambos precios por la cantidad de galones de combustible estipulada en el contrato. Si el precio de mercado está por debajo del precio fijado, la Sociedad no ejerce la opción. En el caso de un contrato de bandas de precio, si el precio de mercado está por encima del precio máximo, la Sociedad recibe el diferencial que se produce entre el precio de mercado y el precio máximo multiplicado por la cantidad de galones de combustible estipulada en cada contrato. Si el precio de mercado está por debajo del precio mínimo, es la Sociedad quien debe proceder a pagar la diferencia de precios establecida. Si el precio de mercado está entre los precios máximos y mínimos fijados, la Sociedad no recibe ni paga.

Por estos contratos, durante el ejercicio, la Sociedad reconoció como ganancia neta MUS\$ 6.566. Las pérdidas o ganancias producidas por estos contratos se reconocen como componente del Resultado no operacional.

Instrumentos financieros: Administración del riesgo de tasa de interés.

Con el fin de disminuir el riesgo de una eventual alza en los tipos de interés la Sociedad, suscribió contratos de Swap de tasa de interés durante el primer semestre 2001, segundo semestre 2005 y primer semestre 2006. Además durante el segundo semestre del año 2003, todo el año 2004 y 2005, la Sociedad ha suscrito contratos de opción Call. Junto con lo anterior, la deuda adquirida durante el año 2006 y 2007 fue tomada a tasa fija directamente con el banco acreedor. Adicionalmente, se fijó anticipadamente la tasa de interés para el financiamiento de 21 aviones Airbus con entrega entre el 2008 y 2010 y 8 Boeing 767-300 que se entregarán entre los años 2008 y 2009 (nota 26 de contingencias y restricciones). El objetivo que esto persigue es tener una porción de la deuda con (i) tasa fija (como es el caso de los swap), (ii) otra porción con tasa variable pero limitado a un máximo (como es el caso de las Call) y (iii) limitar la exposición a la tasa de interés en futuros financiamientos.

De esta manera la Sociedad disminuye de manera importante el riesgo del alza de las tasas de interés. Con relación a dichos contratos, la Sociedad (i) paga, recibe, o (ii) solamente recibe dependiendo del caso, la diferencia entre la tasa fija acordada y la tasa flotante calculada sobre el capital insoluto de cada contrato. Por estos contratos, la Sociedad reconoció en el resultado acumulado del ejercicio una pérdida de MUS\$ 1.718. Las pérdidas y ganancias por swap de tasa de interés junto con las primas y las ganancias de las Call de tasas de interés se reconocen como un componente del gasto financiero sobre la base de la amortización del préstamo cubierto. Al 31 de diciembre 2007, el valor de mercado de los contratos swap, call y fijación anticipada de tasas de interés vigentes es de MUS\$ 59.114. Al 31 de diciembre, aproximadamente un 97% de la deuda está fijada con alguno de los instrumentos anteriormente nombrados.

Efectos de las Fluctuaciones en los Tipos de Cambio

La moneda funcional utilizada por la Sociedad es el dólar estadounidense en términos de fijación de precios de sus productos, de composición de su balance y de efectos sobre los resultados de las operaciones. Vende la mayor parte de sus servicios en dólares estadounidenses o en precios equivalentes al dólar estadounidense, y gran parte de sus gastos están denominados en dólares estadounidenses o equivalentes al dólar estadounidense, en particular costos de combustible, tarifas de vuelo y aterrizaje, arriendo de aeronaves, seguros, y componentes y accesorios para aeronaves. Del total del pasivo, aproximadamente un 97%, incluyendo obligaciones con bancos, pasivos de tráfico aéreo, y algunas cuentas por pagar de proveedores, está expresado en dólares estadounidenses. Por otra parte, aproximadamente un 92% de sus activos, principalmente, Efectivo y equivalentes de efectivo, Activo fijo, Cuentas por cobrar e Inversiones también están expresados en dólares estadounidenses.

Aunque generalmente mantiene sus tarifas y precios de carga, en dólares estadounidenses o en precios equivalentes al dólar estadounidense, la Sociedad está expuesta a pérdidas y ganancias por moneda extranjera, debido a las fluctuaciones en los tipos de cambio.

En el año 2007, la Sociedad registró una ganancia neta por estos conceptos de MUS\$ 16.710, la que se presenta en el Estado de resultados bajo el rubro Resultados fuera de la explotación

5. Ambiente Económico Chileno

Con el objetivo de analizar el ambiente económico en el cual está inserta la Sociedad, a continuación se explica brevemente la situación y evolución de las principales economías que la afectan, tanto del ámbito nacional como regional y mundial.

La economía mundial durante el 2007 fue afectada por la interacción de diversos factores, los que provocaron una moderada desaceleración en su ritmo de crecimiento respecto del año anterior y una gran incertidumbre en los mercados mundiales. Para el 2007 se espera un crecimiento cercano al 5,3% y las proyecciones para el 2008 están en torno al 4,8%.

Los indicadores para Europa muestran una economía con cierta desaceleración, impulsada en gran medida por un débil crecimiento del consumo. Se estima un crecimiento cercano al 2,6% para el año 2007 (aproximadamente 1,7% en el año 2008).

En Estados Unidos la economía continúa experimentando un debilitamiento sostenido, provocado principalmente por la fase recesiva que enfrenta el sector inmobiliario, impactando fuertemente los mercados bursátiles mundiales. Para el 2007 se espera un crecimiento aproximado de 2,2% (1,8% para el año 2008).

La región, a pesar de encontrarse mejor preparada para lidiar con la volatilidad financiera internacional, producto del superávit en cuentas corrientes y el precio de las materias primas, entre otros; se podría ver afectada con el panorama económico internacional. Durante el año hubo países como Argentina y Brasil que sorprendieron al mercado y superaron las expectativas económicas de los analistas. Estimando un crecimiento cercano al 5,4% para la región (aproximadamente 4,5% en el año 2008).

La economía nacional se ve ligeramente afectada por la crisis energética y la devaluación del dólar observada en el año 2007. Las perspectivas inflacionarias han ido en aumento y existe un importante superávit fiscal generado principalmente por los ingresos provenientes del alto precio del cobre. Se proyecta un crecimiento entre el 4,5% y 5,5% para el 2008, estimándose un aproximado de 5,2% para el 2007.

Bajo este entorno económico, la industria aeronáutica tanto nacional como internacional ha experimentado una evolución positiva a pesar del alto precio del combustible. En este escenario, el modelo de negocios implementado por la compañía ha permitido mantener un continuo crecimiento logrando un importante resultado tanto para el último trimestre del 2007, como para el ejercicio completo del mismo año.

6. Índices financieros

a) Se presentan a continuación los principales índices financieros del Balance General Individual:

	31-12-2007	30-09-2007	31-12-2006	30-09-2006
- Índices de Liquidez				
Liquidez corriente (veces) (Activo circulante / pasivo circulante)	0,81	0,99	0,70	0,75
Razón ácida (veces) (Fondos disponibles / pasivo circulante)	0,33	0,38	0,21	0,13
- Índices de Endeudamiento				
Razón de endeudamiento (veces) (Pasivo circulante + Pasivo largo plazo / Patrimonio)	2,72	2,04	3,21	2,86
Deuda corto plazo / Deuda total (%)	42,70	40,24	41,74	36,86
Deuda largo plazo / Deuda total (%)	57,30	59,76	58,26	63,14
Cobertura gastos financieros (R.A.I.I. / Gastos financieros)	11,40	10,66	9,53	8,82
- Índices de Actividad				
Total de activos	3.670.702	3.064.417	2.633.791	2.315.666
Inversiones	639.325	220.282	536.451	424.837
Enajenaciones	179	144	6.313	6.283
Rotación de inventario (Costo venta / Inventario promedio)	24,87	17,38	27,58	19,17
Permanencia de inventarios (Inventario promedio / costo venta * 360)	14,47	20,71	13,06	18,78
- Índices de Rentabilidad				
Rentabilidad del patrimonio (Utilidad neta / Patrimonio promedio)	0,38	0,26	0,43	0,27
Rentabilidad del activo (Utilidad neta / Activos promedio)	0,10	0,08	0,11	0,07
Rendimiento activos operacionales (Resultado operacional / Activos operacionales promedio)	0,10	0,09	0,11	0,08

Considerando activos operacionales al total de activo menos impuesto diferido, cuentas corrientes del personal, inversiones permanentes y temporales y mayor y menor valor de inversión.

	31-12-2007	30-09-2007	31-12-2006	30-09-2006
Utilidad por acción (Utilidad del ejercicio / N° acciones suscritas y pagadas)	0,91	0,61	0,76	0,46
Retorno de dividendos (Dividendos pagados / Precio de mercado)	0,04	0,04	0,02	0,03

b) Se presentan a continuación los principales índices financieros del Estado de Resultados Individual:

	31-12-2007	30-09-2007	31-12-2006	30-09-2006
- Índices de Resultados				
Ingresos de explotación	2.089.801	1.489.608	1.930.196	1.399.657
Carga	666.045	471.295	694.233	505.380
Pasajeros	1.071.258	764.929	966.743	707.278
Otros	352.498	253.384	269.220	186.999
Costos de explotación y Gastos de administración	1.819.346	1.284.405	1.727.990	1.254.224
Combustibles	457.166	320.348	430.389	328.951
Comisiones	280.979	200.075	308.230	233.939
Gastos de aterrizaje y otras rentas	316.383	219.807	303.906	209.320
Remuneraciones	248.256	177.217	248.890	176.707
Mantenimiento aviones	142.123	104.793	118.283	78.511
Arriendo aviones	117.946	85.991	109.475	81.336
Depreciación y amortización	110.721	79.200	85.011	63.059
Otros gastos de operación	95.353	60.160	80.417	50.377
Servicios pasajeros	50.419	36.814	43.389	32.024
Resultado Operacional	270.455	205.203	202.206	145.433
Gastos financieros	34.451	25.398	32.419	22.926
Resultado no Operacional	87.954	40.189	74.333	33.902
R.A.I.I.D.A.I.E.	501.042	349.246	393.974	262.671
Utilidad (Pérdida) después de Impuestos	308.323	207.503	241.300	147.652

Consolidated Financial Statements

December 31, 2007

Contents

Management's Report on Internal Controls over Financial Reporting
Report of Independent Registered Public Accounting Firm
Consolidated balance sheets
Consolidated statements of income
Consolidated statements of cash flows
Notes to the consolidated financial statements

Ch\$	Chilean Pesos
US\$	United States dollars
ThUS\$	Thousands of United States dollars
UF	The UF is a Chilean inflation-indexed, peso-denominated monetary unit which is set daily in advance based on the previous month's inflation rate

Management's Report on Internal Control over Financial Reporting

The management of Lan Airlines S.A. ("Lan Airlines" or the "Company"), including the Chief Executive Officer and the Chief Financial Officer, is responsible for establishing and maintaining adequate internal control over financial reporting, as such term is defined in Rules 13a-15(f) and 15d-15f under the Securities Exchange Act of 1934, as amended.

The Company's internal control over financial reporting is a process designed to provide reasonable assurance regarding the reliability of financial reporting and the preparation of financial statements for external purposes in accordance with generally accepted accounting principles. The Company's internal control over financial reporting includes those policies and procedures that (i) pertain to the maintenance of records that, in reasonable detail, accurately and fairly reflect the transactions and dispositions of the assets of the Company; (ii) provide reasonable assurance that transactions are recorded as necessary to permit preparation of financial statements in accordance with generally accepted accounting principles, and that receipts and expenditures of the company are being made only in accordance with authorizations of management and directors of the Company; and (iii) provide reasonable assurance regarding prevention or timely detection of unauthorized acquisition, use or disposition of the Company's assets that could have a material effect on the financial statements.

Because of its inherent limitations, internal control over financial reporting may not prevent or detect misstatements. Also, projections of any evaluation of the effectiveness of internal control to future periods are subject to the risk that controls may become inadequate because of changes in conditions, and that the degree of compliance with the policies or procedures may deteriorate.

Lan Airlines' management, including the Chief Executive Officer and the Chief Financial Officer, has assessed the effectiveness of the Company's internal control over financial reporting as of December 31, 2007 based on the criteria established in Internal Control - "Integrated Framework" issued by the Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission ("COSO") and, based on such criteria, Lan Airlines' management has concluded that, as of December 31, 2007, the Company's internal control over financial reporting is effective.

The Company's internal control over financial reporting effectiveness as of December 31, 2007 has been audited by PricewaterhouseCoopers Consultores, Auditores y Compañía Limitada, an independent registered public accounting firm, as stated in their report which appears herein.

By
Enrique Cueto Plaza
Chief Executive Officer

Alejandro de la Fuente Goic
Chief Financial Officer

February 29, 2008

Report of Independent Registered Public Accounting Firm

To the Board of Directors and Shareholders of LAN Airlines S.A.

In our opinion, the accompanying consolidated balance sheets and the related consolidated statements of income and of cash flows present fairly, in all material respects, the financial position of LAN Airlines S.A. and its subsidiaries at December 31, 2007 and 2006, and the results of their operations and their cash flows for each of the three years in the period ended December 31, 2007 in conformity with accounting principles generally accepted in Chile. Also in our opinion, the Company maintained, in all material respects, effective internal control over financial reporting as of December 31, 2007, based on criteria established in Internal Control - Integrated Framework issued by the Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO). The Company's management is responsible for these financial statements, for maintaining effective internal control over financial reporting and for its assessment of the effectiveness of internal control over financial reporting, included in the accompanying Management's Report on Internal Control over Financial Reporting. Our responsibility is to express opinions on these financial statements and on the Company's internal control over financial reporting based on our audits (which were integrated audits in 2007 and 2006). We conducted our audits in accordance with the standards of the Public Company Accounting Oversight Board (United States). Those standards require that we plan and perform the audits to obtain reasonable assurance about whether the financial statements are free of material misstatement and whether effective internal control over financial reporting was maintained in all material respects. Our audits of the financial statements included examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements, assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, and evaluating the overall financial statement presentation. Our audit of internal control over financial reporting included obtaining an understanding of internal control over financial reporting, assessing the risk that a material weakness exists, and testing and evaluating the design and operating effectiveness of internal control based on the assessed risk. Our audits also included performing such other procedures as we considered necessary in the circumstances. We believe that our audits provide a reasonable basis for our opinions.

Accounting principles generally accepted in Chile vary in certain significant respects from accounting principles generally accepted in the United States of America ("U.S. GAAP"). Information relating to the nature and effect of such differences is presented in Note 27 to the consolidated financial statements.

As discussed in Note 3, the Company changed its method of accounting for heavy aircraft and engine maintenance costs associated with its owned aircraft in 2006.

A company's internal control over financial reporting is a process designed to provide reasonable assurance regarding the reliability of financial reporting and the preparation of financial statements for external purposes in accordance with generally accepted accounting principles. A company's internal control over financial reporting includes those policies and procedures that (i) pertain to the maintenance of records that, in reasonable detail, accurately and fairly reflect the transactions and dispositions of the assets of the company; (ii) provide reasonable assurance that transactions are recorded as necessary to permit preparation of financial statements in accordance with generally accepted accounting principles, and that receipts and expenditures of the company are being made only in accordance with authorizations of management and directors of the company; and (iii) provide reasonable assurance regarding prevention or timely detection of unauthorized acquisition, use, or disposition of the company's assets that could have a material effect on the financial statements.

Because of its inherent limitations, internal control over financial reporting may not prevent or detect misstatements. Also, projections of any evaluation of effectiveness to future periods are subject to the risk that controls may become inadequate because of changes in conditions, or that the degree of compliance with the policies or procedures may deteriorate.

/s/ PricewaterhouseCoopers
Santiago, Chile
February 29, 2008

LAN Airlines S.A. and Subsidiaries

Consolidated Balance Sheets

ASSETS	At December 31,	
	2007	2006
	(In thousands of US\$)	
CURRENT ASSETS		
Cash	11,506	9,565
Time deposits	308,585	148,977
Marketable securities (Note 4)	147,952	60,069
Trade accounts receivable and other, net (Note 5)	468,301	356,512
Notes and accounts receivable from related companies (Note 15)	226	4,765
Inventories (Note 6)	58,097	46,827
Prepaid and recoverable taxes	68,623	34,048
Prepaid expenses (Note 7)	12,949	26,786
Deferred income tax assets (Note 14)	4,624	6,435
Other current assets (Note 8)	13,040	12,324
Total current assets	1,093,903	706,308
PROPERTY AND EQUIPMENT (net) (Note 9)	2,351,605	1,855,915
OTHER ASSETS		
Investments in related companies (Note 10)	1,482	1,845
Goodwill (Note 10)	36,022	43,469
Notes and accounts receivable from related companies (Note 15)	-	51
Long-term accounts receivable (Note 5)	12,171	28,915
Advances for purchases of aircraft and other deposits (Note 11)	316,443	237,853
Other (Note 12)	90,116	54,433
Total other assets	456,234	366,566
Total assets	3,901,742	2,928,789

The accompanying Notes 1 to 27 form an integral part of these consolidated financial statements.

LAN Airlines S.A. and Subsidiaries

Consolidated Balance Sheets

	At December 31,	
LIABILITIES AND SHAREHOLDERS' EQUITY	2007	2006
	(In thousands of US\$)	
CURRENT LIABILITIES		
Short-term loans from financial institutions	-	8,996
Current portion of long-term loans from financial institutions (Note 16)	102,153	89,883
Current portion of long-term leasing obligations (Note 18)	61,960	43,070
Securitization obligation (Note 17)	12,826	11,970
Dividends payable	120,073	67,789
Accounts payable	322,897	260,947
Notes and accounts payable to related companies (Note 15)	357	301
Air traffic liability and other unearned income	325,669	265,307
Other current liabilities (Note 13)	176,670	128,020
Total current liabilities	1,122,605	876,283
LONG-TERM LIABILITIES		
Loans from financial institutions (Note 16)	1,228,650	1,031,082
Securitization obligation (Note 17)	6,752	19,578
Other creditors	52,400	22,004
Provisions (Note 13)	94,441	45,892
Obligations under capital leases (Note 18)	233,768	176,433
Deferred income tax liabilities (Note 14)	169,885	126,886
Total long-term liabilities	1,785,896	1,421,875
MINORITY INTEREST	5,189	4,311
COMMITMENTS AND CONTINGENCIES (Note 23)		
SHAREHOLDERS' EQUITY (Note 19)		
Common stock (338,790,909 shares)	453,444	134,303
Reserves	(52)	2,620
Retained earnings	534,660	489,397
Total shareholders' equity	988,052	626,320
Total liabilities and shareholders' equity	3,901,742	2,928,789

The accompanying Notes 1 to 27 form an integral part of these consolidated financial statements.

LAN Airlines S.A. and Subsidiaries

Consolidated Statements of Income

	For the years ended December 31,		
	2007	2006	2005
	(In thousands of US\$)		
REVENUES			
Passenger	2,197,201	1,813,373	1,460,584
Cargo	1,154,323	1,072,730	910,453
Other (Note 20)	173,399	147,857	135,316
Total operating revenues (Note 25)	3,524,923	3,033,960	2,506,353
EXPENSES			
Wages and benefits (Note 21)	(489,550)	(442,967)	(371,596)
Aircraft fuel	(930,208)	(763,951)	(642,696)
Commissions to agents	(402,577)	(403,899)	(345,387)
Depreciation and amortization	(153,852)	(122,802)	(80,456)
Passenger services	(71,844)	(56,077)	(53,176)
Aircraft rentals	(158,917)	(157,681)	(148,202)
Aircraft maintenance	(159,063)	(117,206)	(132,198)
Other rentals and landing fees	(366,418)	(336,821)	(301,544)
Other operating expenses	(379,123)	(329,934)	(289,462)
Total operating expenses	(3,111,552)	(2,731,338)	(2,364,717)
Operating income	413,371	302,622	141,636
OTHER INCOME AND EXPENSES			
Interest income	18,043	7,897	12,426
Interest expense	(76,224)	(60,739)	(39,191)
Other income - net (Note 22)	12,619	37,113	58,234
Total other income (expense)	(45,562)	(15,729)	31,469
Income before minority interest	367,809	286,893	173,105
Minority interest	289	1,244	1,754
Income before income taxes	368,098	288,137	174,859
Income taxes (Note 14)	(59,775)	(46,837)	(28,258)
NET INCOME	308,323	241,300	146,601

The accompanying Notes 1 to 27 form an integral part of these consolidated financial statements.

LAN Airlines S.A. and Subsidiaries

Consolidated Statements of Cash Flows

	For the years ended December 31,		
	2007	2006	2005
	(In thousands of US\$)		
CASH FLOWS FROM OPERATING ACTIVITIES			
Collection of trade accounts receivable	3,535,542	2,951,595	2,213,947
Interest income	15,150	6,358	11,679
Other income received	37,698	24,936	65,139
Payments to suppliers and personnel	(2,743,171)	(2,371,090)	(1,938,117)
Interest paid	(73,633)	(60,107)	(36,630)
Income tax paid	(16,316)	(14,581)	(1,782)
Other expenses paid	(12,231)	(11,592)	(1,724)
Value-added tax and similar payments	(36,021)	(35,265)	(35,575)
Net cash provided by operating activities	707,018	490,254	276,937
CASH FLOWS FROM FINANCING ACTIVITIES			
Loans obtained	495,324	821,324	268,501
Dividend payments	(210,868)	(84,910)	(43,536)
Loans repaid	(205,536)	(223,415)	(35,481)
Issuance of stock	319,141	-	-
Issuance of stock expenses	(2,672)	-	-
Other	(11,970)	(9,282)	(11,596)
Net cash provided by financing activities	383,419	503,717	177,888
CASH FLOWS FROM INVESTING ACTIVITIES			
Acquisitions of property and equipment	(839,851)	(920,429)	(592,410)
Proceeds from sales of property and equipment	219	7,620	1,694
Sale of financial instruments and other investments	14,105	28,057	77,981
Other investments	(94)	(2,238)	(5,624)
Investments in financial instruments	(16,343)	-	(38,978)
Other	(2,354)	(18,756)	(3,085)
Net cash used in investing activities	(844,318)	(905,746)	(560,422)
NET INCREASE (DECREASE) IN CASH AND CASH EQUIVALENTS	246,119	88,225	(105,597)
CASH AND CASH EQUIVALENTS AT BEGINNING OF YEAR	199,496	111,271	216,868
CASH AND CASH EQUIVALENTS AT END OF YEAR	445,615	199,496	111,271

The accompanying Notes 1 to 27 form an integral part of these consolidated financial statements.

**Reconciliation of Net Income to Net Cash
Provided by Operating Activities**

	For the years ended December 31,		
	2007	2006	2005
	(In thousands of US\$)		
NET INCOME FOR THE YEAR	308,323	241,300	146,601
ADJUSTMENTS TO RECONCILE NET INCOME TO NET CASH PROVIDED BY OPERATING ACTIVITIES			
Depreciation	143,796	115,939	73,969
(Gain) Loss on sales of investments	(1,128)	29	-
(Gain) Loss on sales and retirements of property and equipment	(1,203)	(1,133)	(1,511)
Proportional share of results of equity method investments	5,086	(598)	(583)
Amortization of goodwill	2,994	3,318	3,216
Minority interest	(289)	(1,244)	(1,754)
Write-offs and provisions	7,689	20,902	10,827
Foreign exchange gains	(16,714)	(5,675)	(6,270)
Other	1,120	(51,574)	106
CHANGES IN ASSETS AND LIABILITIES			
(Increase) decrease in accounts receivable - trade	8,770	(47,099)	(26,083)
(Increase) decrease in inventories	(9,345)	(9,175)	(9,526)
(Increase) decrease in other assets	101,628	36,640	(29,649)
(Decrease) increase in accounts payable	111,382	160,734	99,843
(Decrease) increase in other liabilities	44,909	27,890	17,751
Net cash provided by operating activities	707,018	490,254	276,937

The accompanying Notes 1 to 27 form an integral part of these consolidated financial statements.

LAN Airlines S.A. and Subsidiaries

Notes to the Consolidated Financial Statements

AT DECEMBER 31, 2007

Note 1 - The Company

Lan Airlines S.A., formerly Lan Chile S.A., ("Lan" or the "Company") is the largest domestic and international passenger/cargo air carrier in Chile and one of the leading airlines in Latin America. "Lan" makes reference to the consolidated entity that includes LAN Airlines, LAN Express, LAN Peru, LAN Ecuador, and LAN Argentina, as well as LAN Cargo and its affiliates. The LAN Alliance serves 15 destinations in Chile, 12 destinations in Peru, ten destinations in Argentina, two destinations in Ecuador, 15 destinations in other Latin American countries and the Caribbean, three destinations in the United States, two destinations in Europe and four destinations in the South Pacific, as well as 60 additional international destinations through its various code-share agreements. As of year end 2007, LAN's fleet is composed of 73 passenger aircraft and 10 dedicated freighters.

LAN is a member of oneworld™, the world's leading global airline alliance. It has bilateral commercial agreements with oneworld™ partners American Airlines, British Airways, Iberia, Qantas, Alaska Airlines, AeroMexico, Mexicana, TAM and Korean Air.

The Company is a Chilean corporation ("Sociedad Anónima Abierta") whose common stock is listed on the Santiago Stock Exchange, the Chilean Electronic Stock Exchange, and the Valparaiso Stock Exchange and whose American Depositary Receipts are traded on the New York Stock Exchange. Accordingly, the Company is subject to the regulations of both the Chilean Superintendency of Securities and Insurance (the "Superintendency") and the U.S. Securities and Exchange Commission.

Note 2 - Summary of Accounting Policies

a) Presentation

The consolidated financial statements have been prepared in accordance with generally accepted accounting principles in Chile, which include the accounting standards of the Superintendency. The preparation of financial statements in accordance with generally accepted accounting principles in Chile ("Chilean GAAP") requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts and disclosures in the financial statements. Actual results could differ from those estimates.

The Company has issued its statutory consolidated financial statements in Spanish and in conformity with Chilean GAAP, which include certain notes and additional information required by the Superintendency for statutory purposes. Management believes that these additional notes and information are not essential for the complete understanding of the consolidated financial statements and, accordingly, these notes and additional information have been excluded from the accompanying consolidated financial statements.

b) Consolidation

The consolidated financial statements for the years 2007, 2006 and 2005 include the following subsidiaries:

	December 31		
	2007	2006	2005
Percentage of direct and indirect ownership:			
Lan Perú S.A.	70.00	70.00	70.00
Inversiones Lan S.A. and subsidiaries	99.71	99.71	99.71
Lan Cargo S.A. (formerly Lan Chile Cargo S.A.) and subsidiaries	99.90	99.90	99.89
Inmobiliaria Aeronáutica S.A.	100.00	100.00	100.00
Comercial Masterhouse S.A.	100.00	100.00	100.00
Sistemas de Distribución Amadeus Chile S.A.	100.00	100.00	100.00
Lan Card S.A.	100.00	100.00	100.00
Lan Pax Group S.A. and subsidiaries	100.00	100.00	100.00
Lan Cargo Group S.A.	-	-	100.00
Línea Aérea Nacional Chile S.A.	100.00	100.00	100.00
Lan Chile Investments Limited and subsidiaries	100.00	100.00	100.00

The effects of significant transactions between the subsidiaries and subsidiaries with the holding company have been eliminated in the consoli-

ation and the participation of minority shareholders is shown in these consolidated financial statements as minority interest in the Consolidated Balance Sheets and Consolidated Statements of Income.

c) Use of estimates

The preparation of the consolidated financial statements requires the use of estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities, the reported amounts of revenues and expenses and the disclosure of contingent liabilities. Management makes its best estimate of the ultimate outcome for these items based on historical trends and other information available when the financial statements are prepared. Changes in estimates are recognized in accordance with the accounting rules for the estimate, which is typically in the period when new information becomes available to management. Areas where the nature of the estimate makes it reasonably possible that actual results could differ from amounts estimated include: impairment assessments on long-lived assets (including goodwill), inventory obsolescence, engine overhaul provisions, tax liabilities and the associated deferred tax effects, contingent liabilities and other liabilities.

d) Price-level restatements

The financial statements of certain subsidiaries have been restated through the application of monetary correction rules in accordance with Chilean GAAP to show the effects of changes in the purchasing power of the Chilean peso, using indicators published by the Chilean National Institute of Statistics.

e) Foreign currency transactions

LAN and certain subsidiaries are authorized to maintain their accounting records and prepare their consolidated financial statements in US dollars. Because the US dollar is the functional and reporting currency, assets and liabilities denominated in other currencies are remeasured to US dollars at the exchange rates prevailing on December 31 of each year except for inventory, property and equipment, other assets and air traffic liability, which are remeasured at historical exchange rates. Revenues and expenses are generally translated at the exchange rates on the dates of the transactions.

Foreign currency transaction gains and losses are included in the Consolidated Statements of Income in Other income (expense) - net. The Company recorded a net foreign currency gain of ThUS\$ 15,700, ThUS\$ 5,536 and ThUS\$ 6,004 for the years ended 2007, 2006 and 2005, respectively.

f) Time deposits

Time deposits are stated at cost plus accrued interest at year-end.

g) Marketable securities

Marketable securities include investments in bonds and mutual funds. Bonds are stated at the lower of cost plus accrued interest or market value plus accrued interest and mutual funds are stated at market value based on year-end quoted values.

h) Allowance for bad debts

The Company maintains an allowance for bad debts based on an analysis of the aging of the outstanding balances as well as other relevant information. Other relevant information includes detailed analysis of our customers' payment history, an analysis of the current economic and commercial environment and all relevant available public information regarding our clients and the current business environment. Our policy for determining past due accounts focuses on the aging of the receivable balance and the different forms of payment used by debtors. Receivable balances are written off against the allowance for bad debts once they are deemed uncollectible and all collection efforts and available legal measures have been exhausted.

i) Inventories

Inventories represent spare parts and materials that are expected to be consumed and used either by the Company or through third-party maintenance services within one year. Inventories are stated at the lower of cost (determined by the average cost method) or market.

j) Other current assets

Other current assets include primarily the fair value of hedged forecasted jet fuel derivative contracts in unrealized loss positions and restricted funds associated with aircraft leases.

k) Property and equipment

Property and equipment are stated at cost and are depreciated by the straight-line method to their estimated residual values based on the estimated useful lives of the assets. Aircraft and engines are depreciated based on estimated useful life ranging from 10 to 20 years and utilizing a salvage value based on a residual value percentage of the cost of the asset.

The residual values and basis of depreciation used for the principal asset classifications are:

Asset classification	Residual Value (%)	Basis of depreciation
Boeing 767-300 F aircraft	36	Useful life (15 years)
Boeing 767-300 ER aircraft	36	Useful life (15 years)
Boeing 737-200 ADV aircraft	15	Useful life (until December 31, 2008)
Boeing 767-200 ER aircraft	36	Useful life (15 years)
Airbus A-320	20	Useful life (20 years)
Airbus A-319	20	Useful life (20 years)
Airbus A-318	20	Useful life (20 years)
Engines 767	36	Useful life (15 years)
Engines 737	15	Useful life (until December 31, 2008)
Engines Airbus A-318	20	Useful life (20 years)
Engines Airbus A-320	20	Useful life (20 years)
Engines Airbus A-340	36	Useful life (15 years)
Rotating parts	20	Useful life (15 years)
Buildings	-	Useful life (10-50 years)
Communications and computer equipment	-	Useful life (5-10 years)
Furniture and office equipment	-	Useful life (3-10 years)

Property and equipment include the revaluation increment arising from the technical appraisals of certain assets carried out in prior years in accordance with instructions issued by the Superintendency.

Inventories of materials and spare parts, net of provisions for obsolescence, included under other fixed assets within Property and equipment, are stated at their average cost.

The Company has entered into capital lease agreements related to eight aircraft and certain buildings and equipment which have bargain purchase options at the end of each contract. These assets are not the legal property of the Company, because it cannot dispose of them until the purchase option is exercised. The assets are recorded at their fair value on the date of the lease agreement.

The corresponding leasing obligations are presented under long-term liabilities and under the current portion of long-term leasing obligations.

Impairment losses on long-lived assets used in operations are recorded when events and circumstances indicate that the assets may be impaired and the undiscounted future cash flows estimated to be generated by these assets are less than the assets' net book value. If an impairment occurs, the loss is measured by comparing the fair value of the asset to its carrying amount. Fair values are determined based on quoted market values, discounted cash flows or internal and external appraisals, as applicable.

Under Chilean GAAP, spare parts which are not anticipated to be consumed within the next 12 months are included in property, plant and equipment. Spare parts are not depreciated, irrespective of whether they are included in fixed assets or inventory and they are expensed upon their usage in maintenance. All spare parts are recorded at the lower of cost or market value.

Spare parts included in the Consolidated Balance Sheet are classified as follows:

	At December 31,		
	2007	2006	2005
	(In thousands of US\$)		
Inventories	50,740	39,734	34,789
Property and equipment	21,536	18,466	18,330
Total	72,276	58,200	53,119

I) Investments in related companies

Investments in related companies are included in Other assets using the equity method when they represent between 20% and 50% of the voting stock of the investee, or when a Company has a significant influence in the operations of the investment. Accordingly, the Company's proportional share in the net income (or loss) of each investee is recognized on an accrual basis, after eliminating any unrealized profits or losses from transactions with the investees in Other income (expense) - net in the Consolidated Statements of Income.

m) Goodwill

Under Chilean GAAP, effective January 1, 2004, Technical Bulletin N° 72 ("TB 72") requires the determination of goodwill and negative goodwill based on the fair value of the acquired company. Prior to January 1, 2004, goodwill included the excess of the purchase price of companies acquired over their net book value; negative goodwill was established when the net book value exceeded the purchase price of companies acquired. Goodwill and negative goodwill also arise from the purchase of investments accounted for by the equity method.

Goodwill and negative goodwill are amortized over 20 years considering the expected period of return of the investment. The Company evaluates the recoverability of goodwill on a periodic basis.

n) Sale leaseback

Gains on sale leaseback transactions are deferred and recognized over the terms of the lease agreements.

o) Air traffic liability and revenue recognition policy

Passenger ticket sales are recorded as a current liability when sold as air traffic liability in the Consolidated Balance Sheets. Air traffic liability at December 31, 2007 and 2006 amounted to ThUS\$ 323,078 and ThUS\$ 263,408, respectively.

Passenger and cargo revenues are recognized when the transportation service is provided, which, in the case of passenger revenues reduces the air traffic liability. Commissions payable related to such unearned earnings are shown net of the air traffic liability. Other revenues include aircraft leases, courier, logistic and ground services, duty free sales, and storage and customs brokering. These other revenues are recognized when services are provided.

p) Aircraft and engine maintenance costs

Until December 31, 2005, all maintenance provisions were recorded based on technical reviews considering the aircraft and engines use expressed in cycles and total flight hours of an aircraft. Unscheduled maintenance of aircraft and engines were charged to income as incurred.

Effective January 1, 2006, for owned aircraft, costs incurred for heavy aircraft and engine maintenance are capitalized and amortized to the next overhaul. For leased aircraft, provisions continue to be accrued in advance based on lease terms and technical reviews considering the aircraft and engines use expressed in cycles and total flight hours of an aircraft.

q) Lease Aircraft Return Costs

The majority of leased aircraft return costs are maintenance and overhaul costs. The airframe and engine overhaul expenses associated with leased aircraft are accrued as part of our overhaul provision included in Other liabilities and reflected in provisions in the Consolidated Balance Sheet. Such provisions are based on the flight hours incurred by the leased aircraft and also take into consideration the lease terms and the date of incorporation of the aircraft into our fleet. The actual direct costs of physically returning the planes and related administration costs are expensed when incurred.

r) Deferred income tax

Effective January 1, 2000, the effects of deferred income taxes arising from temporary differences between the basis of assets and liabilities for tax and financial statement purposes are recorded in accordance with Technical Bulletin No. 60 of the Chilean Institute of Accountants and based on the enacted income tax rate which will be in effect when the temporary differences reverse. The effects of deferred income taxes at January 1, 2000 which were not previously recorded are recognized in income beginning in 2000 as the temporary differences reverse.

In order to mitigate the effects of recording deferred income taxes that under the prior income tax accounting standard were not expected to be realized, Technical Bulletin No. 60 provided for a period of transition. Under this transition period, the full effect of using the liability method is not recorded in income at the same time the deferred taxes are recorded in the balance sheet. Under this transitional provision, a contra asset or liability account ("complementary accounts") have been recorded offsetting the effects of the deferred tax assets and liabilities not recorded prior to January 1, 2000. Such complementary accounts are amortized to income over the estimated average reversal periods corresponding to underlying temporary differences to which the deferred tax asset or liability relates.

Deferred income tax assets are reduced by a valuation allowance if, based on the weight of available evidence, it is more likely than not that some portion or all of the deferred income tax assets will not be realized. The valuation allowance should be sufficient to reduce the deferred income tax asset to an amount that is more likely than not to be realized.

s) Lan Pass awards and Lan Corporate

The estimated incremental cost of providing free travel awards under the Lan Pass and Lan Corporate programs are accrued based on the accumulated kilometers for each passenger at the end of each year and by the conditions established by the program and are included in Other current liabilities in the Consolidated Balance Sheets.

t) Employee vacations

The cost of employee vacations is recognized as an expense on an accrual basis as the vacations are earned by employees and are included in

Other current liabilities in the Consolidated Balance Sheets.

u) Derivative instruments

The Company enters into hedging contracts including interest rate swap agreements, interest rate cap agreements, forward exchange contracts, jet fuel swap agreements, and jet fuel options. The contracts are accounted for in accordance with Technical Bulletin No. 57, "Accounting for Derivative Contracts" ("TB 57") of the Chilean Institute of Accountants. Under TB 57 all derivative instruments are recognized on the consolidated balance sheet at their fair value. Derivative instruments are accounted for as follows:

Hedge forecasted transaction:

The derivative instrument is stated at its fair value on the consolidated balance sheet and any change in the fair value is recognized on the consolidated balance sheet as an unrealized gain or loss in other assets, other liabilities, current or long term, as applicable. When the contract is settled, the unrealized gain or loss on the instrument is recognized in earnings in Other income (expense) - net in the Consolidated Statements of Income.

Firm commitments hedging contracts:

The hedged item and derivative instrument are measured at fair value on the consolidated balance sheet. Unrealized gains and losses are recorded in earnings in Other income (expense) - net in the Consolidated Statements of Income if the net effect is a loss and deferred and recognized when the contract is settled if it is a gain. The unrecognized gains associated with the derivative instrument are included in other liabilities, current or long term, as applicable.

v) Cash and cash equivalents

The Company considers all short-term, highly-liquid investment securities with original maturities of three months or less to be cash equivalents for purposes of the Consolidated Statement of Cash Flows:

	At December 31,		
	2007	2006	2005
	(In thousands of US\$)		
Cash	11,506	9,565	11,733
Time deposits	308,585	148,663	34,519
Marketable securities (see Note 4)	125,524	39,654	65,019
Other current assets	-	1,614	-
Total	445,615	199,496	111,271

Under Chilean GAAP, certain assets (specifically, bonds as of December 31, 2007, 2006 and 2005) are classified as marketable securities in the Consolidated Balance Sheet, but are not considered cash and cash equivalents for purposes of the consolidated statement of cash flows.

w) Capitalized interest

Interest paid on borrowings used to acquire new aircraft is capitalized as an additional cost of the related assets until the aircraft is received. Interest is capitalized based on the Company's weighted-average interest rate on long-term debt, or if applicable, the interest rate related to specific borrowings. Interest capitalization ends when the property or equipment is ready for service or its intended use. The Company capitalized ThUS\$ 4,560, ThUS\$ 2,193 and ThUS\$ 1,575 of interest during 2007, 2006 and 2005, respectively.

x) Advertising costs

The Company expenses advertising costs as Other operating expenses in the period incurred. Advertising expense totaled ThUS\$ 37,532, ThUS\$ 23,459, and ThUS\$ 19,490 during 2007, 2006 and 2005, respectively.

y) Stock issuance costs

Stock issuance costs are those incurred by the parent company, which are related to the issuance and placement of unsubscribed shares, including placement fees, legal counseling, accounting advice, financial consulting, printing and recording or registration fees. Such costs have been recorded in the Stock issuance and placement cost account, as part of Shareholders equity under the Other reserves caption.

Stock issuance and placement costs have been recorded pursuant to Circular Letters No. 1736 and 1370, issued by the Superintendency.

z) Stock options plans

Effective January 1, 2007 the Company accounts for stock-based compensation plans in accordance with the International Financial Reporting Standard No. 2 Share-based payment, showing the effect of recording the fair value of the options granted as wages and benefits on a straight-line basis over the period between the date of granting of these options to the date that these become vested.

aa) Intangibles

Disbursements for the development of internal use software are charged to the results of operations as incurred. External direct costs of materials and services rendered in developing an enterprise resource planning system (an SAP R/3 system) and interest costs incurred during development are capitalized. Payroll related costs were not significant and have been expensed. Training costs and data conversion costs are expensed as incurred.

ab) Reclassifications

Certain 2005 and 2006 amounts in the accompanying consolidated financial statements have been reclassified to conform to the 2007 presentation. The reclassifications had no material effect on the previously reported presentation of consolidated net income or shareholders' equity.

Note 3 - Accounting Changes

As indicated in Note 2 p), effective January 1, 2006, the Company changed its method of accounting for heavy aircraft and engine maintenance costs associated with its owned aircraft. Previously, the Company accrued a liability for these costs in its consolidated balance sheet under the caption "Provisions", for both short and long – term. Such provision was established based on the total cycles and flight hours flown by an aircraft since its incorporation into the Company's fleet, or since its last repair. Under the new method, the costs incurred in heavy owned aircraft and engine maintenance are capitalized and amortized to the next overhaul.

The cumulative effect of this accounting change at January 1, 2006, increased non–operating income by US\$ 40.3 million, as it is described in Note 22. For the accounting year 2006, this change resulted in a ThUS\$ 3,121 reduction to Operating expenses in the Consolidated Statement of Income.

Note 4 - Marketable Securities

Marketable securities include the following:

	At December 31,	
	2007	2006
	(In thousands of US\$)	
Bonds	22,428	20,415
Defined-term mutual funds	125,524	39,654
Total	147,952	60,069

Bonds recorded at December 31, 2007 are summarized as follows:

	Date of		Interest rate	At December 31, 2007	
	Purchase	Maturity		Carrying amount	Market value
			%	(In thousands of US\$)	
Chilean bonds	09/10/2004	12/05/2008	7.58	1,402	1,433
Foreign bonds	07/26/2006	12/03/2008	9.04	21,026	21,463
Total				22,428	22,896

Note 5 - Accounts Receivable

Accounts receivable are summarized as follows:

Short-term

	At December 31,	
	2007	2006
	(In thousands of US\$)	
Accounts receivable - passenger services	97,232	97,350
Accounts receivable - cargo services	163,758	117,165
Advances for purchases of aircraft	120,906	91,234
Other accounts receivable	86,405	50,763
Total	468,301	356,512

Accounts receivable are shown net of an allowance for bad debts of ThUS\$ 21,946 at December 31, 2007 and ThUS\$ 28,364 at December 31, 2006.

Included in short term accounts receivable as of December 31, 2007 are a total of approximately US\$ 17.1 million from the Brazilian company VRG LINHAS AEREAS S.A. and a total of US\$ 8.7 million from Florida West International Airways INC.- reclassified from balances with related companies since the participation that the subsidiary Lan Cargo S.A. had, was sold in December 2007. See Note 10.

Long-term

Long-term accounts receivable at December 31, 2007 and 2006 amounted to ThUS\$ 12,171 and ThUS\$28,915, respectively.

Note 6 - Inventories

Inventories are summarized as follows:

	At December 31,	
	2007	2006
	(In thousands of US\$)	
Spare parts and materials used for maintenance (1)	50,740	39,734
Aircraft for sale (2)	2,947	3,862
Duty-free inventories	4,410	3,231
Total	58,097	46,827

(1) Spare parts and materials for sale are shown net of provision for market value adjustment of ThUS\$ 3,264 at December 31, 2007 and ThUS\$ 2,121 at December 31, 2006.

(2) Corresponding to 4 Boeing 737 Aircraft shown net of a provision for retirement of ThUS\$ 1,390 at December 31, 2007.

Note 7 - Prepaid Expenses

Prepaid expenses include the following:

	At December 31,	
	2007	2006
	(In thousands of US\$)	
Prepaid insurance on aircraft	4,475	15,030
Prepaid rentals on aircraft and costs of receiving leased aircraft	6,715	8,720
Prepaid advertising services	708	1,040
Other	1,051	1,996
Total	12,949	26,786

Costs of receiving aircraft include all costs incurred by the Company and its subsidiaries in order for them to be operational. Such costs are deferred and amortized to operating expenses over the term of the specified contract. Costs of returning leased aircraft, excluding maintenance and overhaul, are expensed as incurred.

Note 8 - Other Current Assets

Other current assets consist of the following:

	At December 31,	
	2007	2006
	(In thousands of US\$)	
Restricted funds associated with aircraft leases and purchases and other deposits	3,634	357
Fair value of derivative contracts	6,280	7,778
Other	3,126	4,189
Total	13,040	12,324

Note 9 - Property and Equipment and Fleet Composition

a) Property and equipment

Property and equipment are summarized as follows:

	At December 31,	
	2007	2006
	(In thousands of US\$)	
Flight equipment:		
Boeing 767 aircraft under capital lease	638,534	461,845
Boeing 737 - 200ADV aircraft	13,836	27,498
Boeing 767 - 200ER aircraft	-	70,574
Boeing 767 - 300ER aircraft	678,159	334,248
Boeing 767 - 300F freighter aircraft	273,343	459,659
Airbus A-318 aircraft	140,900	-
Airbus A-319 aircraft	342,147	342,142
Airbus A-320 aircraft	225,980	145,939
Engines and rotating parts	397,764	277,278
Spare parts	21,536	18,466
Other	43,694	42,662
Land and buildings:		
Land	14,424	10,739
Buildings	64,313	62,175
Other installations	40,164	38,175
Construction in progress	1,513	2,270
Other fixed assets:		
Communication and computer equipment	74,588	72,763
Furniture and office equipment	16,270	15,910
Other	63,159	54,105
Property and equipment (gross)	3,050,324	2,436,448
Less: Accumulated depreciation	(698,719)	(580,533)
Property and equipment (net)	2,351,605	1,855,915

In June 30, 2006, the Company sold its ownership in Seagull Leasing LLC, who owns a Boeing 767-300F aircraft and is leasing the aircraft to Lan Cargo S.A. The existing financial leasing contract between Seagull and Lan Cargo S.A regarding this aircraft remained unchanged. As a result of the sale transaction, this aircraft has been reclassified from owned Property and equipment to Property and equipment under capital lease.

In March 31, 2007, Lan Cargo S.A. sold its stake in the Bluebird Leasing LLC permanent establishment, which owns two Boeing 767-300F aircraft. The operation was carried out while keeping in effect the financial leasing agreements such entity had originally entered into with Lan Cargo S.A. for the aforementioned aircraft. As a result of the latter, the aircraft, which had been recorded under Machinery and equipment, have been reclassified to Other fixed assets. Consequently, the debt associated with such operation has been reclassified from Short and long-term bank obligations to both current portion of long term leasing obligations and Obligation under capital leases, respectively.

Included in Property and equipment at December 31, 2007 and 2006, are ThUS\$ 638,534 and ThUS\$ 461,845 of equipment under capital leases with accumulated depreciation aggregating ThUS\$ 236,007 and ThUS\$ 163,098, respectively.

Depreciation expense for the years ended December 31, 2007, 2006 and 2005, amounted to ThUS\$ 143,796, ThUS\$ 115,939 and ThUS\$ 73,969, respectively.

The balance of spare parts is presented net of a provision for obsolescence amounting to ThUS\$ 9,646 at December 31, 2007 and ThUS\$ 16,975 at December 31, 2006.

As of December 31, 2007, Property and equipment is shown net of a provision for retirement of ThUS\$ 5,400 for Boeing 737 aircraft.

In 2002, the Company entered into a sale-leaseback transaction. Under this arrangement, engines were sold for ThUS\$ 13,100 and leased backed over a 7-year operating lease agreement. The gain on the sale of ThUS\$ 6,883 is being amortized over the term of the operating lease agreement.

b) Fleet composition

At December 31, 2007, the fleet of the Company consists of 86 aircraft, of which 46 aircraft are owned by, or under capital lease to, the Company and 40 aircraft are leased under operating leases.

Aircraft owned:

Aircraft	Model	Use	2007	2006
Boeing 737 (*)	200ADV	Passenger	5	6
Boeing 737	200ADV	Freight	1	1
Boeing 767	300ER	Passenger	10	7
Boeing 767	300F	Freight	8	8
Boeing 767 (**)	200ER	Passenger	1	1
Airbus A-318	100	Passenger	5	-
Airbus A-319	100	Passenger	10	10
Airbus A-320	200	Passenger	6	4
Total owned			46	37

(*) One of these aircraft is leased to Pluna Lineas Aereas Uruguayas S.A. and other aircraft is leased to Sky Services S.A.

(**) Leased to Aerovías de México S.A.

Leased aircraft under operating leases:

Aircraft	Model	Use	2007	2006
Boeing 767	300ER	Passenger	12	13
Boeing 767	300F	Freight	1	1
Boeing 737	200ADV	Passenger	6	10
Airbus A 319	100	Passenger	5	5
Airbus A 320	200	Passenger	11	11
Airbus A 340	300	Passenger	5	4
Total leased			40	44
Total owned and leased			86	81

Note 10 - Investments in Related Companies and Goodwill

a) Investments in related companies

Investments in related companies accounted for by the equity method are summarized as follows:

Company	Percentage of ownership			Book value of investment		Proportional Share of income (loss)		
	2007	2006	2005	2007	2006	2007	2006	2005
	%	%	%	(In thousands of US\$)				
Concesionaria Chucumata S.A.	16,7	16,7	16,7	119	250	123	135	160
Lufthansa Lan Chile Technical Training S.A.	50	50	50	702	609	224	196	152
Austral Sociedad Concesionaria S.A.	20	20	20	661	886	257	173	173
Florida West International Airways Inc. (1)	-	25	25	-	-	(497)	76	79
Lanlogistics, Corp (2)	-	-	-	-	-	(5,193)	-	-
Choice Air Courier del Perú S.A. (1)	-	50	50	-	100	-	18	19
Total				1,482	1,845	(5,086)	598	583

(1) During 2007, these entities were sold.

(2) During 2007, this entity was dissolved.

b) Goodwill and negative goodwill

The changes in Goodwill and negative goodwill during the years 2007 and 2006 were as follows:

Company	Balance	Additions	Amortization	Balance
	January 1, 2007	and deductions		December 31, 2007
	(In thousands of US\$)			
Goodwill on purchase of:				
Lan Cargo S.A. (Ex Lan Chile Cargo S.A.)	19,004	-	(1,810)	17,194
Prime Airport Service Inc.	405	-	(36)	369
Mas Investment Limited	2,544	-	(181)	2,363
Air Cargo Limited	595	-	(42)	553
Promotora Aérea Latinoamericana S.A.	1,295	-	(84)	1,211
Inversiones Aéreas S.A. (purchase of interest in Lan Perú S.A.)	4,296	-	(294)	4,002
Aerolinhas Brasileiras S.A.	2,157	-	(143)	2,014
Skyworld International Couriers, Inc. (1)	3,826	(3,826)	-	-
Lan Box, Inc. (1)	1,796	(1,796)	-	-
SkyBox Services Corp. (1)	639	(639)	-	-
H.G.A. Rampas y Servicios A. de Guayaquil S.A.	35	-	(2)	33
H.G.A. Rampas del Ecuador S.A.	34	-	(2)	32
Inversora Cordillera S.A.	6,226	1,754	(363)	7,617
Lan Argentina S.A. (Ex – Aero 2000 S.A.)	688	(17)	(37)	634
Total Goodwill	43,540	(4,524)	(2,994)	36,022
Negative goodwill on purchase of:				
Choice Air Courier del Perú S.A. (1)	(71)	71	-	-
Total Negative Goodwill	(71)	71	-	-
Total	43,469	(4,453)	(2,994)	36,022

Company	Balance	Additions	Amortization	Balance
	January 1, 2006	and deductions		December 31, 2006
(In thousands of US\$)				
Goodwill on purchase of:				
Lan Cargo S.A. (Ex Lan Chile Cargo S.A.)	20,814	-	(1,810)	19,004
Prime Airport Service Inc.	440	-	(35)	405
Mas Investment Limited	2,725	-	(181)	2,544
Air Cargo Limited	640	-	(43)	597
Promotora Aérea Latinoamericana S.A.	1,379	-	(84)	1,295
Inversiones Aéreas S.A. (purchase of interest in Lan Perú S.A.)	4,590	-	(294)	4,296
Aerolinhas Brasileiras S.A.	2,300	-	(143)	2,157
Skyworld International Couriers, Inc.	4,078	-	(254)	3,824
Lan Box, Inc.	1,902	-	(106)	1,796
SkyBox Services Corp.	693	-	(54)	639
H.G.A. Rampas y Servicios A. de Guayaquil S.A.	36	-	(2)	35
H.G.A. Rampas del Ecuador S.A.	36	-	(2)	34
Inversora Cordillera S.A.	4,633	1,873	(280)	6,226
Lan Argentina S.A. (Ex Aero 2000 S.A.)	660	63	(35)	688
Total Goodwill	44,926	1,936	(3,323)	43,540
Negative goodwill on purchase of:				
Choice Air Courier del Perú S.A.	(73)	-	2	(71)
Americonsult de Guatemala S.A.	(102)	99	3	-
Total Negative Goodwill	(175)	99	5	(71)
Total	44,751	2,035	(3,318)	43,469

(1) During 2007 these entities were sold.

c) Acquisitions and other information

LanLogistics, Corp.

On May 16, 2007, Lan Logistic Corp. (an affiliate of Lan Cargo S.A.) sold all its stake in Skyworld International Couriers Inc. and Lanbox Inc. Previously, Lan Logistic Corp. had sold its stake in All Cargo Net on April 30, 2007. All such operations resulted in a loss after sale amounting to MUS\$ 4.252.

Due to the aforementioned, the negative goodwill which Lan Logistics Corp. had recorded in the purchase of such investments was included in the determination of the loss on the sale of such investment.

On December 20, 2007, the Corporate Division of the State of Delaware authorized the dissolution of Lan Logistics Corporation (a LAN Cargo S.A. affiliate).

Mas Investment Limited (Bahamas)

On February 10, 2006, Aerotransportes Mas de Carga S.A. sold 99% ownership of Sociedad Americonsult de Guatemala S.A.. As a result of this, the negative goodwill originated in the purchase of that investment was reversed to Income.

Lan Pax Group S.A.

On April 13, 2005, Lan Pax Group S.A. acquired 49% ownership and obtained control of Inversora Cordillera S.A. On April 14, 2005, the newly acquired and consolidated subsidiary Inversora Cordillera S.A. acquired 95% ownership of Aero 2000 S.A. (currently Lan Argentina S.A.). In a separate transaction Lan Pax Group S.A. acquired an additional 2.45% of Aero 2000 S.A.. These transactions were accounted for as purchases resulting in ThUS\$ 5,499 in goodwill allocated ThUS\$ 4,815 to Inversora Cordillera S.A. and ThUS\$ 684 to Aero 2000 S.A.

On November 16, 2005, in a separate transaction, Lan Pax Group S.A. and Inversora Cordillera S.A., both consolidated subsidiaries of the Company, formed the entity Siventas S.A. with Lan Pax Group S.A. having 95% ownership and Inversora Cordillera S.A. having 5% ownership. As of December 31, 2006 the capital for this entity had not been entirely contributed. Both companies are required to make capital contributions prior to 2008.

On December 23, 2005, Lan Pax group S.A. took part in the share increase offering of its consolidated subsidiary Inversora Cordillera S.A. It invested ThUS\$ 281 maintaining its current ownership percentage of 49%. No goodwill was recorded.

On August 17, 2006, Lan Pax Group S.A., acquired 1.55% of Lan Argentina S.A. (ex - Aero 2000 S.A.) for ThUS\$ 70 equivalent to 29,140 shares, increasing its ownership from 2.45% to 4%. Additionally, Lan Pax Group S.A. made a capital contribution increase of ThUS\$ 94. This transaction generated goodwill amounting to ThUS\$ 63.

On August 17, 2006, Lan Pax Group S.A. acquired 31% of Inversora Cordillera S.A. for ThUS\$ 1,872 equivalent to 4,116,818 shares, increasing its ownership interest from 49% to 80%. In addition it made a contribution for capital increase for ThUS\$ 7,488. As a result of this transaction, Lan Pax Group S.A. recorded goodwill amounting to ThUS\$ 1,873.

On September 29, 2006, Atlantic Aviation Investments LLC was incorporated, where Lan Pax Group S.A. has 99% ownership (990 shares), equivalent to US\$ 990.

On October 10, 2006, Perdiz Leasing Limited was incorporated, where Lan Pax Group S.A. has an ownership of 99% (99 shares), equivalent to US\$ 99.

On December 22, 2006, Lan Pax Group S.A. and Inversora Cordillera S.A., both consolidated subsidiaries of the Company, took part in the share increase offering of Lan Argentina S.A. for ThUS\$ 296 and ThUS\$ 7,026, maintaining their current ownership percentage of 4% and 95%, respectively.

On August 28, 2007, the Lan Pax Group S.A. affiliate took part in the capital increase at Inversora Cordillera S.A. for an amount of MUS\$ 18,526, increasing its stake from 80% to 90.52%. Such operation generated goodwill amounting to MUS\$ 1,754.

On August 28, 2007, the Lan Pax Group S.A. affiliate participated in the capital increase at Lan Argentina S.A. (formerly known as Aero 2000 S.A.) for MUS\$ 904, keeping its 4% stake in the company.

On August 28, 2007, the Inversora Cordillera S.A. affiliate participated in the capital increase at Lan Argentina S.A. (formerly known as Aero 2000 S.A.) for MUS\$ 18,742, keeping its 95% stake in the company.

On June 20, 2007, the Lan Pax Group S.A. affiliate, took part in the capital increase at Inversora Cordillera S.A. for MUS\$ 2,543, keeping its 80% stake in the company.

On June 20, 2007, the Inversora Cordillera S.A. affiliate participated in the capital increase at Lan Argentina S.A. (formerly known as Aero 2000) for MUS\$ 2,503, keeping its 95% stake in the company.

On December 20, 2007, an agreement was reached at the Extraordinary Shareholders Meeting to reduce the capital of the Lan Argentina S.A. affiliate (formerly known as Aero 2000 S.A.). Such reduction was made proportional to each shareholder's stake. The capital, which was originally made up by 11,068,484 nominal shares, was reduced to 6,176,253 nominal shares.

Lan Courier S.A.

On December 15, 2006, Lan Airlines S.A. sold its 99.99% ownership in Lan Courier S.A. to Lan Cargo S.A. and Inversiones Lan S.A. (99.98% and 0.01%, respectively), for ThUS\$ 5,638, equivalent to 8,837,860 shares. On a consolidated basis no goodwill or negative goodwill was recognized for this transaction.

Lan Cargo S.A.

On November 4, 2005, Lan Airlines S.A. acquired 15,000 shares from its affiliated Lan Cargo S.A. increasing its ownership interest from 99.86462% to 99.88875%.

On April 27, 2007, the Lan Cargo S.A. affiliate made a distribution of dividends for an amount of MUS\$ 30,833.

On April 28, 2006, the Lan Cargo S.A. affiliate made a distribution of dividends for an amount of MUS\$ 5,934.

On December 20, 2007, the Air Cargo Limited Corporation, an affiliate of Lan Cargo Overseas Limited, sold all its stake at Florida West International Airways Inc., an operation that generated profits amounting to MUS\$ 1,128.

At the closing of these financial statements, the Company had already decided to sell Sociedad Terminal de Exportación Internacional S.A. ("International Export Terminal Corporation"). Such sale shall take place in January 2008.

Lan Perú S.A.

In May 2007, the Lan Perú S.A. affiliate made a distribution of dividends to Lan Airlines S.A. for an amount of MUS\$ 737 and to Inversiones Aéreas S.A. for MUS\$ 329.

Note 11 - Advances for Purchases of Aircraft and Other Deposits

Advances for purchases of aircraft and other deposits are summarized as follows:

	At December 31,	
	2007	2006
	(In thousands of US\$)	
Advances for purchases of Boeing 767 and lease of Airbus aircraft	300,094	224,520
Deposits on aircraft leases	13,781	10,020
Other deposits	2,568	3,313
Total	316,443	237,853

Note 12 - Other Assets

Other assets are summarized as follows:

	At December 31,	
	2007	2006
	(In thousands of US\$)	
Unrealized losses on derivative contracts (1)	57,177	26,828
Intangibles and other	32,939	27,605
Total	90,116	54,433

(1) The corresponding fair value derivative contract liability is recorded in Other current liabilities and in Other creditors long term.

Note 13 - Other Liabilities and Provisions

Other liabilities and provisions are summarized as follows:

a) Other current liabilities

	At December 31,	
	2007	2006
	(In thousands of US\$)	
Engine overhaul provision	65,921	44,433
Withholdings on employee salaries	9,552	7,870
Employee vacations	16,684	13,401
Lan Pass awards and Lan Corporate liability (frequent flyer mileage)	8,906	9,770
Income taxes payable	8,101	1,530
Boarding fees	48,527	34,749
Others	18,979	16,267
Total	176,670	128,020

b) Provisions (long-term)

	At December 31,	
	2007	2006
	(In thousands of US\$)	
Engine overhaul provision	48,544	36,395
Reserve for loss related to the ongoing investigation by the European Commission	25,000	-
Employee vacations	7,934	6,722
Others	12,963	2,775
Total	94,441	45,892

Note 14 - Income Tax

a) Charges arising from income tax amount to ThUS\$ 13,995, ThUS\$ 14,123 and ThUS\$ 1,261 in 2007, 2006 and 2005 respectively, and have been determined based on current local tax legislation.

b) Deferred income taxes

At December 31, 2007, the accumulated balances from deferred taxes originating from temporary differences were as follows:

	Deferred tax Assets		Deferred tax Liabilities	
	Short-term	Long-term	Short-term	Long-term
	(In thousands of US\$)			
Allowance for doubtful accounts	4,444	141	-	-
Provision for obsolescence of spare parts	2,935	-	-	-
Provision for vacations	2,511	1,402	-	-
Tax loss carry forwards	34	23,320	-	-
Property and equipment	-	-	-	-
Others	2,058	22,927	-	-
Gross deferred tax assets	11,982	47,790	-	-
Prepaid expenses	-	-	3,547	1,264
Unearned income	-	-	-	17,781
Property and equipment	-	-	-	161,114
Others	-	-	2,163	27,787
Gross deferred tax liabilities	-	-	5,710	207,946
Less: Complementary accounts	-	-	-	(8,407)
Deferred tax assets valuation allowance	(1,648)	(18,136)	-	-
Total	10,334	29,654	5,710	199,539

At December 31, 2006, the accumulated balances from deferred taxes originating from temporary differences were as follows:

	Deferred tax Assets		Deferred tax Liabilities	
	Short-term	Long-term	Short-term	Long-term
	(In thousands of US\$)			
Allowance for doubtful accounts	4,429	65	-	-
Provision for obsolescence of spare parts	2,960	-	-	-
Provision for vacations	2,099	1,203	-	-
Property and equipment	-	449	-	-
Tax loss carry forwards	2	32,966	-	-
Others	3,818	11,154	-	-
Gross deferred tax assets	13,308	45,837	-	-
Prepaid expenses	-	-	5,043	1,320
Unearned income	-	-	-	16,198
Property and equipment	-	-	-	126,893
Others	-	-	182	23,303
Gross deferred tax liabilities	-	-	5,225	167,714
Less: Complementary accounts	-	-	-	(8,645)
Deferred tax assets valuation allowance	(1,648)	(13,654)	-	-
Total	11,660	32,183	5,225	159,069

c) Effect on results

	For the years ended December 31,		
	2007	2006	2005
	(In thousands of US\$)		
Current income tax expense	(13,995)	(14,123)	(1,261)
Deferred income tax expense	(44,810)	(32,545)	(26,688)
Other tax expense	(970)	(169)	(309)
Total	(59,775)	(46,837)	(28,258)

Note 15 - Balances and Transactions with Related Companies

a) Accounts receivable and payable with related parties are summarized as follows:

Current assets

Notes and accounts receivable from related companies:

Company	Relationship	At December 31,	
		2007	2006
(In thousands of US\$)			
San Alberto S.A. and subsidiaries	Common ownership	29	29
Florida West International Airways Inc.	Equity method investee	-	4,495
Choice Air Courier del Perú S.A.	Equity method investee	-	78
Other	Common ownership	197	163
Total		226	4,765

Current liabilities

Notes and accounts payable to related companies:

Company	Relationship	At December 31,	
		2007	2006
(In thousands of US\$)			
Lufthansa Lan Technical Training S.A.	Equity method investee	259	211
Concesionaria Chucumata S.A.	Equity method investee	4	4
Austral Sociedad Concesionaria S.A.	Equity method investee	33	58
Sociedad Concesionaria Aerosur S.A.	Equity method investee	51	18
Other	Common ownership	10	10
Total		357	301

Long-term assets

Notes and accounts receivable from related companies:

Company	Relationship	At December 31,	
		2007	2006
(In thousands of US\$)			
Choice Air Courier del Perú S.A.	Equity method investee	-	51
Total		-	51

b) The main transactions with related entities are summarized as follows:

Company	Relationship	Description of transaction	Amount		
			2007	2006	2005
(In thousands of US\$)					
Florida West International Airways Inc	Equity method investee Lan owns 25%	Aircraft rents received	30,267	40,695	39,540
		Line aircraft maintenance received	3,022	1,885	2,402
		Aircraft rents provided	32,882	31,401	21,898
		Others transactions provided and received	8,448	10,757	11,712
		Jet fuel payments	129	9,282	10,100
		Interline collection	4,509	7,292	2,568
		Other payments	3,022	3,826	690
Lufthansa Lan Technical Training S.A.	Equity method investee Lan owns 50%	Training received	999	708	905
		Prepaid training hours	471	477	360
		Other payments	256	19	19

The Company's objective is to transact business with its related companies or individuals at prices and at terms equivalent to those used in transacting business with unrelated parties.

Note 16 - Loans from Financial Institutions (Long-Term)

Long-term loans from financial institutions are summarized as follows:

	Payable during the years	Interest rate at December 31, 2007	At December 31,	
			2007	2006
			(In thousands of US\$)	
Loan in US dollars	2001 - 2013 (quarterly)	-	-	126,362
Loan in US dollars	2002 - 2014 (quarterly)	LIBOR+0.9656	110,551	116,976
Loan in US dollars	2004 - 2007 (quarterly)	LIBOR+1.4	-	7,706
Loan in US dollars	2005 - 2012 (quarterly)	LIBOR+1.25	19,529	22,971
Loan in US dollars	2005 - 2017 (quarterly)	LIBOR+0.9634	58,087	62,441
Loan in US dollars	2005 - 2017 (quarterly)	4.68	133,365	143,765
Loan in US dollars	2006 - 2008 (quarterly)	LIBOR+0.4	76,630	60,530
Loan in US dollars	2006 - 2013 (quarterly)	4.92	70,127	76,086
Loan in US dollars	2006 - 2018 (quarterly)	4.98	471,876	504,128
Loan in US dollars	2006 - 2018 (quarterly)	5.25	390,638	-
Total			1,330,803	1,120,965
Less - current portion			102,153	89,883
Long - term portion			1,228,650	1,031,082

All of our loans from financial institutions are collateralized and thus they are secured by the same asset that is subject of the financing. These include nine Boeing aircraft, fourteen Airbus aircraft, spare engines and our corporate building. There are no additional collateral arrangements in connection with these financings.

Information with respect to restrictive covenants is detailed under the heading "Covenants" in Note 23 to the financial statements.

Scheduled payments of long-term loans from financial institutions at December 31, 2007 are as follows:

Payments during the years ended December 31,	(In thousands of US\$)
2009	175,555
2010	103,946
2011	108,971
2012	113,600
2013 - 2017	579,049
2018 - 2019	147,529
Total	1,228,650

Note 17 - Securitization Obligation

Effective March 30, 1999, the Company signed a contract with Pelican Finance Ltd. for the securitization of future credit card receivables aggregating ThUS\$ 60,000 originating from certain ticket agents in the United States. At December 31, 1999, the Company had received the entire proceeds of ThUS\$ 60,000 which were reported as a securitization obligation on the balance sheet. The terms of this contract are for the years between 2001 and 2006 with an annual financial cost of 6.82%.

As of March 31, 2006, the commitments regarding the abovementioned contracts with Pelican Finance Ltd. were totally terminated.

In August 22, 2002, the Company signed a new securitization contract with Pelican Finance Ltd. The contract securitizes future credit card receivables aggregating ThUS\$ 40,000. The terms of this contract are for the years between 2006 and 2009 with an annual financial cost of 6.96%. At December 31, 2002, the Company had received the entire proceeds of ThUS\$ 40,000 which were reported as a securitization obligation on the balance sheet.

The principal is payable as follows:

Payments during the years ended December 31,	(In thousands of US\$)
2009	6,752
Subtotal	6,752
Current portion - 2008	12,826
Total	19,578

Note 18 - Leasing Obligations

As indicated in Note 9, at December 31, 2007, the Company financed forty jet aircraft pursuant to operating leases and eight jet aircraft pursuant to a capital lease. The Company also leases maintenance facilities, other airport facilities, computer equipment and vehicles pursuant to capital leases.

The future minimum lease payments required under capital leases, together with the present value of such minimum lease payments and future minimum lease payments required under operating leases that have initial or remaining non-cancelable lease terms in excess of one year as of December 31, 2007, were as follows:

Payable during the year ending December 31,	Operating leases (aircraft)	Capital leases
	(In thousands of US\$)	
2008	144,808	74,781
2009	151,337	74,852
2010	137,154	65,034
2011	152,140	41,191
2012	179,471	44,161
2013 - 2017	551,492	28,924
2017 - 2021	89,355	16,381
Total minimum lease payments	1,405,757	345,324
Less: Amount representing interest		(49,596)
Present value of minimum lease payments		295,728
Less: Current portion of obligation		(61,960)
Long-term portion of leasing obligations		233,768

Aircraft operational lease expenses recorded in the Consolidated Statement of Income amounted to ThUS\$ 158,917, ThUS\$ 157,681 and ThUS\$ 148,202 for the years ended December 31, 2007, 2006 and 2005, respectively.

Note 19 - Shareholders' Equity

a) Changes in Shareholders' equity

The changes in shareholders' equity during 2005, 2006 and 2007 were as follows:

	Number of shares	Common stock	Reserves	Retained earnings			Total
				Accumulated earnings	Interim dividends	Net income for the year	
(In thousands of US\$)							
Balances at December 31, 2004	318,909,090	134,303	2,620	208,865	(74,783)	163,552	434,557
Transfer of net income from prior year	-	-	-	163,552	-	(163,552)	-
Final dividends paid	-	-	-	(81,777)	74,783	-	(6,994)
Interim dividends	-	-	-	-	(71,451)	-	(71,451)
Net income for the year 2005	-	-	-	-	-	146,601	146,601
Balances at December 31, 2005	318,909,090	134,303	2,620	290,640	(71,451)	146,601	502,713
Transfer of net income from prior year	-	-	-	146,601	-	(146,601)	-
Final dividends paid	-	-	-	(73,294)	71,451	-	(1,843)
Interim dividends	-	-	-	-	(115,850)	-	(115,850)
Net income for the year 2006	-	-	-	-	-	241,300	241,300
Balances at December 31, 2006	318,909,090	134,303	2,620	363,947	(115,850)	241,300	626,320
Transfer of net income from prior year	-	-	-	241,300	-	(241,300)	-
Final dividends paid	-	-	-	(168,910)	115,850	-	(53,060)
Stock issuance	19,881,819	319,141	(2,672)	-	-	-	316,469
Interim dividends	-	-	-	-	(210,000)	-	(210,000)
Net income for the year 2007	-	-	-	-	-	308,323	308,323
Balances at December 31, 2007	338,790,909	453,444	(52)	436,337	(210,000)	308,323	988,052

b) Capital

An agreement was reached at the parent company's Extraordinary Shareholder Meeting held on April 5, 2007, to increase the corporate capital by issuing 22,090,910 unsubscribed shares (equivalent to existing shares), of which 19,881,819 had been subscribed and paid for by December 31, 2007 for an amount of MUS\$ 319,141.

The authorized and paid-in capital of the Company is ThUS\$ 453,444 at December 31, 2007 and corresponds to 338,790,909 shares without par value.

The authorized and paid-in capital of the Company is ThUS\$ 134,303 at December 31, 2006 and corresponds to 318,909,090 shares without par value.

c) Other reserves

Reserves at December 31 of each year were as follows:

	At December 31,	
	2007	2006
	(In thousands of US\$)	
Reserve for adjustment of the value of fixed assets	2,556	2,556
Reserve for adjustment of the value of leased fixed assets	64	64
Reserve for caption called stock issuance and placement expenses	(2,672)	-
Total	(52)	2,620

These reserves are not distributable and may only be used for capitalization of the Company.

d) Dividends

At the Annual General Meeting held on April 29, 2005, the shareholders agreed to distribute a final dividend amounting to US\$ 0.25642373 per share after deducting the interim dividends distributed during August and December amounting to US\$ 0.12475 and US\$ 0.10974 per share, respectively. A remaining balance of US\$ 0.02192745 per share was paid during May 2005.

At a meeting of the Board of Directors held on August 2, 2005, the directors agreed to distribute an interim dividend of US\$ 0.11430 per share with respect to net income for 2005.

At a meeting of the Board of Directors held on January 31, 2006, the directors agreed to distribute an interim dividend of US\$ 0.10975 per share with respect to net income for 2005. These dividends will be paid during March, 2006 and they are classified in Dividends Payable at December 31, 2005.

At the Annual General Meeting held on April 28, 2006, the shareholders agreed to distribute a final dividend amounting to US\$ 0.22983 per share after deducting the interim dividends distributed during August 2005 and January 2006 amounting to US\$ 0.11430 per share and US\$ 0.10975 per share, respectively. A remaining balance of US\$ 0.00578 per share was paid during May 2006.

At a meeting of the Board of Directors held on July 24, 2006, the directors agreed to distribute an interim dividend of US\$ 0.15071 per share with respect to net income for 2006.

At a meeting of the Board of Directors held on December 26, 2006, the directors agreed to distribute an interim dividend of US\$ 0.21256 per share with respect to net income for 2006. These dividends are classified in Dividends Payable at December 31, 2006.

An agreement was reached at the parent company's Ordinary Shareholders Meeting held on April 5, 2007, to distribute final dividends based on the results of fiscal year 2006 (amounting to US\$ 0.52965 per share), after deducting the interim dividends that had been distributed in July and December, 2006 (equivalent to US\$ 0.15071 and US\$ 0.21256 per share respectively). The outstanding balance of US\$ 0.16638 per share was paid in April, 2007.

An agreement was reached at the parent company's Ordinary Board of Directors Meeting, held on July 31, 2007, to distribute an interim dividend of US\$ 0.26596 per share, based on the results of fiscal year 2007. Such dividends were paid in August, 2007.

At the Parent Company's Ordinary Board of Directors Meeting held on December 21, 2007, it was agreed to distribute an interim dividend amounting to US\$ 0.35389 per share, based on the results of fiscal year 2007. On December 31, 2007 such amount was recorded under Dividends payable, which shall be paid in January 2008.

e) Major shareholders

The major shareholders of the Company at December 31, 2007, were as follows:

	Percentage of Ownership
	%
Inversiones Costa Verde Ltda. y Compañía en Comandita por Acciones	25.11
Axxion S.A.	19.03
The Bank of New York. (on behalf of ADR holders)	9.66
Total	53.80

In July 2004, Inversiones Costa Verde Ltda. y Compañía en Comandita por Acciones, Axxion S.A. and Inversiones Santa Cecilia S.A. (shareholder with 7.31% ownership) entered into a management and control agreement. At December 31, 2007 this agreement is still in effect.

f) Stock issuance and placement expenses

The detail of the stock issuance and placement expenses incurred in by the Company at December 31, 2007 is the following:

	At December 31, 2007 (In thousands of US\$)
Placement fees	1,671
Legal counseling	547
Accounting fees	176
Financial consulting	129
Printing & other expenses	100
Registration and recording fees	49
Total	2,672

These costs are recorded in an equity account and classified under the Other reserves caption called Stock issuance and placement costs.

Pursuant to Circular Letter No. 1736 of the Superintendency of Securities and Insurance, the Stock issuance and placement expenses shall be discounted from the Capital at the next Extraordinary Shareholder Meeting to be held by the parent company.

g) Stock option plans

At the Extraordinary Shareholders' Meeting held on April 5, 2007, a stock-option compensation plan was agreed to for the Company's executives and 10% of the capital shares increase was authorized to be issued for this purpose.

In May 17, 2007, the Board of Directors granted a group of executives an option to subscribe for a total of 2,209,091 shares at a price of USD 16.11208 per share. This was formalized during December 2007 through the signing of share subscription contracts in accordance to the following vesting calendar:

Percentage %	Period
30	as of July 1st, 2009
30	as of July 1st, 2010
40	as of July 1st, 2011

The stock-option compensation contracts consider the following terms:

The beneficiary must be an employee of the Company on the date the right to exercise the option begins, i.e. July 1, 2009, 2010 and 2011, respectively.

The executive will not be able to exercise any option before July, 2009.

When the options become available, the option may be exercised for all or part of the shares and must be paid for in cash.

The executive is not compelled to make use of the right to exercise his options and, if he wishes to do so, can wait to exercise such options, in all or part, at the end of the plan whose deadline is on September 30, 2011.

Each exercise shall exceed 10% of the total stock option package.

The stock options given to each executive in accordance to this plan may not be sold or assigned under any circumstance, but shares purchased under this plan shall be owned by the executive with the same rights any other shareholder has and they may be sold immediately or whenever the executive deems convenient.

In case the executive resigns or gets laid off, he will just be able to exercise his rights for the options that may be in effect (i.e.: those which have vested), losing the right to exercise the options that have not vested. In addition, the executive who resigns or gets laid off will have up to 30 calendar days (as of the date of his resignation or termination) to exercise the options that have vested, provided such term does not exceed the deadline set for the options package.

In the event of the death of the executive, the option to exercise his full stock package shall be given to his or her beneficiaries, who shall have up to 180 days to exercise the options as of the date of his decease. In the event of permanent impairment, the executive shall keep his complete option plan coupled to the same original vesting calendar.

As described in Note 2z), these shares have been valued and recorded according to the fair value of the options when granted, which amounted to ThUS\$ 3,516, and was calculated using the Black-Sholes-Merton method.

Volatility has been estimated historically as it is not possible to estimate implicitly in the absence of a market for these options.

Since the stock-option contracts were signed during December, 2007, the fair value determined is recorded as a charge to wages and benefits and credit to Other reserves beginning January, 2008, and is amortized on a straight-line basis over the period between the granting of the options and the date that these become vested.

Note 20 – Other Operating Revenues

The Other revenues were comprised of the following:

	For the year ended December 31,		
	2007	2006	2005
	(In thousands of US\$)		
Aircraft leases	37,232	30,991	23,806
Logistics and couriers	29,263	44,381	39,932
Ground services	9,285	19,968	18,842
Duty free	22,241	16,701	15,602
Storage and customs brokerage	29,546	10,925	10,689
Others	45,832	24,891	26,445
Total	173,399	147,857	135,316

Note 21 - Operating Expenses

Wages and benefits are summarized as follows:

	At December 31,		
	2007	2006	2005
	(In thousands of US\$)		
Flight personnel	153,201	134,542	110,298
Maintenance personnel	56,869	51,242	41,549
Ground personnel	110,779	69,905	73,800
Administrative and corporate employees	168,701	187,278	145,949
Total	489,550	442,967	371,596

Other operating expenses include general and administrative expenses such as rents, insurance and other expenses of ThUS\$ 197,942 in 2007, ThUS\$ 139,942 in 2006 and ThUS\$ 121,618 in 2005.

Other operating expenses also include advertising, promotional, and marketing expenses of ThUS\$ 37,532 in 2007, ThUS\$ 23,459. in 2006 and ThUS\$ 19,490 in 2005.

Note 22 - Other Income (Expense) - Net

Other income (expense) - net for each year are summarized as follows:

	For the year ended December 31,		
	2007	2006	2005
	(In thousands of US\$)		
Non-operating income:			
Effect of accounting change mentioned in Note 3	-	40,344	-
Jet fuel swap contracts	28,190	12,903	51,480
Foreign currency transactions (net)	15,700	5,536	6,004
Earnings on investments (equity method)	604	598	583
Other	4,626	3,988	5,296
Total	49,120	63,369	63,363
Non-operating expenses:			
Reserve for loss related to the ongoing investigation by the European Commission (1)	(25,000)	-	-
Amortization of goodwill	(2,994)	(3,318)	(3,218)
Losses on investments (equity method)	(5,690)	-	-
Non-recurring indemnities paid to employees (2)	-	(11,747)	-
Provision for retirement of Boeing 737 Aircraft (3)	-	(8,100)	-
Other	(2,817)	(3,091)	(1,911)
Total	(36,501)	(26,256)	(5,129)
Other income (expense) - net	12,619	37,113	58,234

(1) The reserve for loss regarding Air Freight investigation is provided at the estimated amount of contingent losses which are expected to be incurred as a result of the investigation by the European Commission.

(2) During 2006, the Company made the decision to restructure its operations and processes reducing its workforce. This restructuring resulted in non-operating expenses of ThUS\$ 11,747 due to the payment of indemnities to terminated employees. The Company does not anticipate any further costs associated with this restructuring.

(3) With regard to these Boeing 737 aircraft, it was determined that it is more likely than not that such aircraft will be disposed of prior to the end of their useful life. Accordingly, a provision was established. See also Notes 6 and 9. The Company performed an impairment test on these aircraft as events and circumstances indicated that the assets may be impaired and undiscounted cashflows estimated to be generated were less than the book values.

Note 23 - Commitments and Contingencies

At December 31, 2007 and 2006, the Company had granted the following mortgages, liens and guarantees:

Direct Guarantees (In thousands of US\$):

Type of Guarantee	Assets Pledged as Collateral		Amount outstanding at Balance sheet date	
	Type	Book Value	2007	2006
Mortgage, and pledge guarantee	Aircraft and motors	1,432,319	1,254,173	1,052,729
Mortgage	Building	-	-	7,706
Pledge	Spare parts	331	-	-

Indirect Guarantees:

The Company guaranteed a ThUS\$ 3,500 letter of credit dated April 26, 2001, granted in favor of Celestial Aviation Trading 16 Limited due to an Aircraft Lease Agreement ("Lease") between Lan Cargo S.A. and Celestial Aviation Trading 16 Limited. The Company guarantee is valid until the letter of credit expiration date (April 25, 2008) and was required by Celestial Aviation Trading 16 Limited, the owner of the aircraft. As a result,

the Company would be liable for repayment of such letter of credit, should Lan Cargo S.A. not fulfill its obligation under the lease. No liability is carried on the balance sheet for the Company's obligation under the guarantee.

Commitments

In August 1999, the Company entered into a purchase agreement for seven Airbus A340 aircraft (with an option to purchase an additional fourteen aircraft in the future). As of December 31, 2007, four of these aircraft have been received and the remaining three were canceled.

On April 28, 2005, the Company entered into a purchase agreement for three Boeing 767-300 aircraft for a total of ThUS\$ 450,000. One of these aircraft was received during 2006 and the two remaining aircraft were received during 2007.

On July 20, 2005, the Company entered into a purchase agreement for an additional 3 Boeing 767-300 ER aircraft for a total of ThUS\$ 450,000. The delivery is scheduled for 2008.

On October 4, 2005, the Company agreed with Airbus Industries to a new modification with respect to the purchase agreement signed on March 20, 1998. This amendment relates to the purchase of thirty two new Airbus A320 family aircraft (with an option to purchase an additional fifteen aircraft in the future). Eight of this aircraft were received during 2006, seven were received during 2007 and the remaining seventeen aircraft are expected to be delivered during 2008. The estimated cost for the remaining aircrafts is approximately ThUS\$ 600,000.

On March 31, 2006, the Company entered into a purchase agreement for three Boeing 767-300 aircraft. One of these aircraft was received during 2007 and the two remaining aircraft are expected to be delivered during 2008. The estimated maximum cost for the remaining two aircrafts is ThUS\$ 300,000.

On December 14, 2006, the Company entered into a purchase agreement for three Boeing 767-300 aircraft for a total of ThUS\$ 450,000. These aircraft are scheduled for delivery during 2009.

On March 6, 2007, the Company exercised call option for the additional fifteen Airbus A320 family aircrafts related to the purchase agreement signed on October 4, 2005. These aircrafts are scheduled for delivery during 2010 and 2011. The estimated cost for these fifteen aircrafts is ThUS\$ 525,000.

On July 3, 2007, the Company entered into a purchase agreement for two Boeing 777 freighter aircraft for a total of ThUS\$ 500,000. These aircraft are scheduled for delivery during 2011 and 2012.

On October 29, 2007, the Company entered into a purchase agreement for twenty six Boeing 787 aircraft (with the option to purchase an additional fifteen aircraft). The estimated cost of these twenty six aircraft is ThUS\$ 3,500,000. These aircraft are scheduled for delivery between 2012 and 2016.

Contingencies

Cargo Investigation

In February 2006, the European Commission, in conjunction with the Department of Justice of the United States, initiated a global investigation including a large number of international cargo airlines - among them LAN Cargo S.A., LAN's cargo subsidiary - for possible price fixing of cargo fuel surcharges and other fees in the European and United States air cargo markets.

On December 26, 2007, the Directorate-General for Competition of the European Commission notified LAN Cargo S.A. and LAN of the initiation of proceedings against 25 cargo airlines, among them LAN Cargo S.A., for allegations of anti-competitive behavior in the air freight business. LAN is currently reviewing the terms of the notification. Given the current stage of the proceedings, it is not possible at this time to anticipate with any precision their outcome, although it is expected to be a lengthy judicial process. Notwithstanding the above, in the fourth quarter of 2007, LAN recorded a US\$ 25.0 million reserve in Other Non-Operating Expenses in relation with this investigation.

At December 31, 2006, the Company was a defendant in a number of commercial lawsuits of the type normally associated with the Company's business and involving claims for damages for insignificant amounts. The Company has made no provision for these amounts because management believes that most of the resulting judgments will be favorable and any losses incurred will not result in any material liability to the Company.

Covenants

As a result of the various contracts entered into by the Company to finance the Boeing 767 aircraft that are financed by the Export - Import Bank of the United States, the Company is required to comply with certain restrictions regarding shareholder composition and disposal of assets.

The loan agreement with BBVA - Banco Bhif has placed restrictions on the Company's ability to dispose of certain of its fixed assets.

As a result of the various contracts entered into by the Company to finance the Airbus A320 aircraft that are guaranteed by various European export credit agencies, the Company is required to comply with certain restrictions regarding shareholder composition and disposal of assets.

As a result of the securitization contract with Pelican Finance Ltd. in August 2002, there are certain restrictions on the use of the future cash flows which have been securitized.

As of December 31, 2007, the Company was in compliance with all covenants.

Other

At December 31, 2007, the Company had approved credit lines in the amount of ThUS\$ 325,000. These credit lines are used mainly to cover (a) stand-by credit letters issued in favor of aircraft lessors and airports in the United States of America and other countries and (b) bank credit letters issued in favor of the local air administration or the Chilean Government.

Note 24 - Foreign Currencies

Foreign currency assets and liabilities at December 31 of each year are summarized as follows:

	At December 31,	
	2007	2006
(In thousands of US\$)		
Assets denominated in:		
Chilean pesos	233,755	131,908
Other currencies	155,108	110,428
Total	388,863	242,336
Liabilities denominated in:		
Chilean pesos	86,178	63,302
Other currencies	74,884	101,831
Total	161,062	165,133

Note 25 - Segment Reporting

The Company reports segment information in accordance with Statement of Financial Accounting Standard No. 131, "Disclosures About Segments of an Enterprise and Related Information" ("SFAS 131"). SFAS 131 establishes standards for reporting information about operating segments in annual financial statements as well as related disclosures about products and services, geographic areas and major customers. Operating segments are defined as components of an enterprise about which separate financial statement information is available that is evaluated regularly by the chief operating decision maker in making decisions about allocating resources and assessing performance. The Company considers that it has one reportable segment. The Company's operating revenues by geographic region are summarized below:

	Year ended December 31,		
	2007	2006	2005
(In thousands of US\$)			
Domestic (Chile)	521,406	414,587	428,644
North America	1,179,229	1,336,548	1,194,996
South America (excluding Chile)	1,252,963	867,620	619,860
Europe	337,793	266,660	158,544
Pacific	233,532	148,545	104,309
Total	3,524,923	3,033,960	2,506,353

The Company attributes operating revenues to the geographical area in which the relevant overseas point of the flight lies. The Company's tangible assets consist primarily of flight equipment which is mobile across geographic markets and, therefore, has not been allocated.

Note 26 – Subsequent Events

The Company has no knowledge of any other subsequent events that would have a significant effect on the balances or interpretation of these financial statements.

Note 27 - Differences Between Chilean and United States Generally Accepted Accounting Principles

Accounting principles generally accepted in Chile ("Chilean GAAP") vary in certain important respects from accounting principles generally accepted in the United States ("US GAAP"). Such differences involve certain methods for measuring the amounts shown in the financial statements, as well as additional disclosures required by US GAAP.

1. Differences in measurement methods

The principal methods applied in the preparation of the accompanying financial statements, which have resulted in amounts which differ from those that would have otherwise been determined under US GAAP, are as follows:

a) Deferred income tax

As discussed in Note 14, effective January 1, 2000, the Company began applying Technical Bulletin No. 60 of the Chilean Institute of Accountants concerning deferred income taxes. Technical Bulletin No. 60 requires the recognition of deferred income taxes for all temporary differences arising after January 1, 2000, whether recurring or not, using an asset and liability approach. For US GAAP purposes, the Company has always applied Statement of Financial Accounting Standard ("SFAS") No. 109, "Accounting for Income Taxes", whereby income taxes are also recognized using substantially the same asset and liability approach. Deferred income tax assets and liabilities established for temporary differences between the financial reporting basis and tax basis of the Company's assets and liabilities are based on enacted rates at the dates that the temporary differences are expected to reverse. The effect of changes in tax rates is included in income for the period that includes the enactment date.

After the year ended December 31, 1999, Chilean GAAP and US GAAP differ due to the recognition for US GAAP purposes of the reversal of deferred income taxes included in the US GAAP reconciliations in years prior to 2000.

Prior to the implementation of Technical Bulletin No. 60, no deferred income taxes were recorded under Chilean GAAP if the related timing differences were expected to be offset in the year that they were projected to reverse by new timing differences of a similar nature.

Furthermore, deferred income tax assets under both Chilean and US GAAP should be reduced by a valuation allowance if, based on the weight of available evidence, it is more likely than not that some portion or all of the deferred income tax assets will not be realized. The valuation allowance should be sufficient to reduce the deferred income tax asset to an amount that is more likely than not to be realized.

The effect of providing for deferred income taxes for the differences between the amounts shown for assets and liabilities in the balance sheet and the tax basis of those assets and liabilities is included in paragraph 1 p) below and certain disclosures required under FAS 109 are set forth under paragraph 2 c) below.

b) Goodwill

Until December 31, 2003, under Chilean GAAP, the excess of cost over the net book value of a purchased company was recorded as goodwill (the book value purchase method), which was then amortized to income over a maximum period of twenty years. Amortization of goodwill may be accelerated if the acquired company generates sufficient income to absorb the additional amortization in any given year. The excess of net book value over the cost of an investment was considered to be negative goodwill under Chilean GAAP and is also amortized to income over a maximum period of twenty years. The amortization of negative goodwill may be accelerated if the acquired company sustains losses.

Under US GAAP, goodwill and other intangibles are accounted for under SFAS No. 141, "Business Combinations" and SFAS No. 142, "Goodwill and Other Intangible Assets". SFAS No. 141 requires the purchase method of accounting be used for all business combinations initiated after June 30, 2001 and prohibits the use of the pooling-of-interests method of accounting after this date. With respect to the purchase method of accounting, the cost of an investment is assigned to the tangible and identified intangible assets acquired and liabilities assumed on the basis of their fair values at the date of acquisition. Any excess of cost over the fair value of net assets acquired is recorded as goodwill. If an excess of acquired net assets over cost arises, the excess is allocated to reduce proportionally the values assigned to noncurrent assets (except long-term investments in marketable securities) in determining their fair values. If the allocation reduces the noncurrent assets to zero value, the remainder of the excess over cost (negative goodwill) is written off immediately as an extraordinary gain. SFAS No. 141 establishes specific criteria for the recognition of intangible assets separately from goodwill and requires unallocated negative goodwill to be written off immediately as an extraordinary gain (instead of being deferred and amortized).

SFAS No. 142, "Goodwill and Other Intangible Assets" establishes the following:

- The accounting for a recognized intangible asset is based on its useful life to the reporting entity. An intangible asset with a finite useful life is amortized over the life of the asset, but goodwill and other intangible assets with indefinite useful lives are not amortized.
- The remaining useful lives of intangible assets being amortized are evaluated each reporting period to determine whether events and circumstances warrant a revision to the remaining period of amortization. If the estimate of an intangible asset's remaining useful life is changed, the remaining carrying value of the intangible asset is amortized prospectively over the revised remaining useful life.
- Goodwill and other intangible assets with indefinite useful lives that are not subject to amortization are tested for impairment at least annually.
- All goodwill must be assigned to a reporting unit, which is defined as an operating segment or one level below an operating segment.

SFAS No. 142 became effective for years beginning after December 15, 2001. Accordingly, goodwill amortization ceased for US GAAP purposes beginning in 2002.

As discussed in Note 10, the Company has made a number of acquisitions. Acquisitions made prior to December 31, 2003, were recorded pursuant to the book value purchase method for Chilean GAAP purposes. For these acquisitions there were no significant differences in the allocation of the purchase price or the determination of goodwill between the book value purchase method in accordance with Chilean GAAP and the purchase accounting method required pursuant to SFAS No. 141 in accordance with US GAAP. For acquisitions after December 31, 2003 the fair value purchase method is used for both Chilean GAAP and US GAAP. However, under Chilean GAAP certain differences may occur in the identification of intangible assets and goodwill.

The companies acquired since January 1, 2004 are not material to the consolidated financial position of the Company and therefore adjustments to the purchase price allocation and pro forma financial statements showing the effect on operations as if the acquisitions had been completed at the beginning of the period are not presented.

For US GAAP purposes, the reversal of amortization of goodwill from the purchases made by the Company and the purchase accounting adjustments of conforming business acquisitions prior to June 30, 2001 to US GAAP are shown in paragraph 1 p) below. As a result of the annual impairment tests performed by the Company, no adjustment to the book value of goodwill was deemed necessary.

Under Chilean GAAP, the cost of an equity method investment is separated into an investment component (based on the purchase of the proportionate share of equity according to book values) and a goodwill component (based on the difference between the amount paid and the proportional book value of the investment). Under US GAAP, these components are combined in one balance sheet caption as an investment, and goodwill is determined in a manner similar to a consolidated subsidiary based on proportionate ownership. No disclosure has been presented for the effect of the reclassification between goodwill as determined under Chilean GAAP for equity method investments and goodwill determined under US GAAP as the effect of this reclassification is not significant.

The effects of reclassifying negative goodwill for the acquisitions prior to December 31, 2003 as determined under Chilean GAAP to proportionately reduce the values assigned to the non-current assets acquired in accordance with US GAAP are not significant.

c) Revaluation of property and equipment

As mentioned in Note 2 k), certain property and equipment are valued in the consolidated financial statements at amounts determined in accordance with a technical appraisal. The revaluation of property and equipment is an accounting principle that is not generally accepted in the United States. Assets that were subjected to appraisals have been fully depreciated or are no longer owned by the Company. Accordingly, there is no impact on US GAAP results and no adjustments recorded.

d) Minimum dividend

As required by the Chilean Companies Act unless otherwise decided by the unanimous vote of the issued and subscribed shares, an open stock corporation must distribute a cash dividend in an amount equal to at least 30% of the company's net income for each year adjusted for the deficit under developing period as determined in accordance with Chilean GAAP. Under Chilean GAAP, even though the minimum dividend is a legal requirement, the dividend is not recorded until it is declared by the Company. For 2007, 2006 and 2005, the full amount of the required dividend was declared as interim dividends and recorded by the Company, therefore, no adjustment is necessary.

e) Equity method of accounting and Consolidation

As mentioned in Note 2 l), for Chilean GAAP purposes, beginning in 2005, investments in related companies are accounted for pursuant to the equity method when the company's investment represents between 20% and 50% of the voting stock of the investee. Prior to 2005, when investments in related companies represented between 10% and 50% of voting rights the equity method was used. For US GAAP purposes prior to February 1, 2003, investments in related companies required the use of the equity method of accounting for investments which give the investor the ability to exercise significant influence over operating and financial policies of the investee. For those companies which were determined to be controlled through the Company's investment (generally, ownership of over 50% of the outstanding voting shares), US GAAP required consolidation. Subsequent to February 1, 2003, US GAAP requires the determination of whether an entity should be consolidated in accordance with FASB

Interpretation No. 46, "Consolidation of Variable Interest Entities" ("FIN 46"), focused on identifying entities for which a controlling financial interest is achieved through means other than voting rights. Under this interpretation, a variable interest entity must be consolidated if certain consolidation requirements are met. An enterprise should consolidate an entity if that enterprise has a variable interest in the entity that will absorb a majority of the entity's expected losses, receive a majority of the entity's expected residual returns, or both. FIN 46, as revised by FIN 46R, was effective on February 1, 2003 for new transactions and effective for reporting periods after March 15, 2005 for transactions entered into prior to February 1, 2003.

Relative to the Company's investments in related companies, there are no differences in the application of the equity method or consolidation between Chilean GAAP and US GAAP.

f) Monetary correction of subsidiaries

As indicated in Note 2 d), the Chilean peso financial statements of certain of the Company's Chilean subsidiaries are restated through the application of price-level restatements in accordance with Chilean GAAP to show the effects of changes in the purchasing power of the Chilean peso, using indicators published by the National Institute of Statistics. The financial statements of such Chilean subsidiaries are then remeasured to US dollars at the exchange rates prevailing on December 31 of each year.

The inclusion of price-level restatements when the US dollar is the reporting currency is not permitted under US GAAP. However, in the case of the Company, the effects of including price-level restatement at the subsidiary level are not significant and accordingly the effects of reversing the price-level restatement are not included in the reconciliation of net income and net equity accounts to US GAAP in paragraph 1 p) below.

g) Investment securities

Under Chilean GAAP, investments in bonds held by the Company are carried at the lower of cost plus accrued interest or market value. Under Chilean GAAP, mutual funds are stated at market value based on year-end quoted values and unrealized gains and losses are recorded in the current year Consolidated Statement of Income. Under SFAS No. 115, "Accounting for Certain Investments in Debt and Equity Securities", investment securities, which include debt and certain equity securities, are accounted for as follows:

- Debt securities that the Company has the positive intent and ability to hold to maturity are classified as held-to-maturity securities and are reported at amortized cost.

- Debt and equity securities that are bought and held principally for the purpose of selling them in the near term are classified as trading securities and are reported at fair value, with unrealized gains and losses included in earnings.

- Debt and equity securities not classified as either held-to-maturity or trading securities are classified as available-for-sale securities and reported at fair value, with unrealized gains and losses excluded from earnings and reported in a separate component of shareholders' equity.

The Company's investments in bonds are classified as available for sale securities for the purposes of SFAS No. 115. The effect of the difference between Chilean GAAP and US GAAP in accounting for the Company's investment in bonds is included in the reconciliation of reported Net income to Comprehensive income in accordance with US GAAP in paragraph 1 p) below. There is no difference between Chilean GAAP and US GAAP for the Company's investments in mutual funds as they are classified as trading securities for the purpose of SFAS No. 115.

h) Presentation in Statement of cash flows

Under Chilean GAAP, payments of leasing obligations subsequent to the date of purchase are treated in the Consolidated Statement of Cash Flows as additions of property and equipment and classified as cash outflows from investing activities. Under US GAAP, incurring directly-related debt to the seller of property and equipment is a financing transaction and subsequent payments of principal on that debt are thus considered to be cash outflows from financing activities.

As a result of these differences, the Consolidated Statement of Cash Flows under Chilean GAAP would have to be adjusted as follows to present the statement in accordance with US GAAP:

	Increase (decrease) in cash flow		
	2007	2006	2005
	(In thousands of US\$)		
Net cash provided by (used in) financing activities under Chilean GAAP	383,419	503,717	177,888
Loans repaid	(46,824)	(33,559)	(38,180)
Net cash provided by (used in) financing activities under US GAAP	336,595	470,158	139,708
Net cash provided by (used in) investing activities under Chilean GAAP	(844,254)	(905,746)	(560,422)
Acquisitions of property and equipment	46,824	33,559	38,180
Net cash provided by (used in) investing activities under US GAAP	(797,430)	(872,187)	(522,242)

Net cash and cash equivalents at the end of year under US GAAP is as follows:

	At December 31,		
	2007	2006	2005
	(In thousands of US\$)		
Cash	11,506	9,565	11,733
Time deposits	308,585	148,663	34,519
Defined-term mutual funds (included in Marketable Securities)	125,524	39,654	65,019
Other current assets	-	1,614	-
Total	445,615	199,496	111,271

There are no significant non-cash investing or financing transactions in the three years ended December 31, 2007. The Company made cash payments for interest of ThUS\$ 73,633, ThUS\$ 60,107 and ThUS\$ 36,630 for the years ended 2007, 2006 and 2005, respectively. The Company made tax payments of ThUS\$ 52,337, ThUS\$ 49,846 and ThUS\$ 37,357 for the years ended 2007, 2006 and 2005, respectively.

i) Classification of income and expenses

Under Chilean GAAP, the following income and expenses arising during the years 2007, 2006 and 2005 are classified as Other income (expense) - net whereas under US GAAP they would be recorded within operating income:

	Year ended December 31,		
	2007	2006	2005
	(In thousands of US\$)		
Non-operating income:			
Effect of accounting change (1)	-	40,344	-
Jet fuel swap contracts	28,190	12,903	51,480
Total	28,190	53,247	51,480
Non-operating expenses:			
Provision for retirement of Boeing 737 Aircraft (2)	-	8,100	-
Reserve for loss related to the ongoing investigation by the European Commission	25,000	-	-
Non-recurring indemnities paid to employees (2)	-	11,747	-
Total	25,000	19,847	-

(1) The Company recorded a ThUS\$ 40,344 cumulative effect for a change in accounting principles as Non-operating income in 2006 for Chilean GAAP. This is adjusted for and included in the US GAAP reconciliation in Note 2 (p).

(2) See Note 22.

j) Internal use software

As mentioned in Note 2 aa), under Chilean GAAP all disbursements for the development of internal use software are charged to the results of operations as incurred. Under US GAAP, certain costs related to internal use software are capitalized while others are charged to the results of operations. External direct costs of materials and services consumed in developing or obtaining internal use computer software, payroll and payroll-related costs for employees who are directly associated with and who devote time to the internal use computer software project and interest costs incurred while developing internal use computer software are capitalized. Maintenance, training, data conversion and reengineering costs are charged to the results of operations as incurred. However, in the case of the Company, the costs relating to internal use software are not significant and accordingly, these costs are not included in the reconciliation to US GAAP of net income and net equity accounts in paragraph 1 p) below.

k) Recognition of tax loss carryforwards

At December 31, 2000, Lan Perú had tax loss carryforwards of ThUS\$ 7,590 resulting in a deferred tax asset of ThUS\$ 2,326. A valuation allowance of ThUS\$ 2,326 was provided to offset the entire deferred tax asset because at that time it appeared unlikely that these tax losses would be utilized in future years. Lan Perú was an equity method investee at December 31, 2000 and during 2001 the Company acquired an additional 21% ownership interest and Lan Perú became a consolidated subsidiary. No deferred tax asset was recognized under Chilean GAAP on the date of purchase. During 2001, Lan Perú had taxable income and utilized ThUS\$ 1,673 of the deferred tax asset, leaving a balance of ThUS\$ 653 which expired without being utilized. In accordance with US GAAP, when tax loss carryforwards that were not recognized at the acquisition date are

recognized in a subsequent period, they first reduce to zero any positive goodwill related to the acquisition; then they reduce to zero all other noncurrent intangible assets; and finally, they reduce income tax expense. For Chilean GAAP purposes, the tax loss was used to reduce income tax expense without first reducing existing goodwill. As a result, the US GAAP reconciliation in paragraph 1 p) below includes an adjustment to decrease goodwill on the purchase of Lan Perú in 2001 by ThUS\$ 488 and increase the current income provision by the same amount. The adjustment is based on the acquired ownership interest of 21% applied to the deferred tax asset of ThUS\$ 2,326 recognized in 2001.

l) Derivative financial instruments

The Company uses interest rate swap and cap agreements to reduce its exposure from variable interest bearing liabilities and commitments. It also enters into commodity (jet fuel and West Texas Intermediate) swap and call contracts to fix the price for a given quantity of the aforementioned commodity, and “costless collars” which are a combination of call and put options so as to ensure a price range for jet fuel. In order to reduce the impact of foreign exchange rate fluctuations, the Company enters into foreign exchange hedge contracts.

Under Chilean GAAP, derivatives are accounted for in accordance with Technical Bulletin 57, “Accounting for Derivative Contracts” (TB 57). Under TB 57, all derivative financial instruments should be recognized on the balance sheet at their fair value. In addition, TB 57 requires that derivative financial instruments be classified as non-hedging (investment) instruments and hedging instruments, the latter further divided into those covering recognized assets or liabilities or an unrecognized firm commitment and those covering forecasted transactions.

Contracts to cover recognized assets or liabilities or an unrecognized firm commitment act as hedging instruments against the risk of a change in the fair value of a hedged item. The differences resulting from the changes in the fair value of both the hedged item and the derivative instrument should be accounted for as follows:

- a) If the net effect is a loss, it should be recognized in earnings in the period of change.
- b) If the net effect is a gain, it should be recognized when the contract is closed and accordingly deferred on the balance sheet.
- c) If the net effect is a gain and net losses were recorded on the transaction in prior years, a gain should be recognized in earnings in the current period up to the amount of net losses recorded previously.
- d) If the effect is a net loss and net gains were recorded (as a deferred revenue) on the transaction in prior years, the gain should be utilized to offset the net loss before recording the remaining loss in the results of operations for the year.

Contracts to cover forecasted transactions are those that have the objective of protecting cash flow risks of a transaction expected to occur in the future (a cash flow hedge). The hedging instrument should be recorded at its fair value and the changes in fair value should be stated on the balance sheet as unrealized gains or losses. When the contract is closed, the unrealized gains or losses on the derivative instrument should be recognized in earnings without affecting the cost or sales price of the asset acquired or sold in the transaction. However, probable losses arising from purchase commitments should not be deferred.

Non-hedging (investment) instruments should also be presented at their fair value, with changes in fair value reflected in the earnings of the period in which the change in fair value occurs.

For US GAAP reconciliation purposes only, the Company has adopted SFAS No. 133 “Accounting for Derivative Instruments and Hedging Activities” as amended, on the same matter (collectively referred to herein as “SFAS 133”). SFAS 133 establishes accounting and reporting standards for derivative instruments, including certain derivative instruments embedded in other contracts, and for hedging activities. It requires that an entity recognize all derivatives as either assets or liabilities in the Consolidated Balance Sheet and measure those instruments at fair value. If certain conditions are met, a derivative may be specifically designated as (a) a hedge of the exposure to changes in the fair value of a recognized asset or liability or an unrecognized firm commitment, (b) a hedge of the exposure to variable cash flows of a forecasted transaction or to the variability of the cash flows that are to be received or paid in connection with a recognized asset or liability or (c) a hedge of the foreign currency exposure of a net investment in a foreign operation, an unrecognized firm commitment, an available-for-sale security, a foreign-currency-denominated forecasted transaction or a recognized asset or liability.

As indicated below in paragraph 2 f), the accounting for changes in the fair value of a derivative depends on the intended use of the derivative and the resulting designation.

The effect of the differences in accounting for derivative financial instruments under Chilean and US GAAP is included in paragraph 1 p) below. Additional information concerning derivative financial instruments that is required to be disclosed under SFAS 133 is set forth below in paragraph 2 f).

m) Change in accounting policy for maintenance costs and adoption of FSP AIR-1

As mentioned in the Financial Statements as of December 31, 2006, the Company changed its method of accounting for heavy aircraft and engine maintenance costs associated with its owned aircraft for both Chilean and US GAAP, from the accrual method to the deferral method, effective January 1, 2006. This change in accounting principle for Chilean and US GAAP was preferable, and in line with industry practice. The effect of this change was recorded prospectively under Chilean GAAP and resulted in an approximate US\$ 40.3 million increase in Non-operating income for 2006.

In the FASB Staff Position No. AUG AIR-1 (“FSP AIR-1”), the FASB also eliminated the use of the accrual method for US GAAP, effective January 1, 2007. Therefore, for US GAAP only, the Company adopted FSP AIR-1 and changed its accounting principle for heavy aircraft and engine maintenance costs on leased aircraft from the accrual method to the cash method (record maintenance expenses as incurred), effective January 1, 2007.

For US GAAP reporting purposes, the Company has retrospectively applied the use of the deferral method and the cash method for owned and

leased aircraft, respectively, to prior periods' financial statements.

In the case of heavy aircraft and engine maintenance costs associated with the owned aircraft, the cumulative effect of the accounting change on periods prior to the fiscal year ended December 31, 2004 was reflected in the carrying amounts of assets and liabilities as of January 1, 2004. An offsetting adjustment was made to the opening balance of retained earnings as of January 1, 2004. The effects of this change in accounting policy are shown below and under paragraph 1 p). The effect of this change on the 2006 US GAAP results was a decrease in net income of approximately US\$ 40.3 million. The cumulative effect on the 2004 beginning Shareholders'equity balance was an increase of US\$ 38.7 million.

Regarding the heavy aircraft and engine maintenance costs associated with the leased aircraft, the cumulative effect of the adoption of the FSP AIR-1 on periods prior to the fiscal year ended December 31, 2005 was reflected in the carrying amounts of assets and liabilities as of January 1, 2005. An offsetting adjustment was made to the opening balance of retained earnings as of January 1, 2005. The effects of this change in accounting policy are shown below and under paragraph 1 p).

The effect of this change on the 2007 US GAAP results was an increase in net income of approximately US\$ 32.9 million. The cumulative effect on the 2005 beginning Shareholders'equity balance was an increase of US\$ 88 million.

The following financial data shows the effect of the retrospective application of the change in accounting principle and the adoptions of FSP AIR-1 under US GAAP:

	2005	
	(as adjusted)	(as reported)
	(In thousands of US\$)	
Balance sheet:		
Property and equipment (net)	1,232,829	1,252,270
Provisions	(12,785)	(160,563)
Income statement:		
Depreciation and amortization	(72,111)	(80,456)
Aircraft maintenance	(96,007)	(132,198)
Total operating expenses	(2,356,156)	(2,313,237)
Operating income	150,197	193,116
Income tax	(26,104)	(25,335)
Net Income	156,492	154,970
Earnings per share	0.49	0.49

	2006	
	(as adjusted)	(as reported)
	(In thousands of US\$)	
Balance sheet:		
Property and equipment (net)	1,857,722	1,876,454
Provisions	(1,734)	(80,828)
Income statement:		
Depreciation and amortization	(122,682)	(122,802)
Aircraft maintenance	(127,475)	(117,206)
Total operating expenses	(2,728,133)	(2,731,338)
Operating income	286,975	302,622
Income tax	(36,451)	(38,526)
Net Income	201,566	209,730
Earnings per share	0.63	0.66

n) Late delivery fees

Under Chilean GAAP, contractual payments made to the Company by the aircraft or equipment manufacturer due to the nondelivery of an aircraft or equipment by a stated delivery date, are accounted for as revenue. These payments are generally specified in the asset purchase agreement and are negotiated to represent compensation for an airline's lost revenue associated with the delay in the delivery of an aircraft or equipment. As

of December 31, 2007, a total of ThUS\$ 18,732 was recorded as Other Income in Operating revenues due to a change in the delivery schedule of certain Airbus A318 aircraft.

For US GAAP reporting, the Company has adopted Technical Practice Aid (TPA) Technical Questions and Answers (TIS) section 2210.28, "Accounting for Certain Liquidated Damages" (AICPA, Technical Practice Aids), under which late delivery fees are typically recorded as a reduction of the cost of the asset and, therefore, reduce depreciation on a prospective basis. The effect of the differences in accounting for liquidated damages under Chilean and US GAAP is included in paragraph 1 p) below.

o) Stock option plans

As of January 1, 2007, the Company adopted SFAS No. 123(R) Accounting for Stock-Based Compensation for USGAAP reporting purposes. This standard requires all share-based payments to employees, including grants of employee stock options, to be recognized in the financial statements based on their fair values estimated at the date of the grant. Because as of the date of transition there were no shares outstanding from previous plans, FAS 123 (R) had no effect on the Company's result of operations or financial position upon adoption.

In May 17, 2007, the Board of Directors agreed to issue to a group of executives stock options for a total of 2,209,091 shares as mentioned in Note 19 to the Financial Statements. The Share Subscription Agreement ("Agreement") dated December, 2007 sets the exercise price at USD 16.11208 per share, indexed to US CPI. As of December 31, 2007, 1,235,000 stock options have been granted under the Agreement.

The fair value of the options granted in December 2007, representing total compensation expense, is ThUS\$ 3,516. For Chilean GAAP, the Company recognizes a charge to compensation cost and a credit to other reserves on a straight-line basis over the period between the date of grant and the date the options are vested. Because the amount earned from the date of grant until December 31, 2007 was not material, no charges for share-based compensation expense were registered.

The Company determined the fair value of ThUS\$ 3,516 for these options on the date of grant using the "Black-Scholes-Merton" option valuation model and the assumptions noted in the following table. Expected volatility is based on historical volatility of the Company's stock and other factors. LAN estimated the expected term of awards granted based on the vesting and expiration terms of the awards. The risk-free rate is based on the U.S. Treasury yield curve in effect at the time of grant. The dividend yield is assumed to be 30% based on the Company's history and expectation of dividend payments.

Stock price at date of grant (US\$)	14.10835
Exercise price (US\$)	16.11208
Expected volatility (%)	33
Expected dividends (minimum required) (%)	30
Risk free rate (%)	6
Expected term (years)	3.8

Option vesting:

	From	Until
30%	July 1, 2009	September 30, 2011
30%	July 1, 2010	September 30, 2011
40%	July 1, 2011	September 30, 2011

A summary of stock option activity, and changes during the year ended December 31, 2007 is presented below:

	Number of options
Outstanding at January 1, 2007	-
Granted	1,235,000
Vested	-
Forfeited or expired	-
Outstanding at December 31, 2007	1,235,000
Exercisable at December 31, 2007	-

Treatment under Chilean GAAP, which is in accordance with International Financial Reporting Standard No. 2 Share-based payments, considers these stock options as equity awards. SFAS 123(R) requires that an award which is indexed to a factor that is not a market, performance, or service condition be classified as a liability. Considering that the options were granted in December 2007 and that the fair value of the options is non significant as of December 31, 2007, there is no adjustment included in the reconciliation under paragraph 1p) for the year 2007. In future years, for US GAAP, the Company will record a liability and compensation expense for the portion of the awards that vest during the period. The liability

will be measured based on the award's fair value remeasured at each reporting date until the date of settlement, with changes in fair value also recognized as compensation expense.

p) Effects of conforming to US GAAP

The adjustments to reported net income required to conform with US GAAP are as follows:

	For the year ended December 31,		
	2007	2006	2005
	(In thousands of US\$)		
Net income in accordance with Chilean GAAP financial statements	308,323	241,300	146,601
Deferred income tax provision (par. 1 a)	(2,626)	10,386	2,154
Purchase accounting adjustments of property and equipment on Lan Cargo S.A (Ex Lan Chile Cargo S.A.) acquisition (par. 1 b)	(64)	(64)	(64)
Fair value of derivative not considered to be a hedge (par. 1 l and par. 2 f)	(1,641)	120	-
Ineffectiveness of cash flow hedges of forecasted jet fuel purchases (par. 1 l and par. 2 f)	-	(2,080)	2,233
Ineffectiveness of cash flow hedges of interest rates cap contracts (par. 1 l and par. 2 f)	890	(890)	-
Ineffectiveness of cash flow hedges of forecasted securitization (net of amortization) (par. 1 l and par. 2 f)	59	59	59
Reversal of goodwill and its amortization (par. 1 b)	2,994	3,318	3,218
Effect of change in accounting policy (par. 1 m)	-	(40,344)	1,617
Effect of adoption FSP AIR-1 (par. 1 m)	32,934	(10,239)	674
Effect of late delivery fees (par. 1 n)	(18,852)	-	-
Net income in accordance with US GAAP	322,017	201,566	156,492

	For the year ended December 31,		
	2007	2006	2005
	(In thousands of US\$)		
Comprehensive income (loss):			
Fair value of cash flow hedges:			
Interest rate contracts (par. 1 l and par. 2 f)	(36,188)	(11,259)	9,441
Jet fuel swaps (par. 1 l and par. 2 f)	7,739	(12,454)	(6,344)
Treasury rate lock (par. 1 l and par. 2 f)	471	471	471
Unrealized gain on investment (par. 2 b)	264	(8,205)	(2,233)
Other comprehensive income (loss) before taxes	(27,714)	(31,447)	1,335
Income tax (expense) benefit related to items of other comprehensive income (par. 1 a)	4,711	5,346	(227)
Comprehensive income in accordance with US GAAP	299,014	175,465	157,600

The adjustments required to conform Total Shareholders' equity to US GAAP are as follows:

	For the year ended December 31,		
	2007	2006	2005
	(In thousands of US\$)		
Total Shareholders' Equity in accordance with Chilean GAAP financial statements	988,052	626,320	502,713
Deferred income tax provision (par. 1 a)	(30,588)	(27,962)	(38,348)
Purchase accounting adjustments of property and equipment arising from Lan Cargo S.A. (Ex Lan Chile Cargo S.A.) acquisition (par. 1 b)	364	428	492
Reversal of utilization of tax loss carryovers in Perú (par. 1 k)	(488)	(488)	(488)
Fair value of derivative not considered to be a hedge (par. 1 l and par. 2 f)	(1,521)	120	-
Ineffectiveness of cash flow hedges of forecasted jet fuel purchases (par. 1 l and par. 2 f)	-	-	2,080
Ineffectiveness of cash flow hedges of forecasted interest rates (par. 1 l and par. 2 f)	-	(890)	-
Ineffectiveness of cash flow hedge of forecasted securitization (net of amortization) (par. 1 l and par. 2 f)	(88)	(147)	(206)
Difference in purchase accounting adjustments (par. 1 b)	(20,814)	(20,814)	(20,814)
Amortization of goodwill basis differences pre-SFAS 141 (par. 1 b)	8,201	8,201	8,201
Reversal of amortization of goodwill under chilean gaap subsequent to implementation of SFAS 141 (par. 1 b)	19,079	16,085	12,767
Effect of change in accounting principle (par. 1 m)	-	-	40,344
Effect of adoption FSP AIR-1 (par. 1 m)	112,028	79,094	89,333
Effect of late delivery fees (par. 1 n)	(18,852)	-	-
Shareholders' Equity in accordance with US GAAP	1,055,373	679,947	596,074

	For the year ended December 31,		
	2007	2006	2005
	(In thousands of US\$)		
Beginning accumulated other comprehensive loss	(21,630)	4,471	3,363
Other comprehensive income (loss), net of income tax	(23,003)	(26,101)	1,108
Accumulated other comprehensive income (loss) in accordance with US GAAP	(44,633)	(21,630)	4,471
Total shareholder's equity in accordance with US GAAP including accumulated other comprehensive income (loss)	1,010,740	658,317	600,545

The changes in Total Shareholders' equity determined under US GAAP are summarized as follows:

	In thousands of US\$
Balance at December 31, 2004	521,390
Distribution of final 2004 dividend	(6,994)
Distribution of interim 2005 dividend	(71,451)
Other comprehensive income:	
Gain from fair value of cash flow hedges	3,568
Unrealized gain on investment	(2,233)
Income tax expense related to items of other comprehensive income	(227)
Net income for the year	156,492
Balance at December 31, 2005	600,545
Balance at December 31, 2005	600,545
Distribution of final 2005 dividend	(1,843)
Distribution of interim 2006 dividend	(115,850)
Other comprehensive income:	
Gain from fair value of cash flow hedges	(23,242)
Unrealized gain on investment	(8,205)
Income tax expense related to items of other comprehensive loss	5,346
Net income for the year	201,566
Balance at December 31, 2006	658,317
Balance at December 31, 2006	658,317
Issuance of stock	319,141
Issuance of stock expenses	(2,672)
Distribution of final 2006 dividend	(53,060)
Distribution of interim 2007 dividend	(210,000)
Other comprehensive income:	
Gain from fair value of cash flow hedges	(27,978)
Unrealized gain on investment	264
Income tax expense related to items of other comprehensive loss	4,711
Net income for the year	322,017
Balance at December 31, 2007	1,010,740

2. Additional US GAAP disclosure requirements

The information set forth below is required under US GAAP but not under Chilean GAAP.

a) Earnings per share

The following disclosure of earnings per share information is not generally required for presentation in financial statements under Chilean GAAP but is required under US GAAP:

	Year ended December 31,		
	2007	2006	2005
	(US\$)		
Earnings per share under Chilean GAAP	0.93	0.76	0.46
Basic and diluted earnings per share under US GAAP	0.97	0.63	0.49
Weighted-average number of shares of common stock outstanding for basic and diluted earnings per share (in thousands)	330,460	318,909	318,909

The earnings per share data shown above is determined by dividing net income for both Chilean GAAP and US GAAP purposes by the weighted-average number of shares of common stock outstanding during each year.

As of December 31 2007, 1,235,000 stock options that could potentially dilute basic EPS in the future were not included in the computation of diluted EPS because to do so would have been antidilutive for the present period.

b) Investment securities

Shown below are the cost, gross unrealized gain and losses and approximate fair value of marketable securities under US GAAP (see paragraph 1g):

	Cost		Gross Unrealized gains		Gross Unrealized losses		Fair Value	
	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006
	(In thousands of US\$)							
Bonds	22,428	20,415	468	204	-	-	22,896	20,619
Total securities available for sale	22,428	20,415	468	204	-	-	22,896	20,619

c) Income tax

The provision for income taxes charged to the results of operations under US GAAP was as follows:

	Year ended December 31,		
	2007	2006	2005
	(In thousands of US\$)		
Current income tax expense	(13,995)	(14,123)	(1,261)
Deferred income tax expense	(48,406)	(22,328)	(24,843)
Total provision under US GAAP	(62,401)	(36,451)	(26,104)

Deferred tax assets (liabilities) are summarized as follows:

	Year ended December 31,		
	2007	2006	2005
	(In thousands of US\$)		
Unearned income	(17,781)	(16,198)	(16,295)
Prepaid expenses	(4,811)	(6,363)	(6,100)
Property and equipment	(197,679)	(156,405)	(120,509)
Others	(19,044)	(13,446)	(23,315)
Gross deferred tax liabilities	(239,315)	(192,412)	(166,219)
Allowance for doubtful accounts	4,585	4,494	4,073
Tax loss carryforwards	23,354	32,968	33,282
Provision for vacations	3,913	3,302	2,732
Provisions for obsolescence of spare parts	2,935	2,960	4,593
Other	37,604	20,007	5,357
Gross deferred tax assets	72,391	63,731	50,037
Deferred tax assets valuation allowance	(19,784)	(15,302)	(10,988)
Net deferred tax liabilities	(186,708)	(143,983)	(127,170)

The provision for income taxes differs from the amount of income tax determined by applying the applicable Chilean statutory income tax rates of 17% to pretax accounting income on a US GAAP basis as a result of the following differences:

	Year ended December 31,		
	2007	2006	2005
	(In thousands of US\$)		
Provision for income taxes at statutory Chilean tax rate	(65,351)	(40,463)	(31,041)
Increase (decrease) in rates resulting from:			
Non-taxable income	13,012	5,618	5,967
Non-deductible items	(2,203)	(1,371)	(334)
Change in valuation allowance	(9,735)	(4,314)	(185)
International income tax differences	2,067	3,022	(313)
Other	(191)	1,057	(198)
Provision for income taxes at effective tax rates	(62,401)	(36,451)	(26,104)

In accordance with Chilean law, the Company and each of its subsidiaries compute and pay taxes on a separate return basis and not on a consolidated basis.

Inversora Cordillera S.A. and its subsidiary have tax loss carryforwards aggregating ThUS\$ 40,980 at December 31, 2007 which have an expiration date of five years beginning in the first year that a loss is incurred. The related deferred tax asset was ThUS\$ 14,343 at December 31, 2007 and a 67% valuation allowance has been provided.

Lan Chile Investment Limited and its subsidiaries have tax loss carryforwards aggregating ThUS\$ 5,752 at December 31, 2007 which have expiration dates between three and five years after the year of the loss.

The related deferred tax asset is ThUS\$ 1,438 and a 100% valuation allowance has been provided because at the present time it appears unlikely that these tax losses will be utilized in future years

Aerolinhas Brasileiras has tax loss carryforwards aggregating ThUS\$ 3,747 at December 31, 2007 which have no expiration date. However, a 100% valuation allowance has been provided against the related deferred tax asset of ThUS\$ 1,274 because at the present time it appears unlikely that these tax losses will be utilized in future years.

South Florida Air Cargo Inc. has tax loss carryforwards of ThUS\$ 3,227 at December 31, 2007 which have expiration dates of twenty years after the year of the loss. The related deferred tax asset is ThUS\$ 1,097 and a 100% valuation allowance has been provided because at the present time it appears unlikely that these tax losses will be utilized in future years.

d) Fair value of financial instruments

The following methods and assumptions were used to estimate the fair value of each class of financial instruments at December 31, 2007, 2006 and 2005 for which it is practicable to estimate that value.

Cash, Time deposits and Marketable securities:

Cash, time deposits and marketable securities are stated at their carrying amount, which is equivalent to fair value.

Other assets:

The fair value of long-term accounts receivable included within Other assets was estimated using the interest rate the Company would pay for similar credit.

Short and long-term debt:

The fair value of short and long-term debt was based on rates currently available to the Company for debt with similar terms and remaining maturities.

Financial instruments:

The fair value of swap fuel contracts (used in hedging of fuel prices) is the estimated amount that the Company would receive or pay to terminate the agreements at the balance sheet date taking into account current fuel prices and the current creditworthiness of the counterparties.

The fair value of the interest rate agreements is based on estimated mid-market valuations. Such mid-market values attempt to approximate the economic value at the balance sheet date of a position using prices and rates at the average of the estimated bid and offer for the respective underlying assets or reference rates and/or mathematical models, as deemed appropriate by the Company. In the absence of sufficient or meaningful market information, such valuations or components thereof may be theoretical in whole or in part.

The estimated fair values of the Company's financial instruments on a US GAAP basis are as follows:

	At December 31, 2007		At December 31, 2006	
	US GAAP Carrying amount	Fair Value	US GAAP Carrying amount	Fair Value
	(In thousands of US\$)			
Cash	11,506	11,506	9,565	9,565
Time deposits	308,585	308,585	148,977	148,977
Marketable securities	147,952	148,420	60,273	60,273
Current portion of long-term loans	102,153	148,102	89,883	125,946
Current portion of other long-term obligations	74,786	79,085	55,040	49,607
Bank loans (long-term)	1,228,650	1,146,267	1,031,082	928,302
Other liabilities (long-term)	240,520	239,385	196,011	170,417
Financial instruments:				
Interest rate Derivatives	(59,115)	(59,115)	(21,731)	(21,731)
Swap fuel contracts	4,385	4,385	(4,244)	(4,244)

e) Concentration of credit risk

The Company's accounts receivable are generated primarily from airline ticket and cargo service sales to individuals and various commercial enterprises that are economically and geographically dispersed, and the accounts receivable are generally short-term in duration. Accordingly, the Company does not believe that it is subject to any significant concentration of credit risk.

f) Financial instruments

Accounting for Derivatives and Hedging Activities

All derivatives are recognized on the balance sheet at their fair value. On the date that the Company enters into a derivative contract, it designates the derivative as (1) a hedge of (a) the fair value of a recognized asset or liability or (b) an unrecognized firm commitment (a "fair value" hedge); (2) a hedge of (a) a forecasted transaction or (b) the variability of cash flows that are to be received or paid in connection with a recognized asset or liability (a "cash flow" hedge); (3) a foreign currency fair value or cash flow hedge (a "foreign currency" hedge); (4) a hedge of a net investment in a foreign operation; or (5) an instrument that is held for trading or non-hedging purposes (a "trading" or "non-hedging" instrument). Changes in the fair value of a derivative that is highly effective as, and that is designated and qualifies as, a fair value hedge, along with changes in the fair value of the hedged asset or liability that are attributable to the hedged risk (including changes that reflect losses or gains on firm commitments), are recorded in current period earnings. Changes in the fair value of a derivative that is highly effective as, and that is designated and qualifies as, a cash flow hedge, to the extent that the hedge is effective, are recorded in other comprehensive income, until earnings are affected by the variability of cash flows of the hedged transaction (e.g., until periodic settlements of a variable rate asset or liability are recorded in earnings).

Any hedge ineffectiveness (which represents the amount by which the changes in the fair value of the derivative exceed the variability in the cash flows of the forecasted transaction) is recorded in current period earnings. Changes in the fair value of a derivative that is highly effective as, and that is designated and qualifies as, a foreign currency hedge is recorded in either current period earnings or other comprehensive income, depending on whether the hedging relationship satisfies the criteria for a fair value or cash flow hedge.

If, however, a derivative is used as a hedge of a net investment in a foreign operation, the changes in the derivative's fair value, to the extent that the derivative is effective as a hedge, are recorded in the cumulative translation adjustment account within other comprehensive income. Changes in the fair value of derivative trading and non-hedging instruments are reported in current period earnings.

Upon purchasing a financial instrument, the Company must determine whether a derivative instrument is "embedded" therein and if so, it must assess the economic characteristics of the embedded derivative to determine if they are clearly and closely related to the economic characteristics of the remaining component of the financial instrument (i.e., the host contract) and whether a separate, non-embedded instrument with the same terms as the embedded instrument would meet the definition of a derivative instrument. When it is determined that (1) the embedded derivative possesses economic characteristics that are not clearly and closely related to the economic characteristics of the host contract and (2) a separate, stand-alone instrument with the same terms would qualify as a derivative instrument, the embedded derivative is separated from the host contract, carried at fair value, and designated as either (1) a fair value, cash flow, or foreign currency hedge or (2) a trading or non-hedging derivative instrument. The Company, according to SFAS No. 155, "Accounting for Certain Hybrid Financial Instruments," can elect the fair value measurement option for certain hybrid financial instruments that contain an embedded derivative that would otherwise require bifurcation under SFAS No. 133, Accounting for Derivative Instruments and Hedging Activities. Such election would eliminate the need to separate the instrument into a host contract and a derivative instrument and allow fair value accounting for the instrument in its entirety.

The Company documents all relationships between hedging instruments and hedged items, as well as its risk management objective and strategy for undertaking various hedge transactions. This process includes linking all derivatives that are designated as fair value, cash flow, or foreign currency hedges to (1) specific assets and liabilities on the balance sheet or (2) specific firm commitments or forecasted probable transactions. The Company also formally assesses (both at the hedge's inception and on an ongoing basis) whether the derivatives that are used in hedging transactions have been highly effective in offsetting changes in the fair value or cash flows of hedged items and whether those derivatives may be expected to remain highly effective in future periods.

The Company discontinues hedge accounting prospectively when (1) it determines that the derivative is no longer effective in offsetting changes in the fair value or cash flows of a hedged item (including hedged items such as firm commitments or forecasted transactions); (2) the derivative expires or is sold, terminated, or exercised; (3) it is no longer probable that the forecasted transaction will occur; or (4) management determines that designating the derivative as a hedging instrument is no longer appropriate.

Derivative instruments and hedging activities

The Company's activities expose it to a variety of market risks, including risks related to the effects of changes in foreign-currency exchange rates, interest rates, and commodity prices. These financial exposures are monitored and managed by the Company as an integral part of its overall risk management program. The Company's risk management program focuses on the unpredictability of financial markets and seeks to reduce the potentially adverse effects that the volatility of these markets may have on its operating results.

Financial instruments: fuel price risk management

Jet fuel price fluctuations are largely dependent on supply and demand for crude oil in the world, OPEC decisions, refinery capacities, stock levels of crude and global political factors. In order to minimize the risk of jet fuel price fluctuations, the Company enters into swap and option contracts in the jet fuel market or the West Texas Intermediate (WTI) market. The decision to enter into hedge contracts in the jet fuel or WTI market depends on the relative price of each commodity at the supposed trade date.

The Company enters into swap, costless collars and purchased call option contracts in order to fix or limit (depending on the case) the market price at a certain level for a given quantity of the above mentioned commodities. Pursuant to such contracts, the Company pays or receives, depending on the case, the difference between the agreed fixed price and the floating market price calculated on the notional amounts of such contracts. These contracts are classified as cash flow hedges for US GAAP purposes and as forecasted transactions for Chilean GAAP purposes.

As of December 31, 2007 and 2006, the Company had some ineffectiveness with regard to its cash flow hedges of forecasted purchases of jet fuel outstanding as of year end, however this amount was not recorded in the US GAAP reconciliation because it was immaterial.

The notional fuel hedged, the realized results on such contracts and the fair value for the years ending December 31, 2007, 2006 and 2005 are as follows:

	2007	2006	2005
Hedged Gallons (million gallons)	125	149	176
Gain on fuel hedge contracts (ThUS\$)	28,190	12,903	51,480
Fair value of fuel hedge contracts (ThUS\$)	4,385	(4,244)	11,180

For Chilean GAAP purposes, gains and losses on the hedging contracts referred to above are recognized as a component of Other income (expense)-net when the underlying fuel being hedged is consumed. For US GAAP purposes, such gains and losses would be classified as Operating expenses under the caption Aircraft fuel when the fuel being hedged is consumed.

Financial instruments: Interest rate risk management

The Company is exposed to the fluctuations of the LIBOR interest rates, due to the financing of certain aircraft. In order to reduce this exposure, the Company decided to hedge a high percentage of its debt through the use of interest rate swaps and interest rate options.

In May 2001, the Company also entered into six receive-floating, pay-fixed interest rate swap contracts designated as cash flow hedges of the variable interest payments on existing debt of ThUS\$ 330,608. Pursuant to these contracts, the Company pays or receives, depending on the case, the difference between the agreed fixed rate and the floating rate calculated on the notional amount of each contract. The critical terms of these swap contracts, namely notional amounts and dates, have been negotiated to match the terms of the designated variable-rate debt; therefore, there is no ineffectiveness. In October 2005, the Company entered into two interest rate swap contracts designated as cash flow hedges of the Libor exposure of the financing of two A319-100 aircraft delivered in 2005. During the first quarter of 2006, the Company also entered into ten receive-floating, pay-fixed interest rate swap contracts in order to hedge the variable interest payments on existing debt of approximately ThUS\$ 46,697.

Additionally, in May 2006 the Company entered into thirty-two forward starting interest rate swap contracts designated as cash flow hedges of the Libor exposure of the financing of twenty A318-100, eight A319-100 and four A320-200 aircraft to be delivered in 2006, 2007 and 2008. Regarding those swaps, thirteen of the above mentioned aircraft have already been received by the Company, and the corresponding derivatives were terminated as the Company entered into fixed rate debt agreements. Regarding the balance of the mentioned forward starting swaps, one has been converted to an interest rate swap, while the eighteen remaining contracts are still forward starting interest rate swaps.

In June 2006, the Company entered into eleven forward starting interest rate swap contracts designated as cash flow hedges of the Libor exposure of the financing of eleven B767-300 ER aircraft to be delivered in 2006, 2007 and 2008. Regarding those swaps, six of the above mentioned aircraft have already been received by the Company, and the corresponding derivatives were terminated as the Company entered into fixed rate debt agreements. The remaining five contracts are still forward starting interest rate swaps.

In August 2007, the Company entered into three forward starting interest rate swap contracts designated as cash flow hedges of the Libor exposure of the financing of three B767-300 ER to be delivered in 2009, and in September 2007, the Company entered into another three forward starting interest rate swap contracts designated as cash flow hedges of the Libor exposure of the financing of three Airbus A320 to be delivered in 2010.

When the forward starting swaps are terminated and the Company enters into fixed rate loans at the time an aircraft is received, the Company, for Chilean GAAP purposes, records the fair value on such derivatives net of the associated debt. Under US GAAP, such fair value remains in other comprehensive income and is recognized in earnings over the term of the debt which is also recorded at its fair value at the time an aircraft is received.

The fair value and the losses of these swap contracts for the years ending December 31, 2007, 2006 and 2005, are as follows:

	2007	2006	2005
Losses on interest rate swap contracts (ThUS\$)	(285)	(1,138)	(5,783)
Fair value of interest rate swap contracts (ThUS\$)	(54,749)	(18,538)	(4,719)

During July 2003, the Company purchased four interest rate cap contracts for a total notional amount of ThUS\$ 127,753. These caps are intended to limit the Company's exposure arising from variable-rate debt. Under Chilean and US GAAP, these contracts qualify as cash flow hedges with no ineffectiveness associated to them due to the fact that all critical terms of the debt and the caps match perfectly. The fair value of these contracts has been estimated at ThUS\$ 1,256.

During the same month, the Company purchased an additional two interest rate cap contracts. These caps are intended to limit the exposure of LIBOR-linked operational lease payments on aircraft received during 2004. The fair value of these contracts at year-end amounted to ThUS\$ 752.

During April 2004, the Company purchased an additional two interest rate cap contracts. These caps are intended to limit the exposure of LIBOR-linked operational lease payments on aircraft received during 2005. The fair value of these contracts at year-end amounted to ThUS\$ 643.

During 2005, the Company purchased three additional interest rate Cap contracts. These contracts are intended to limit the exposure of LIBOR-linked financing on aircraft delivered in 2005 and one delivered in 2006. The fair value of these contracts at year-end amounted ThUS\$ 214.

Under FAS 133, these eleven aforementioned derivative contracts qualify as cash flow hedges even though some ineffectiveness exists as the notional amount over which some caps are calculated is different from the one used to determine the interest and lease payments on the aircraft. However, for US GAAP purposes, there was no amount of ineffectiveness recorded in earnings because the change in fair value of the perfect hypothetical option was greater than the change in fair value of the Company's option. Under Chilean GAAP, the caps are accounted for as cash flow hedges and no ineffectiveness was determined.

The premium on the caps was allocated to individual caplets and is recognized in the income statement throughout the term of each contract for Chilean and US GAAP purposes.

In April 2002, the Company entered into a Treasury rate lock for a notional amount of ThUS\$ 45,000 in order to hedge the variability in the cash proceeds attributable to changes in the benchmark interest rate to be received from the forecasted securitization of future credit card receivables. The forecasted transaction occurred on August 22, 2002. For Chilean GAAP purposes, the loss amounting to ThUS\$ 3,622 arising from the settlement of the derivative was deferred and is amortized to the income statement over the term of the securitization. Under US GAAP, the derivative was accounted for as a cash flow hedge, and ThUS\$ 3,219 was deferred in Other comprehensive income and subsequently amortized to the income statement, while ineffectiveness of ThUS\$ 402 was recognised within the income statement as of that date. The effect of recording the amortization and the ineffectiveness in accordance with US GAAP is included in paragraph 1 p) above.

As a result of those hedging activities, the Company has 96% of its interest rate exposure hedged.

Financial instruments: foreign currency exchange rates

The Company conducts business in local currencies in several countries and accordingly faces the risk of variation in foreign currency exchange rates. A depreciation of the Chilean peso, the Brazilian real, Argentine peso, Mexican nuevo peso, Peruvian nuevo sol or the European euro against the U.S. dollar could have a material adverse effect on the Company because it has revenues and receivables denominated in those currencies. As a part of its risk management policy, the Company regularly monitors its exposure to variations in the exchange rates of these different currencies. In order to reduce the impact of the foreign exchange rate fluctuations, the Company enters from time to time into foreign exchange hedging contracts. Under these forward contracts, for any rate above or below the fixed rate, the Company receives or pays the difference between the spot rate and the fixed rate for the given amount at the settlement date.

As of and during the year ended December 31, 2007 and 2006, the Company has no outstanding exchange forward contracts for hedging purposes.

In order to have a better yield on its investments in 2007 and 2006, the Company entered into bank deposits in Chilean Peso together with a US dollar-Chilean pesos foreign exchange swap in order to receive US dollars at maturity. The mark to market value of these foreign exchange swaps amounted to a loss of US\$ 1.6 million and is recorded in earnings under both Chilean and US GAAP.

Other information on derivative instruments

By using derivative financial instruments to hedge exposures to changes in exchange rates, interest rates, and jet fuel prices, the Company exposes itself to credit risk and market risk.

Credit risk is the risk that the counterparty might fail to fulfill its performance obligations under the terms of the derivative contract. When the fair value of a derivative contract is positive, the counterparty owes the Company, which creates repayment risk for the Company. When the fair value of a derivative contract is negative, the Company owes the counterparty and, therefore, does not assume repayment risk. The Company minimizes its credit (or repayment) risk in derivative instruments by (1) entering into transactions with high-quality counterparties (2) limiting the amount of its exposure to each counterparty, and (3) monitoring the financial condition of its counterparties. The Company also maintains a policy of requiring that derivative contracts be governed by an ISDA Master Agreement. Market risk is the risk that the value of a financial instrument might be adversely affected by a change in interest rates, currency exchange rates, or jet fuel prices. The Company manages the market risk associated with interest rate, jet fuel price, and foreign-exchange contracts by establishing and monitoring parameters that limit the types and degree of market risk that may be undertaken.

g) Comprehensive income (loss)

Comprehensive income (loss) is the change in equity of a business enterprise during a period from transactions and other events and circumstances from non-owner sources. The fair value of cash flow hedges were considered to be Other comprehensive income during 2007, 2006 and 2005 and the unrealized gain on available for sale securities has been included in 2007.

h) Recent Accounting Pronouncements Adopted

We adopted Financial Accounting Standards Board ("FASB") Interpretation No. 48, "Accounting for Uncertainty in Income Taxes, an interpretation of FASB Statement No. 109" ("FIN 48"), effective January 1, 2007. FIN 48, issued by the FASB in July 2006, clarifies the accounting for uncertainty in income taxes recognized in financial statements and requires the impact of a tax position to be recognized in the financial statements if that

position is more likely than not of being sustained by the taxing authority. The implementation of FIN 48 did not have a material impact on the Company's financial statements.

i) Recent Accounting Pronouncements not yet implemented

In September 2006, the FASB issued SFAS No. 157, "Fair Value Measurements" ("SFAS No. 157"). SFAS No. 157 defines fair value, establishes a framework for measuring fair value in accordance with generally accepted accounting principles, and expands disclosures about fair value measurements. This statement does not require any new fair value measurements; rather, it applies to other accounting pronouncements that require or permit fair value measurements. The provisions of this statement are to be applied prospectively as of the beginning of the fiscal year in which this statement is initially applied, with any transition adjustment recognized as a cumulative-effect adjustment to the opening balance of retained earnings. The provisions of SFAS No. 157 are effective for the fiscal years beginning after November 15, 2007; therefore, the Company anticipates adopting this standard as of January 1, 2008. It has not determined the effect, if any, the adoption of this statement will have on its financial condition or results of operations.

In February 2007, the FASB issued Statement No. 159, "The Fair Value Option for Financial Assets and Financial Liabilities" (Statement 159). Statement 159 allows entities the option to measure eligible financial instruments at fair value as of specified dates. Such election, which may be applied on an instrument by instrument basis, is typically irrevocable once elected. Statement 159 is effective for fiscal years beginning after November 15, 2007, and early application is allowed under certain circumstances. The Company anticipates adopting this standard as of January 1, 2008. It has not determined the effect, if any, the adoption of this statement will have on its financial condition or results of operations.

In December 2007, the FASB issued SFAS No. 160, "Noncontrolling Interests in Consolidated Financial Statements" - An Amendment of ARB No. 51. SFAS 160 establishes new accounting and reporting standards for the noncontrolling interest in a subsidiary and for the deconsolidation of a subsidiary. Specifically, this statement requires the recognition of a noncontrolling interest (minority interest) as equity in the consolidated financial statements and separate from the parent's equity.

The amount of net income attributable to the noncontrolling interest will be included in consolidated net income on the face of the income statement. SFAS 160 clarifies that changes in a parent's ownership interest in a subsidiary that do not result in deconsolidation are equity transactions if the parent retains its controlling financial interest. In addition, this statement requires that a parent recognize a gain or loss in net income when a subsidiary is deconsolidated. Such gain or loss will be measured using the fair value of the noncontrolling equity investment on the deconsolidation date. SFAS 160 is effective for fiscal years, and interim periods within those fiscal years, beginning on or after December 15, 2008. Earlier adoption is prohibited. The Company does not expect the adoption of SFAS 160 will have an effect on its consolidated financial statements.

In December 2007, the FASB issued FASB Statements No. 141 (revised 2007), "Business Combinations". In this statement, the FASB retained the fundamental requirements of Statement No. 141 to account for all business combinations using the acquisition method (formerly the purchase method) and for an acquiring entity to be identified in all business combinations. However, the fair value principles in the revised Statement are a major change from Statement No. 141's cost allocation process, together with other revisions from past practice. Among other changes, Statement No. 141(R) requires the acquiring entity in a business combination to:

- Recognize the assets acquired, the liabilities assumed, and any noncontrolling interest in the acquiree at the acquisition date, measured at their fair values as of that date, with limited exceptions
- Recognize and measure the goodwill acquired in the business combination or a gain from a bargain purchase
- Expense acquisition-related costs, such as legal and due diligence costs, when incurred
- Recognize any restructuring costs that the acquiring entity expects to incur with respect to the acquired business as an expense, rather than capitalize as part of the acquisition
- Disclose to investors and other users all of the information they need to evaluate and understand the nature and financial effect of the business combination.

The statement applies prospectively to business combinations for which the acquisition date is on or after the beginning of the first annual reporting period beginning on or after December 15, 2008. Earlier adoption is prohibited. The Company does not expect the adoption of FAS141(R) to have and effect on its consolidated financial statements.

Información de Filiales y Coligadas

Subsidiaries Information

Información Filiales y Coligadas

Lan Airlines S.A.

Nombre: Lan Airlines S.A., R.U.T. 89.862.200-2

Constitución: Se constituye como sociedad de responsabilidad limitada, por escritura pública de fecha 30 de diciembre de 1983, otorgada en la Notaría de Eduardo Avello Arellano, habiéndose inscrito un extracto de ella en el Registro de Comercio de Santiago a fojas 20.341 número 11.248 del año 1983 y publicado en el Diario Oficial del día 31 de diciembre de 1983.

Por escritura pública de fecha 20 de agosto de 1985, otorgada en la Notaría de Miguel Garay Figueroa, la sociedad se transforma en una sociedad anónima, bajo el nombre de Línea Aérea Nacional Chile S.A. (hoy Lan Airlines S.A.), la que por expresa disposición de la Ley N°18.400, tiene la calidad de continuadora legal de la empresa pública del Estado creada en el año 1929 bajo el nombre de Línea Aérea Nacional de Chile, en lo relativo a las concesiones aeronáuticas y de radio comunicaciones, derechos de tráfico y otras concesiones administrativas.

La Junta Extraordinaria de Lan Chile S.A. de 23 de julio de 2004 acordó cambiar el nombre de la compañía a "Lan Airlines S.A." Un extracto de dicha la escritura a la que se redujo el Acta de dicha Junta fue inscrito en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces a fojas 25.128 número 18.764 correspondiente al año 2004 y se publicó en el Diario Oficial de 21 de agosto de 2004. La fecha efectiva del cambio de nombre fue el 8 de septiembre de 2004. Lan Airlines S.A. se rige por las normas aplicables a las sociedades anónimas abiertas, encontrándose inscrita para estos efectos bajo el N° 0306, de 22 de enero de 1987, en el Registro de Valores de la Superintendencia de Valores y Seguros.

Nota: Los estados financieros de las filiales se presentan en este informe en forma resumida, los antecedentes completos se encuentran a disposición del público en nuestras oficinas y en la Superintendencia de Valores y Seguros.

Lan Cargo S.A. y Filiales

Constitución: Constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 22 de mayo de 1970, otorgada en la Notaría de Sergio Rodríguez Garcés, constitución que se materializó con el aporte de los activos y pasivos de la sociedad Línea Aérea del Cobre Limitada (Ladeco Limitada), constituida con fecha 3 de Septiembre de 1958 en la Notaría de Jaime García Palazuelos. La sociedad ha experimentado diversas reformas, siendo la última aquella que consta en la escritura pública de fecha 20 de Noviembre de 1998, y cuyo extracto fue inscrito a fojas 30.091 número 24.117 del Registro de Comercio de Santiago y publicado en Diario Oficial de fecha 3 de Diciembre de 1998, en virtud de la cual Ladeco S.A. fusionó por incorporación a la filial de Lan Chile S.A. denominada Fast Air Carrier S.A.

Por escritura pública de 22 de octubre de 2001 a la que se redujo el acta de la Junta Extraordinaria de Accionistas de Ladeco S.A. de misma fecha, se modificó la razón social a "Lan Chile Cargo S.A." Un extracto de dicha escritura se inscribió en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago a fojas 27.746 número 22.624 correspondiente al año 2001 y se publicó en el Diario Oficial de 5 de Noviembre de 2001. El cambio de nombre tuvo vigencia a contar del 10 de diciembre de 2001.

Por escritura pública de 23 agosto de 2004 a la que se redujo el acta de la Junta Extraordinaria de Accionistas de Lan Chile Cargo S.A. de 17 de agosto de 2004, se modificó la razón social a "Lan Cargo S.A." Un extracto de dicha escritura se inscribió en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago a fojas 26.994 número 20.082 correspondiente al año 2004 y se publicó en el Diario Oficial de 30 de agosto de 2004.

Objeto: Realizar y desarrollar por cuenta propia o ajena el transporte en general en cualquiera de sus formas y, en particular, el transporte aéreo de pasajeros, carga y correspondencia, dentro y fuera del país; compra, venta, fabricación y/o integración, mantenimiento, arrendamiento o cualquier otra forma de uso o goce, sea por cuenta propia o de terceros de aviones, repuestos y equipos aeronáuticos, y la explotación de ellos a cualquier título. Prestación de servicios y asesorías relacionadas con el transporte en general, y en particular con el transporte aéreo en cualquiera de sus formas, sea de apoyo terrestre, de mantenimiento, de asesoría técnica o de otra especie, dentro o fuera del país, y toda clase de actividades y servicios relacionados con el turismo, hotelería y demás actividades y bienes antes referidos.

Patrimonio:	MUS\$ 365.121
Utilidad (perdida):	MUS\$ 140.618
Participación:	99,898%

Directorio	
Presidente:	José Cox Donoso
Directores:	Juan José Cueto Plaza
	Ramón Eblen Kadis
	Ignacio Cueto Plaza
	Enrique Cueto Plaza

Sociedades Filiales de Lan Cargo S.A. y Participación

Laser Cargo S.R.L.	99,99%
Sociedad de Seguridad Aérea S.A.	90,00%
Terminal de Exportación Internacional S.A.	99,96%
Aircraft Internacional Leasing Limited	99,98%
Ediciones Ladeco América S.A.	99,00%
Ladeco Cargo S.A. (Ex Ladeco Turismo S.A.)	99,01%
Southflorida Air Cargo Inc.	100,00%
Fast Air Almacenes de Carga S.A.	99,90%
Prime Airport Services Inc.	100,00%
Lan Cargo Overseas Limited (Ex-Ladeco Overseas S.L.) and Subsidiaries	99,98%
Transporte Aéreo S.A.	99,99%
Consortio Fast Air Almacenes de Carga S.A. - Laser Cargo S.R.L. Unión Transitoria de Empresas	100,00%
Lan Courier S.A. y filial	99,99%

**LAN CARGO S.A. Y FILIALES
(Sociedad anónima cerrada)**

Al 31 de Diciembre	2007	2006
Balance General Consolidado (en miles de dólares)	MUS\$	MUS\$

Activos	911.246	823.665
Pasivos	546.125	568.296
Patrimonio	365.121	255.369
Pasivos y patrimonio	911.246	823.665

Al 31 de Diciembre	2007	2006
Estado Consolidado de Resultados (en miles de dólares)	MUS\$	MUS\$

Ingreso de Explotación	1.012.674	841.769
Resultado Operacional	149.074	106.760
Resultado no Operacional	4.804	15.101
Impuesto a la Renta	(12.619)	(18.763)
Amortización mayor valor de inversiones	130	5
Interés minoritario	(771)	(215)
Utilidad (Pérdida) del Ejercicio	140.618	102.888

Al 31 de Diciembre	2007	2006
Estado Consolidado de Flujos de Efectivo (en miles de dólares)	MUS\$	MUS\$

Flujo neto originado por actividades de la operación	76.584	74.924
Flujo neto originado por actividades de financiamiento	(59.153)	159.296
Flujo neto originado por actividades de inversión	(17.287)	(234.256)
Efecto de la inflación sobre el efectivo y efectivo equivalente	(84)	(9)
Variación neta del efectivo y efectivo equivalente	60	(45)

Lan Perú S.A.

Constitución: Sociedad anónima constituida en el Perú el 14 de Febrero de 1997.

Objeto: Prestación de servicios de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo, a nivel nacional e internacional, de conformidad con la legislación de aeronáutica civil.

Patrimonio:	MUS\$ 7.204
Utilidad (perdida):	MUS\$ 2.308
Participación:	70,00%

Directorio	
Presidente:	Emilio Rodríguez Larraín Salinas
Directores:	Enrique Cueto Plaza
	Ignacio Cueto Plaza
	Alejandro de la Fuente Goic
	Jorge Harten Costa
	Alejandro García Vargas
	Luis Enrique Gálvez de la Puente

LAN PERU S.A. (Sociedad anónima cerrada)

Al 31 de Diciembre	2007	2006
Balance General (en miles de dólares)	MUS\$	MUS\$
Activos	96.192	66.151
Pasivos	88.988	59.686
Patrimonio	7.204	6.465
Pasivos y patrimonio	96.192	66.151

Al 31 de Diciembre	2007	2006
Estado de Resultados (en miles de dólares)	MUS\$	MUS\$
Ingreso de Explotación	511.090	362.245
Resultado Operacional	(2.004)	3.849
Resultado No Operacional	5.170	149
Impuesto a la Renta	(858)	(1.710)
Utilidad (Pérdida) del Ejercicio	2.308	2.288

Al 31 de Diciembre	2007	2006
Estado de Flujos de Efectivo (en miles de dólares)	MUS\$	MUS\$
Flujo neto originado por actividades de la operación	39.856	6.899
Flujo neto originado por actividades de financiamiento	(1.312)	-
Flujo neto originado por actividades de inversión	(4.903)	(1.363)
Efecto de la inflación sobre el efectivo y efectivo equivalente	-	-
Variación neta del efectivo y efectivo equivalente	33.641	5.536

Inversiones Lan S.A. y Filiales

Constitución: Constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 23 de enero de 1990, otorgada en la Notaría de Humberto Quezada M., inscrita en el Registro de Comercio de Santiago a fjs. 3.462 N°1.833 del año 1990, y publicada en el Diario Oficial del día 2 de febrero de 1990.

Objeto: Realizar inversiones en toda clase de bienes, sean éstos muebles o inmuebles, corporales o incorporales. Además, la Sociedad podrá formar otros tipos de sociedades, de cualquier especie; adquirir derechos en sociedades ya formadas, administrarlas, modificarlas y liquidarlas..

Patrimonio:	MUS\$ 3.256
Utilidad (perdida):	MUS\$ 171
Participación:	99,71%

Directorio	
Presidente:	Enrique Cueto Plaza
Directores:	Ignacio Cueto Plaza
	Alejandro de la Fuente Goic
	Marco Jofré Marín

Sociedades Chilenas Filiales de Inversiones LAN S.A. y Participación:

Transport Aviation Leasing Limited	100,00%
Hawk Aviation Management Ltd	100,00%
Falcon Aviation Management Ltd	100,00%
Aviation Administration Services Ltd	100,00%
Cargo Aircraft Leasing Limited	100,00%
Passenger Aircraft Leasing Limited	100,00%
Andes Airport Services S.A.	98,00%

INVERSIONES LAN S.A. Y FILIALES (Sociedad anónima cerrada)

Al 31 de Diciembre	2007	2006
Balance General Consolidado (en miles de dólares)	MUS\$	MUS\$
Activos	8.831	9.400
Pasivos	5.575	6.315
Patrimonio	3.256	3.085
Pasivos y patrimonio	8.831	9.400

Al 31 de Diciembre	2007	2006
Estado Consolidado de Resultados (en miles de dólares)	MUS\$	MUS\$
Ingreso de Explotación	14.423	15.214
Resultado Operacional	(724)	517
Resultado no Operacional	151	(5.156)
Impuesto a la Renta	734	814
Interés minoritario	10	(3)
Utilidad (Pérdida) del Ejercicio	171	(3.828)

Al 31 de Diciembre	2007	2006
Estado Consolidado de Flujos de Efectivo (en miles de dólares)	MUS\$	MUS\$
Flujo neto originado por actividades de la operación	23	(23)
Flujo neto originado por actividades de financiamiento	90	(4)
Flujo neto originado por actividades de inversión	(90)	-
Efecto de la inflación sobre el efectivo y efectivo equivalente	(1)	-
Variación neta del efectivo y efectivo equivalente	22	(27)

Sistemas de Distribución Amadeus Chile S.A.

Constitución: Se constituyó como una sociedad de responsabilidad limitada bajo el nombre de "Sistemas de Distribución y Reservas System One Chile Limitada", por escritura pública de fecha 28 de Enero de 1991, otorgada en la Notaría Aliro Veloso Muñoz. Posteriormente, por escritura pública de fecha 31 de mayo de 1996 otorgada en la Notaría de Gonzalo De la Cuadra Fabres, la sociedad se transformó en sociedad anónima cerrada denominada "Sistemas de Distribución Amadeus Chile S.A.", inscribiéndose un extracto de ella a fjs. 16.138 N° 12.532 del Registro de Comercio de Santiago y publicada en el Diario Oficial de fecha 5 de Julio de 1996.

Objeto: Contratar, administrar, implementar y comercializar sistemas computacionales y, en especial, sistemas de reserva, ya sea por cuenta propia o de terceros.

Patrimonio:	MUS\$ 1.571
Utilidad (perdida):	MUS\$ 242
Participación:	100,00%

Directorio	
Presidente:	Pedro Margozinni M.
Directores:	Bruno Francia Wims Raquel Galarza Ossa
Directores Suplentes:	Andrés del Valle Eitel David Jhom Brett Marco Jofré Marín

SISTEMAS DE DISTRIBUCION AMADEUS CHILE S.A. (Sociedad anónima cerrada)

Al 31 de Diciembre	2007	2006
Balance General (en miles de dólares)	MUS\$	MUS\$
Activos	2.301	2.722
Pasivos	730	896
Patrimonio	1.571	1.826
Pasivos y patrimonio	2.301	2.722

Al 31 de Diciembre	2007	2006
Estado de Resultados (en miles de dólares)	MUS\$	MUS\$
Ingreso de Explotación	3.149	3.267
Resultado Operacional	296	252
Resultado no Operacional	49	11
Impuesto a la Renta	(103)	2
Utilidad (Pérdida) del Ejercicio	242	265

Al 31 de Diciembre	2007	2006
Estado de Flujos de Efectivo (en miles de dólares)	MUS\$	MUS\$
Flujo neto originado por actividades de la operación	509	25
Flujo neto originado por actividades de financiamiento	(497)	-
Flujo neto originado por actividades de inversión	(1)	(19)
Efecto de la inflación sobre el efectivo y efectivo equivalente	-	-
Variación neta del efectivo y efectivo equivalente	11	6

Inmobiliaria Aeronáutica S.A.

Constitución: Constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 01 de agosto de 1995. otorgada en la Notaría de Gonzalo de la Cuadra Fabres e inscrita en el Registro de Comercio de Santiago a fjs. 21.690 bajo el N° 17.549 del año 1995 y publicado en el Diario Oficial el día 14 de septiembre de 1995.

Objeto: Realizar adquisiciones y enajenaciones de bienes raíces y de derechos sobre ellos; el desarrollo, planificación, enajenación y construcción de inmuebles y proyectos inmobiliarios; el arrendamiento, administración y cualquier otra forma de explotación de bienes raíces, ya sea por cuenta propia o de terceros.

Patrimonio:	MUS\$ 10.341
Utilidad (perdida):	MUS\$ 2.503
Participación:	100,00%

Directorio	
Presidente:	Enrique Cueto Plaza
Directores:	Alejandro de la Fuente Goic

INMOBILIARIA AERONÁUTICA S.A. (Sociedad anónima cerrada)

Al 31 de Diciembre	2007	2006
Balance General (en miles de dólares)	MUS\$	MUS\$
Activos	29.517	30.627
Pasivos	19.176	22.789
Patrimonio	10.341	7.838
Pasivos y patrimonio	29.517	30.627

Al 31 de Diciembre	2007	2006
Estado de Resultados (en miles de dólares)	MUS\$	MUS\$
Ingreso de Explotación	4.889	3.789
Resultado Operacional	3.601	2.660
Resultado No Operacional	(451)	(597)
Impuesto a la Renta	(647)	(339)
Utilidad (Pérdida) del Ejercicio	2.503	1.724

Al 31 de Diciembre	2007	2006
Estado de Flujos de Efectivo (en miles de dólares)	MUS\$	MUS\$
Flujo neto originado por actividades de la operación	777	982
Flujo neto originado por actividades de financiamiento	(792)	(543)
Flujo neto originado por actividades de inversión	-	(434)
Efecto de la inflación sobre el efectivo y efectivo equivalente	-	-
Variación neta del efectivo y efectivo equivalente	(15)	5

Comercial Masterhouse S.A.

Constitución: Constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 22 de Junio de 1987, otorgada en la Notaría de Santiago de don Raúl Undurraga Laso, inscrita en el Registro de Comercio de Santiago a fs. 13.139 N°8495 del año 1987 y publicada en el Diario Oficial del día 2 de Julio de 1987. La sociedad ha experimentado diversas reformas, siendo la última aquella que consta en la escritura pública de fecha 24 de Agosto de 1999 otorgada en la Notaría de Santiago de don Eduardo Pinto Peralta inscrita en el Registro de Comercio de Santiago a fjs. 21.042 N°16.759 del año 1999 y publicada en el Diario Oficial del día 8 de Septiembre de 1999.

Objeto: Explotación, administración y representación de empresas o negocios nacionales o extranjeros dedicados a actividades hoteleras, navieras, aéreas y turismo; explotación por cuenta propia o de terceros, arrendamiento automóviles; importación, exportación, producción, comercialización y distribución por cuenta propia o ajena, en mercados nacionales e internacionales cualquiera clase mercaderías, sean materias primas, insumos o productos terminados.

Patrimonio:	MUS\$ 311
Utilidad (perdida):	MUS\$ 273
Participación:	100,00%

Directorio	
Presidente:	Abel Bouchon Silva
Directores:	Jorge Pinochet Salamanca Andrés del Valle Eitel

COMERCIAL MASTERHOUSE S.A. (Sociedad anónima cerrada)

Al 31 de Diciembre	2007	2006
Balance General (en miles de dólares)	MUS\$	MUS\$
Activos	1.436	891
Pasivos	1.125	853
Patrimonio	311	38
Pasivos y patrimonio	1.436	891

Al 31 de Diciembre	2007	2006
Estado de Resultados (en miles de dólares)	MUS\$	MUS\$
Ingreso de Explotación	4.094	2.856
Resultado Operacional	501	(108)
Resultado No Operacional	(140)	(9)
Impuesto a la Renta	(88)	68
Utilidad (Pérdida) del Ejercicio	273	(49)

Al 31 de Diciembre	2007	2006
Estado de Flujos de Efectivo (en miles de dólares)	MUS\$	MUS\$
Flujo neto originado por actividades de la operación	(32)	(53)
Flujo neto originado por actividades de financiamiento	-	-
Flujo neto originado por actividades de inversión	(3)	(5)
Efecto de la inflación sobre el efectivo y efectivo equivalente	-	-
Variación neta del efectivo y efectivo equivalente	(35)	(58)

Lan Pax Group S.A. y Filiales

Constitución: Constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 27 de Septiembre de 2001, otorgada en la Notaría de Santiago de don Patricio Zaldivar Mackenna, inscrita en el Registro de Comercio de Santiago a fjs. 25.636 N° 20.794 de 04 de octubre del año 2001 y publicada en el Diario Oficial del día 6 de Octubre de 2001.

Objeto: Realizar inversiones en toda clase de bienes, sean estos muebles o inmuebles, corporales o incorporeales. Dentro de su giro, la sociedad podrá formar todo tipo de sociedades, de cualquier especie; adquirir derechos en sociedades ya formadas, administrarlas, modificarlas, liquidarlas. En general podrá adquirir y enajenar todo tipo de bienes y explotarlos, sea por cuenta propia o ajena, así como realizar todo tipo de actos y celebrar toda clase de contratos que sean conducentes a sus finalidades.

Patrimonio:	MUS\$ (27.223)
Utilidad (perdida):	MUS\$ (5.222)
Participación:	100,00%

Directorio	
Presidente:	Ignacio Cueto Plaza
Directores:	Alejandro de la Fuente Goic

Sociedades Filiales de LAN Pax Group S.A. y Participación

Inversora Cordillera S.A. y filiales	90,52%
Siventas S.A.	95,00%
Atlantic Aviation Investments LLC	99,00%
Perdiz Leasing LLC	99,00%

LAN PAX GROUP S.A. Y FILIALES (Sociedad anónima cerrada)

Al 31 de Diciembre	2007	2006
Balance General Consolidado (en miles de dólares)	MUS\$	MUS\$

Activos	169.498	134.163
Pasivos	196.721	156.164
Patrimonio	(27.223)	(22.001)
Pasivos y patrimonio	169.498	134.163

Al 31 de Diciembre	2007	2006
Estado Consolidado de Resultados (en miles de dólares)	MUS\$	MUS\$

Ingreso de Explotación	194.646	83.075
Resultado Operacional	(9.948)	(18.596)
Resultado No Operacional	(1.437)	(7.286)
Impuesto a la Renta	4.287	9.065
Interés minoritario	1.876	1.970
Utilidad (Pérdida) del Ejercicio	(5.222)	(14.847)

Al 31 de Diciembre	2007	2006
Estado Consolidado de Flujos de Efectivo (en miles de dólares)	MUS\$	MUS\$

Flujo neto originado por actividades de la operación	928	(3.330)
Flujo neto originado por actividades de financiamiento	72.051	88.878
Flujo neto originado por actividades de inversión	(59.877)	(82.733)
Efecto de la inflación sobre el efectivo y efectivo equivalente	-	(36)
Variación neta del efectivo y efectivo equivalente	13.102	2.779

Línea Aérea Nacional Chile S.A.

Constitución: Constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 27 de Septiembre de 2001, otorgada en la Notaría de Santiago de don Patricio Zaldivar Mackenna, inscrita en el Registro de Comercio de Santiago a fjs. 25.668 N° 20.829 de 04 de octubre del año 2001 y publicada en el Diario Oficial del día 6 de Octubre de 2001.

Objeto: Comercio del transporte aéreo en cualquiera de sus formas, sea de pasajeros, correo y/o carga, y todo cuanto tenga relación directa o indirecta con dicha actividad, dentro y fuera del país, por cuenta propia o ajena; prestación de servicios relacionados con arrendamiento, mantenimiento y reparación de aeronaves, propias o de terceros; comercio y desarrollo de actividades relacionadas con viajes turismo y hotelería; desarrollo y explotación de toda otra actividad derivada del objeto social.

Patrimonio:	MUS\$ (1)
Utilidad (perdida):	MUS\$ (2)
Participación:	100,00%

Directorio	
Presidente:	Ignacio Cueto Plaza
Directores:	Alejandro de la Fuente Goic

LINEA AEREA NACIONAL CHILE S.A. (Sociedad anónima cerrada)

Al 31 de Diciembre	2007	2006
Balance General (en miles de dólares)	MUS\$	MUS\$
Activos	2	3
Pasivos	3	2
Patrimonio	(1)	1
Pasivos y patrimonio	2	3

Al 31 de Diciembre	2007	2006
Estado de Resultados (en miles de dólares)	MUS\$	MUS\$
Ingreso de Explotación	-	-
Resultado Operacional	(3)	(3)
Resultado No Operacional	1	1
Impuesto a la Renta	-	-
Utilidad (Pérdida) del Ejercicio	(2)	(2)

Al 31 de Diciembre	2007	2006
Estado de Flujos de Efectivo (en miles de dólares)	MUS\$	MUS\$
Flujo neto originado por actividades de la operación	-	-
Flujo neto originado por actividades de financiamiento	-	-
Flujo neto originado por actividades de inversión	-	-
Efecto de la inflación sobre el efectivo y efectivo equivalente	-	-
Variación neta del efectivo y efectivo equivalente	-	-

Lan Card S.A.

Constitución: Constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 26 de Septiembre de 2001, otorgada en la Notaría de Santiago de don Patricio Zaldivar Mackenna, inscrita en el Registro de Comercio de Santiago a fjs. 26.400 N° 21.462 de 12 de octubre del año 2001 y publicada en el Diario Oficial del día 17 de Octubre de 2001.

Objeto: La emisión, operación y administración directamente por sí o a través de sociedades de las cuales forme parte, o en las cuales tenga interés, de tarjetas de crédito cualquiera sea su naturaleza; la organización, puesta en marcha, desarrollo, administración y explotación, directamente por sí o a través de sociedades de las cuales forme parte, o en las que tenga interés, de sistemas de prestación de todas clases de servicios, destinados a los consumidores, comercio y sectores productivos en general; la organización, puesta en marcha, desarrollo, administración y explotación, por sí o a través de las sociedades de las cuales forme parte o en las que tenga interés, de todo tipo de otorgamiento de créditos y de financiamientos para la adquisición de toda clase de bienes y servicios, por cuenta propia o ajena, quedando comprendido en lo anterior, el otorgamiento directo o indirecto de créditos; el comercio y desarrollo de actividades relacionadas con viajes, turismo y hotelería; la inversión en todo tipo de sociedades o entidades, de cualquier especie.

Patrimonio:	MUS\$ 339
Utilidad (perdida):	MUS\$ (189)
Participación:	100,00%

Directorio	Alejandro de la Fuente Goic Andrés del Valle Eitel
------------	---

LAN CARD S.A.

(Sociedad anónima cerrada)

Al 31 de Diciembre	2007	2006
Balance General (en miles de dólares)	MUS\$	MUS\$
Activos	1.009	5.617
Pasivos	670	5.089
Patrimonio	339	528
Pasivos y patrimonio	1.009	5.617

Al 31 de Diciembre	2007	2006
Estado de Resultados (en miles de dólares)	MUS\$	MUS\$
Ingreso de Explotación	1.424	1.583
Resultado Operacional	(263)	426
Resultado No Operacional	44	(1)
Impuesto a la Renta	30	(86)
Utilidad (Pérdida) del Ejercicio	(189)	339

Al 31 de Diciembre	2007	2006
Estado de Flujos de Efectivo (en miles de dólares)	MUS\$	MUS\$

Flujo neto originado por actividades de la operación	14	22
Flujo neto originado por actividades de financiamiento	-	-
Flujo neto originado por actividades de inversión	-	-
Efecto de la inflación sobre el efectivo y efectivo equivalente	-	-
Variación neta del efectivo y efectivo equivalente	14	22

Lan Chile Investments Limited y Filiales

Constitución: Constituida como sociedad limitada por escritura pública de fecha 30 de julio de 1999 en Islas Cayman, procediendo a su inscripción en el Registro de Compañías de Islas Cayman, en la misma fecha.

Objeto: Su objeto social es el de realizar inversiones en toda clase de bienes, sean estos muebles o inmuebles, corporales o incorporales.

Patrimonio:	MUS\$ (6.610)
Utilidad (perdida):	MUS\$ 1.074
Participación:	100,00%

Directorio	
Presidente:	Enrique Cueto Plaza
Directores:	Alejandro de la Fuente Goic Andrea Williams

Sociedades Filiales de LAN Chile Investments Limited y Participación

Aerolane Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A. y filiales	71,95%
Puerto Montt Holding S.A. y filiales	99,875%
Inversiones La Burguería S.A. y filial	99,90%

LAN CHILE INVESTMENTS LIMITED Y FILIALES (Sociedad Limitada)

Al 31 de Diciembre	2007	2006
Balance General Consolidado (en miles de dólares)	MUS\$	MUS\$

Activos	32.428	32.121
Pasivos	39.038	39.805
Patrimonio	(6.610)	(7.684)
Pasivos y patrimonio	32.428	32.121

Al 31 de Diciembre	2007	2006
Estado Consolidado de Resultados (en miles de dólares)	MUS\$	MUS\$

Ingreso de Explotación	200.830	170.588
Resultado Operacional	3.068	2.263
Resultado No Operacional	(1.567)	(723)
Impuesto a la Renta	(427)	(368)
Interés minoritario	-	268
Utilidad (Pérdida) del Ejercicio	1.074	1.440

Al 31 de Diciembre	2007	2006
Estado Consolidado de Flujos de Efectivo (en miles de dólares)	MUS\$	MUS\$

Flujo neto originado por actividades de la operación	1.456	1.320
Flujo neto originado por actividades de financiamiento	(916)	(572)
Flujo neto originado por actividades de inversión	(637)	(757)
Efecto de la inflación sobre el efectivo y efectivo equivalente	-	-
Variación neta del efectivo y efectivo equivalente	(97)	(9)

Subsidiaries Information

Lan Airlines S.A.

NAME LAN AIRLINES S.A., TAXPAYER IDENTIFICATION N°: 89.862.200-2

INCORPORATION :

Chartered as a limited liability company by public deed dated December 30, 1983, witnessed and certified in the Notary Offices of Eduardo Avello Arellano, recorded in Folios 20,341 N°11248 of the Santiago Business Registry of the same year, and announced in the Official Gazette on December 31, 1983.

By public deed dated August 20, 1985, witnessed and certified in the Notary Offices of Miguel Garay Figueroa, the corporation was converted to a joint stock company under the name Línea Aérea Nacional Chile S.A. (today called Lan Airlines S.A.). This latter company is, with respect to aeronautic and radio communication concessions, traffic rights, and other administrative grants and as expressly provided for by Corporation Law N°: 18,400, the legal successor of the State enterprise formed in 1929 as the Línea Aérea Nacional de Chile.

The Extraordinary Shareholders Meeting held on July 23, 2004 agreed on the change of name of the company to "Lan Airlines S.A.". An abstract of the relevant public deed was registered with the Chilean Commerce Registry on page 25128 number 18764 and was published in the Official Gazette on August 21, 2004. The effective date of the change of name was September 8, 2004.

Lan Airlines S.A. is governed by regulations pertaining to publicly held corporations in Chile. In conformity therewith, the company is listed in the Securities Register of the Superintendency of Securities and Insurance, pursuant to register N°0306, of January 22, 1987.

Note: The financial information presented here has been summarized for presentation purposes. The complete financial statements of these entities are available for the public at LAN's corporate headquarters or at the the Superintendency of Securities and Insurance in Chile.

Lan Cargo S.A. and Subsidiaries

Incorporation History: Chartered as a closed stock company by public deed dated May 22, 1970, witnessed and certified in the Notary Offices of Sergio Rodríguez Garcés. This entity was formed with the assets and liabilities of the entity Línea Aerea del Cobre Limitada (Ladeco Limitada) which was chartered by public deed dated September 3, 1958, witnessed and certified in the Notary Offices of Jaime García Palazuelos. The Company's bylaws have since been amended on a number of occasions, the most recent change being effected by public deed dated November 20, 1998, recorded in Folios 30091 N°24117 of the Santiago Business Registry, and announced in the Official Gazette on December 3, 1998, where Ladeco S.A., merged with, through incorporation of, Fast Air Carrier S.A., another subsidiary of Lan Chile S.A.

The Extraordinary Shareholders Meeting of Ladeco S.A. held on October 22, 2001 agreed on the change of name of the company to "Lan Chile Cargo S.A." The change was registered by public deed dated August 23, 2004. An abstract of the relevant public deed was registered with the Chilean Commerce Registry on page 27746 number 22624 and was published in the Official Gazette on November 5, 2001. The change of name was effective from December 10, 2001.

The Extraordinary Shareholders Meeting of Lan Chile Cargo S.A. held on August 17, 2004 agreed on the change of name of the company to "Lan Cargo S.A." An abstract of the relevant public deed was registered with the Chilean Commerce Registry on page 26994 number 20082 and was published in the Official Gazette on August 30, 2004.

Business Purpose: To engage in and conduct on its own account or on behalf of others general transportation activities in any form and, in particular, the carriage of passengers, cargo and mail by air within and beyond Chile; to purchase, sell, manufacture and/or integrate, maintain, lease or exercise the use or possession of aircraft, spare parts, and aeronautic equipment and the operation of the same by way of any title, whether on its own account or on behalf of third parties; to perform services and provide consultation related to transportation in general and to air transport in particular, in any of its forms, whether these activities consist of ground support, maintenance, technical assistance or some other pursuit, within and beyond Chile; and to engage in every class of activity and service related to tourism, the catering trade, and to the other activities, and property mentioned above.

SHAREHOLDER EQUITY:	ThUS\$ 365,121
NET INCOME:	ThUS\$ 140,618
LAN AIRLINES S.A. INTEREST:	99.898%

BOARD OF DIRECTORS	
CHAIRMAN:	José Cox Donoso
DIRECTORS:	Juan José Cueto Plaza
	Ramón Eblen Kadis
	Ignacio Cueto Plaza
	Enrique Cueto Plaza

SUBSIDIARIES AND LAN CARGO S.A. SHAREHOLDING THEREIN:

Laser Cargo S.R.L.	99.99%
Sociedad de Seguridad Aérea S.A.	90.00%
Terminal de Exportación Internacional S.A.	99.96%
Aircraft Internacional Leasing Limited	99.98%
Ediciones Ladeco América S.A.	99.00%
Ladeco Cargo S.A. (Ex Ladeco Turismo S.A.)	99.01%
Southflorida Air Cargo Inc.	100.00%
Fast Air Almacenes de Carga S.A.	99.90%
Prime Airport Services Inc.	100.00%
Lan Cargo Overseas Limited (Ex-Ladeco Overseas S.L.) and Subsidiaries	99.98%
Transporte Aéreo S.A.	99.99%
Consortio Fast Air Almacenes de Carga S.A. - Laser Cargo S.R.L. Unión Transitoria de Empresas	100.00%
Lan Courier and subsidiarie	99.99%

**LAN CARGO S.A. AND SUBSIDIARES
(Closed Corporation)**

AT DECEMBER 31	2007	2006
CONSOLIDATED BALANCE SHEET (in thousands of Dollars)	ThUS\$	ThUS\$
Assets	911,246	823,665
Liabilities	546,125	568,296
Shareholder equity	365,121	255,369
Liabilities and shareholder equity	911,246	823,665

AT DECEMBER 31	2007	2006
CONSOLIDATED INCOME STATEMENT (in thousands of Dollars)	ThUS\$	ThUS\$
Operating Revenues	1,012,674	841,769
Operating Profit	149,074	106,760
Non-Operating Income (Loss)	4,804	15,101
Income Tax	(12,619)	(18,763)
Amortization of Negative Goodwill	130	5
Minority Interests	(771)	(215)
Net Income (Loss)	140,618	102,888

AT DECEMBER 31	2007	2006
CONSOLIDATED STATEMENT OF CASH FLOWS (in thousands of Dollars)	ThUS\$	ThUS\$
Net Cash flow from Operating Activities	76,584	74,924
Net Cash flow from Financing Activities	(59,153)	159,296
Net Cash flow from Investing Activities	(17,287)	(234,256)
Inflation Effect on Cash and Cash Equiva- lents	(84)	(9)
Net Increase (Decrease) in Cash and Cash Equivalents	60	(45)

Lan Perú S.A.

Incorporation History: Chartered as a closed corporation in Peru on February 14, 1997.

Business Purpose: To engage in and conduct transportation activities for the carriage of passengers, cargo and mail by air within and beyond Peru in conformity with all civil aeronautical laws.

SHAREHOLDER EQUITY:	ThUS\$ 7,204
NET INCOME:	ThUS\$ 2,308
LAN AIRLINES S.A. INTEREST:	70.00%

BOARD OF DIRECTORS	
CHAIRMAN:	Emilio Rodríguez Larraín Salinas
DIRECTORS:	Enrique Cueto Plaza
	Ignacio Cueto Plaza
	Alejandro de la Fuente Goic
	Jorge Harten Costa
	Alejandro García Vargas
	Luis Enrique Gálvez de la Puente

**LAN PERU S.A.
(Closed Corporation)**

AT DECEMBER 31	2007	2006
CONSOLIDATED BALANCE SHEET (in thousands of Dollars)	ThUS\$	ThUS\$
Assets	96,192	66,151
Liabilities	88,988	59,686
Shareholder equity	7,204	6,465
Liabilities and shareholder equity	96,192	66,151

AT DECEMBER 31	2007	2006
INCOME STATEMENT (in thousands of Dollars)	ThUS\$	ThUS\$
Operating Revenues	511,090	362,245
Operating Profit	(2,004)	3,849
Non-Operating Income (Loss)	5,170	149
Income Tax	(858)	(1,710)
Net Income (Loss)	2,308	2,288

AT DECEMBER 31	2007	2006
STATEMENT OF CASH FLOWS (in thousands of Dollars)	ThUS\$	ThUS\$
Net Cash flow from Operating Activities	39,856	6,899
Net Cash flow from Financing Activities	(1,312)	-
Net Cash flow from Investing Activities	(4,903)	(1,363)
Inflation Effect on Cash and Cash Equivalents	-	-
Net Increase (Decrease) in Cash and Cash Equivalents	33,641	5,536

Inversiones Lan S.A. and Subsidiaries

Incorporation History: Chartered by public deed as a closed stock company dated January 23, 1990, witnessed and certified in the Notary Offices of Humberto Quezada M., recorded in Folios 3,462 N°. 1,833 of the Santiago Business Registry of the same year, and announced in the Official Gazette on February 2, 1990.

Business Purpose: To invest in all manner of property, whether movable or real estate, tangible or intangible; to establish all manner of other corporations; and to acquire shareholdings in, administer, reorganize, and liquidate existing companies.

SHAREHOLDER EQUITY:	ThUS\$ 3,256
NET INCOME:	ThUS\$ 171
LAN AIRLINES S.A. INTEREST:	99.71%

BOARD OF DIRECTORS	
CHAIRMAN:	Enrique Cueto Plaza
DIRECTORS:	Ignacio Cueto Plaza
	Alejandro de la Fuente Goic
	Marco Jofré Marín

SUBSIDIARIES AND INVERSIONES LAN S.A. SHAREHOLDING THEREIN:

Transport Aviation Leasing Limited	100.00%
Hawk Aviation Management Ltd	100.00%
Falcon Aviation Management Ltd	100.00%
Aviation Administration Services Ltd	100.00%
Cargo Aircraft Leasing Limited	100.00%
Passenger Aircraft Leasing Limited	100.00%
Andes Airport Services S.A.	98.00%

INVERSIONES LAN S.A. AND SUBSIDIARIES (Closed Corporation)

AT DECEMBER 31	2007	2006
CONSOLIDATED BALANCE SHEET (in thousands of Dollars)	ThUS\$	ThUS\$
Assets	8,831	9,400
Liabilities	5,575	6,315
Shareholder equity	3,256	3,085
Liabilities and shareholder equity	8,831	9,400

AT DECEMBER 31	2007	2006
CONSOLIDATED INCOME STATEMENT (in thousands of Dollars)	ThUS\$	ThUS\$
Operating Revenues	14,423	15,214
Operating Profit	(724)	517
Non-Operating Income (Loss)	151	(5,156)
Income Tax	734	814
Minority Interest	10	(3)
Net Income (Loss)	171	(3,828)

AT DECEMBER 31	2007	2006
CONSOLIDATED STATEMENT OF CASH FLOWS (in thousands of Dollars)	ThUS\$	ThUS\$
Net Cash flow from Operating Activities	23	(23)
Net Cash flow from Financing Activities	90	(4)
Net Cash flow from Investing Activities	(90)	-
Inflation Effect on Cash and Cash Equivalents	(1)	-
Net Increase (Decrease) in Cash and Cash Equivalents	22	(27)

Sistemas de Distribución Amadeus Chile S.A.

Incorporation History: Chartered as the limited liability company "Sistemas de Distribución y Reservas System One Chile Limitada" by public deed dated January 28, 1991, witnessed and certified in the Notary Offices of Aliro Veloso Muñoz. The firm was thereafter converted to the closed corporation "Sistemas de Distribución Amadeus Chile S.A." by public deed date May 31, 1996, witnessed and certified in the Notary Offices of Gonzalo de la Cuadra Fabres, recorded in Folios 16,138 N°.12,532 of the Santiago Business Registry, and announced in the Official Gazette on July 5, 1996.

Business Purpose: To hire out, administer, implement, and sell computer systems and computerized reservation systems in particular, for its own account or on behalf of third parties.

SHAREHOLDER EQUITY:	ThUS\$ 1,571
NET INCOME:	ThUS\$ 242
LAN AIRLINES S.A. INTEREST:	100.00%

BOARD OF DIRECTORS	
CHAIRMAN:	Pedro Margozinni M.
DIRECTORS:	Bruno Francia Wims
	Raquel Galarza Ossa
SUBSTITUTE DIRECTORS	
	Andrés del Valle Eitel
	David Jhom Brett
	Marco Jofré Marín

SISTEMA DE DISTRIBUCION AMADEUS CHILE S.A. (Closed Corporation)

AT DECEMBER 31	2007	2006
BALANCE SHEET (in thousands of Dollars)	ThUS\$	ThUS\$
Assets	2,301	2,722
Liabilities	730	896
Shareholder equity	1,571	1,826
Liabilities and shareholder equity	2,301	2,722

AT DECEMBER 31	2007	2006
INCOME STATEMENT (in thousands of Dollars)	ThUS\$	ThUS\$
Operating Revenues	3,149	3,267
Operating Profit	296	252
Non-Operating Income (Loss)	49	11
Income Tax	(103)	2
Net Income (Loss)	242	265

AT DECEMBER 31	2007	2006
STATEMENT OF CASH FLOWS (in thousands of Dollars)	ThUS\$	ThUS\$
Net Cash flow from Operating Activities	509	25
Net Cash flow from Financing Activities	(497)	-
Net Cash flow from Investing Activities	(1)	(19)
Inflation Effect on Cash and Cash Equivalents	-	-
Net Increase (Decrease) in Cash and Cash Equivalents	11	6

Inmobiliaria Aeronáutica S.A.

Incorporation History: Chartered as a closed corporation by public deed dated August 1, 1995, witnessed and certified in the Notary Offices of Gonzalo De la Cuadra Fabres, recorded in Folios 21,690 N°17,549 of the Santiago Business Registry of the same year, and announced in the Official Gazette on September 14, 1995.

Business Purpose: To acquire and dispose of real estate and rights therein; to plan, develop, assemble, and sell real estate holdings and projects; and to lease and administer real estate and have the use thereof in any other manner, whether on its own account or on behalf of third parties.

SHAREHOLDER EQUITY:	ThUS\$ 10,341
NET INCOME:	ThUS\$ 2,503
LAN AIRLINES S.A. INTEREST:	100.00%

BOARD OF DIRECTORS	
CHAIRMAN:	Enrique Cueto Plaza
DIRECTOR:	Alejandro de la Fuente Goic

INMOBILIARIA AERONAUTICA S.A. (Closed Corporation)

AT DECEMBER 31	2007	2006
BALANCE SHEET (in thousands of Dollars)	ThUS\$	ThUS\$
Assets	29,517	30,627
Liabilities	19,176	22,789
Shareholder equity	10,341	7,838
Liabilities and shareholder equity	29,517	30,627

AT DECEMBER 31	2007	2006
INCOME STATEMENT (in thousands of Dollars)	ThUS\$	ThUS\$
Operating Revenues	4,889	3,789
Operating Profit	3,601	2,660
Non-Operating Income (Loss)	(451)	(597)
Income Tax	(647)	(339)
Net Income (Loss)	2,503	1,724

AT DECEMBER 31	2007	2006
STATEMENT OF CASH FLOWS (in thousands of Dollars)	ThUS\$	ThUS\$
Net Cash flow from Operating Activities	777	982
Net Cash flow from Financing Activities	(792)	(543)
Net Cash flow from Investing Activities	-	(434)
Inflation Effect on Cash and Cash Equivalents	-	-
Net Increase (Decrease) in Cash and Cash Equivalents	(15)	5

Comercial Masterhouse S.A.

Incorporation History: Chartered as a closed stock corporation by public deed dated June 22, 1987, witnessed and certified in the Santiago Notary Offices of Raul Undurraga Laso, recorded in Folios 13.139 N°8495 of the Santiago Business Registry of the same year and announced in the Official Gazette on July 2, 1987. The Company's bylaws have since been amended, the most recent change being effected by public deed dated August 24, 1999 witnessed and certified in the Santiago Notary Offices of Eduardo Pinto Peralta, recorded in Folios 21.042 N°16759 of the Santiago Business Registry of the same year and announced in the Official Gazette on September 8, 1999.

Business Purpose: The development, administration and representation of businesses (national or foreign) dedicated to hotel, shipping, air transport or tourism activities; the development on its own behalf or for third parties of car rentals; the importation, exportation, production, commercialization and distribution in domestic and/or international markets on its own behalf or for third parties of any merchandise (be it raw materials, intermediary or finished products).

SHAREHOLDER EQUITY:	ThUS\$ 311
NET INCOME:	ThUS\$ 273
LAN AIRLINES S.A. INTEREST:	100.00%

BOARD OF DIRECTORS	
CHAIRMAN:	Abel Bouchon Silva
DIRECTORS:	Jorge Pinochet Salamanca Andrés del Valle Eitel

COMERCIAL MASTERHOUSE S.A. (Closed Corporation)

AT DECEMBER 31	2007	2006
BALANCE SHEET (in thousands of Dollars)	ThUS\$	ThUS\$
Assets	1,436	891
Liabilities	1,125	853
Shareholder equity	311	38
Liabilities and shareholder equity	1,436	891

AT DECEMBER 31	2007	2006
INCOME STATEMENT (in thousands of Dollars)	ThUS\$	ThUS\$
Operating Revenues	4,094	2,856
Operating Profit	501	(108)
Non-Operating Income (Loss)	(140)	(9)
Income Tax	(88)	68
Net Income (Loss)	273	(49)

AT DECEMBER 31	2007	2006
STATEMENT OF CASH FLOWS (in thousands of Dollars)	ThUS\$	ThUS\$
Net Cash flow from Operating Activities	(32)	(53)
Net Cash flow from Financing Activities	-	-
Net Cash flow from Investing Activities	(3)	(5)
Inflation Effect on Cash and Cash Equivalents	-	-
Net Increase (Decrease) in Cash and Cash Equivalents	(35)	(58)

Lan Pax Group S.A. and Subsidiaries

Incorporation History: Chartered as a closed corporation by public deed dated September 27, 2001, witnessed and certified in the Notary Offices of Patricio Zaldivar Mackenna, recorded in Folios 25.636 N°20.794 of the Santiago Business Registry on October 4, 2001, and announced in the Official Gazette on October 6, 2001.

Business Purpose: To invest in all manner of property, whether movable or real estate, tangible or intangible; to establish all manner of other corporations; to acquire shareholdings in, administer, reorganize, and liquidate existing companies. In general, this entity could acquire or engage the manufacturing or commercialization of all types of goods and services on its own accord or for third parties; and it could perform any acts or enter into any kind of contract related to its ultimate goals.

SHAREHOLDER EQUITY:	ThUS\$	(27,223)
NET INCOME:	ThUS\$	(5,222)
LAN AIRLINES S.A. INTEREST:	100.00%	

BOARD OF DIRECTORS		
CHAIRMAN:	Ignacio Cueto Plaza	
DIRECTORS:	Alejandro de la Fuente Goic	

SUBSIDIARIES AND LAN PAX GROUP S.A. SHAREHOLDING THEREIN:

Inversora Cordillera S.A. and Subsidiary	90.52%
Siventas S.A.	95.00%
Atlantic Aviation Investment LLC	99.00%
Perdiz Leasing LLC	99.00%

LAN PAX GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES (Closed Corporation)

AT DECEMBER 31	2007	2006
CONSOLIDATED BALANCE SHEET (in thousands of Dollars)	ThUS\$	ThUS\$
Assets	169,498	134,163
Liabilities	196,721	156,164
Shareholder equity	(27,223)	(22,001)
Liabilities and shareholder equity	169,498	134,163

AT DECEMBER 31	2007	2006
CONSOLIDATED INCOME STATEMENT (in thousands of Dollars)	ThUS\$	ThUS\$
Operating Revenues	194,646	83,075
Operating Profit	(9,948)	(18,596)
Non-Operating Income (Loss)	(1,437)	(7,286)
Income Tax	4,287	9,065
Minority Interest	1,876	1,970
Net Income (Loss)	(5,222)	(14,847)

AT DECEMBER 31	2007	2006
CONSOLIDATED STATEMENT OF CASH FLOWS (in thousands of Dollars)	ThUS\$	ThUS\$
Net Cash flow from Operating Activities	928	(3,330)
Net Cash flow from Financing Activities	72,051	88,878
Net Cash flow from Investing Activities	(59,877)	(82,733)
Inflation Effect on Cash and Cash Equivalents	-	(36)
Net Increase (Decrease) in Cash and Cash Equivalents	13,102	2,779

Línea Aérea Nacional Chile S.A.

Incorporation History: Chartered as a closed corporation by public deed dated September 27, 2001, witnessed and certified in the Notary Offices of Patricio Zaldivar Mackenna, recorded in Folios 25.668 N°20.829 of the Santiago Business Registry on October 4, 2001, and announced in the Official Gazette on October 6, 2001.

Business Purpose: To engage in and conduct on its own account or on behalf of others general transportation activities in any direct or indirect form and, in particular, the carriage of passengers, cargo and mail by air within and beyond Chile; to purchase, sell, manufacture and/or integrate, maintain, lease or exercise the use or possession of aircraft, spare parts, and aeronautic equipment and the operation of the same by way of any title, whether on its own account or on behalf of third parties; and to engage in every class of activity and service related to tourism, the catering trade, and to the other activities, and property mentioned above.

SHAREHOLDER EQUITY:	ThUS\$ (1)
NET INCOME:	ThUS\$ (2)
LAN AIRLINES S.A. INTEREST:	100.00%

BOARD OF DIRECTORS	
CHAIRMAN:	Ignacio Cueto Plaza
DIRECTORS:	Alejandro de la Fuente Goic

LINEA AEREA NACIONAL CHILE S.A. (Closed Corporation)

AT DECEMBER 31	2007	2006
BALANCE SHEET (in thousands of Dollars)	ThUS\$	ThUS\$
Assets	2	3
Liabilities	3	2
Shareholder equity	(1)	1
Liabilities and shareholder equity	2	3

AT DECEMBER 31	2007	2006
INCOME STATEMENT (in thousands of Dollars)	ThUS\$	ThUS\$
Operating Revenues	-	-
Operating Profit	(3)	(3)
Non-Operating Income (Loss)	1	1
Income Tax	-	-
Net Income (Loss)	(2)	(2)

AT DECEMBER 31	2007	2006
STATEMENT OF CASH FLOWS (in thousands of Dollars)	ThUS\$	ThUS\$
Net Cash flow from Operating Activities	-	-
Net Cash flow from Financing Activities	-	-
Net Cash flow from Investing Activities	-	-
Inflation Effect on Cash and Cash Equivalents	-	-
Net Increase (Decrease) in Cash and Cash Equivalents	-	-

Lan Card S.A.

Incorporation History: Chartered as a closed corporation by public deed dated September 26, 2001, witnessed and certified in the Notary Offices of Patricio Zaldivar Mackenna, recorded in Folios 26.400 N°21.462 of the Santiago Business Registry on October 12, 2001, and announced in the Official Gazette on October 17, 2001.

Business Purpose: The emission, operation and administration directly or on behalf of other entities of which it is a part or in which it maintains a financial stake, of any sort of credit cards; the organization, the development, administration or exploitation for or on behalf of entities of which it is a part or in which it maintains a financial stake; of all types of service oriented towards the consumer, business or manufacturing sectors in general; the organization, forming, development, administration and exploitation of credit or financing for acquisitions of all types of goods or services for or on behalf of entities of which it is a part or in which it maintains a financial stake including the direct and indirect provision of loans; the engagement in every class of activity and service related to tourism, travel, hotels; and the investment in all types of entities of any type.

SHAREHOLDER EQUITY:	ThUS\$ 339
NET INCOME:	ThUS\$ (189)
LAN AIRLINES S.A. INTEREST:	100.00%

BOARD OF DIRECTORS	
	Alejandro de la Fuente Goic
	Andrés del Valle Eitel

LAN CARD S.A. (Closed Corporation)

AT DECEMBER 31	2007	2006
BALANCE SHEET (in thousands of Dollars)	ThUS\$	ThUS\$
Assets	1,009	5,617
Liabilities	670	5,089
Shareholder equity	339	528
Liabilities and shareholder equity	1,009	5,617

AT DECEMBER 31	2007	2006
INCOME STATEMENT (in thousands of Dollars)	ThUS\$	ThUS\$
Operating Revenues	1,424	1,583
Operating Profit	(263)	426
Non-Operating Income (Loss)	44	(1)
Income Tax	30	(86)
Net Income (Loss)	(189)	339

AT DECEMBER 31	2007	2006
STATEMENT OF CASH FLOWS (in thousands of Dollars)	ThUS\$	ThUS\$
Net Cash flow from Operating Activities	14	22
Net Cash flow from Financing Activities	-	-
Net Cash flow from Investing Activities	-	-
Inflation Effect on Cash and Cash Equivalents	-	-
Net Increase (Decrease) in Cash and Cash Equivalents	14	22

Lan Chile Investments Limited and Subsidiaries

Incorporation History: Chartered as a limited liability company in Cayman Islands by public deed dated July 30, 1999, and registered in the Cayman Islands Registry of Companies on the same date.

Business Purpose: To invest in all manner of property, whether movable or real estate, tangible or intangible.

SHAREHOLDER EQUITY:	ThUS\$ (6,610)
NET INCOME:	ThUS\$ 1,074
LAN AIRLINES S.A. INTEREST:	100.00%

BOARD OF DIRECTORS	
CHAIRMAN:	Enrique Cueto Plaza
DIRECTORS:	Alejandro de la Fuente Goic Andrea Williams

SUBSIDIARIES AND LAN CHILE INVESTMENTS LIMITED SHARE-HOLDING THEREIN:

Aerolane Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A. and Subsidiaries	71.95%
Puerto Montt Holding and Subsidiaries	99.875%
Inversiones La Burguería S.A. and Subsidiary	99.90%

LAN CHILE INVESTMENTS LIMITED AND SUBSIDIARIES (Closed Corporation)

AT DECEMBER 31	2007	2006
CONSOLIDATED BALANCE SHEET (in thousands of Dollars)		
Assets	32,428	32,121
Liabilities	39,038	39,805
Shareholder equity	(6,610)	(7,684)
Liabilities and shareholder equity	32,428	32,121

AT DECEMBER 31	2007	2006
CONSOLIDATED INCOME STATEMENT (in thousands of Dollars)		
Operating Revenues	200,830	170,588
Operating Profit	3,068	2,263
Non-Operating Income (Loss)	(1,567)	(723)
Income Tax	(427)	(368)
Minority Interest	-	268
Net Income (Loss)	1,074	1,440

AT DECEMBER 31	2007	2006
CONSOLIDATED STATEMENT OF CASH FLOWS (in thousands of Dollars)		
Net Cash flow from Operating Activities	1,456	1,320
Net Cash flow from Financing Activities	(916)	(572)
Net Cash flow from Investing Activities	(637)	(757)
Inflation Effect on Cash and Cash Equivalents	-	-
Net Increase (Decrease) in Cash and Cash Equivalents	(97)	(9)

Gobierno Corporativo

Corporate Governance

Directorio

Directores	Posición	Profesión	RUT
Jorge Awad Mehech	Presidente	Ingeniero Comercial	4.756.185-K
Darío Calderón González	Director	Abogado	5.078.327-8
José Cox Donoso	Director	Ingeniero Comercial	6.065.868-4
Juan José Cueto Plaza	Director	Ingeniero Comercial	6.694.240-6
Juan Cueto Sierra	Director	Empresario	3.246.727-K
Ramón Eblen Kadis	Director	Ingeniero Comercial	4.346.062-5
Bernardo Fontaine Talavera	Director	Economista	6.371.763-0
Andrés Navarro Haeussler	Director	Ingeniero Civil Industrial	5.078.702-8

Nota: Sebastián Piñera Echenique renunció al Directorio en julio de 2007 y no fue reemplazado.

Comité de Directores

El Comité de Directores está compuesto por tres miembros que el Directorio elige por periodos 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, analizar los informes relacionados con debilidades de control interno y verificar la implementación de los procedimientos asociados a la recepción, radicación y trámite de quejas relacionadas con la contabilidad o con los controles contables internos.

El Comité de Directores está integrado por los señores Jorge Awad Mehech, Ramón Eblen Kadis y José Cox Donoso, quien preside el Comité. Durante el año 2007 el Comité de Directores se reunió en 14 ocasiones.

Para efectos de su funcionamiento, la Junta Ordinaria de Accionistas estableció un presupuesto anual para este comité, para el ejercicio 2007, de UF 1.200.

Detalle de las actividades desarrolladas por el Comité de Directores en sesiones realizadas durante 2007 entre las que se encuentran las operaciones del Art 44 y 89 de la ley 18046:

1) Sesión Ordinaria N° 63 30/1/07:

- Estado de avance del programa de autoevaluación
- Presentación sobre fraudes a cargo de PwC
- Grado de avance de la revisión SOX 404 (PwC)

2) Sesión Ordinaria N° 64 14/2/07:

- Revisión Estados Financieros al 31/12/06 en conjunto con auditores PwC

3) Sesión Extraordinaria N° 4 14/3/07

- Presentación de informes de los auditores externos sobre estados financieros bajo US GAAP y Certificación de Control Interno

4) Sesión Ordinaria N° 65 27/3/07:

- Presentación a cargo de la Gerencia de Informática y Procesos sobre el tema Seguridad Informática
- Revisiones avance proyecto IFRS
- Proposición de Auditores Externos y clasificadores privados de riesgo al Directorio

5) Sesión Ordinaria N° 66 24/4/07:

- Revisión Estados Financieros al 31 Marzo de 2007
- Presentación sobre avance del plan de auditoría año 2007

6) Sesión Ordinaria N° 67 29/5/07:

- Plan de trabajo SOX año 2007
- Honorarios Auditores Externos
- Contratación asesoría en proyecto IFRS
- Análisis de indicadores de fraude en venta no presencial
- Venta de LAN Logistics

7) Sesión Ordinaria N° 68 26/6/07:

- Financiamiento de la flota
- Tratamiento contable y tributario de aviones desguazados
- Presentación sobre avance del plan de auditoría año 2007

8) Sesión Extraordinaria N° 5 18/7/07:

- Presentación y evaluación del plan de opciones de acciones para gerentes y ejecutivos principales.

9) Sesión Ordinaria N° 69 25/7/07:

- Revisión Estados Financieros al 30/06/07 en conjunto con auditores PwC
- Balances de responsabilidad social en líneas aéreas (presentación de PwC)

10) Sesión Ordinaria N° 70 28/8/07:

- Gobiernos corporativos, mejores prácticas para comité de Directores (presentación de PwC)
- Presentación sobre planes de acción respecto al indicador de "Compensaciones Pasajeros"
- Valorización de mercado de flota LAN

11) Sesión Ordinaria N° 71 25/9/07:

- Análisis de las cuentas por cobrar
- Estado de avance del proyecto convergencia a IFRS
- Avance certificación SOX

12) Sesión Ordinaria N° 72 24/10/07:

- Nombramiento del nuevo auditor general y secretario del comité
- Revisión de Estados Financieros al 30/9/07
- Presentación sobre avance del plan de auditoría año 2007
- Avance en el proceso de contratación de auditoría terciarizada en filiales de Brasil y Méjico
- Aprobación de transacción art. 44 ley de Sociedades, con Chilevisión

13) Sesión Ordinaria N° 73 27/11/07:

- Presentación de informe de control interno PwC
- Revisión de remuneraciones y plan de compensación de ejecutivos

14) Sesión Ordinaria N° 74 21/12/07:

- Análisis de impactos en los estados financieros de la aplicación de IFRS
- Presentación sobre avance del plan de auditoría año 2007

Remuneraciones del Directorio

Miembros Directorio	Dieta Directorio (US\$)	Dieta Comité de Directores (US\$)
Jorge Awad Menech	25.464,82	10.912,26
Dario Calderon González	10.913,49	
José Cox Donoso	10.014,65	10.013,42
Juan José Cueto Plaza	10.913,49	
Juan Cueto Sierra	10.025,84	
Ramon Eblen Kadis	10.913,49	10.912,26
Bernardo Fontaine Talavera	10.913,49	
Andres Navarro Haeussler	9.138,11	
Sebastian Piñera Echenique	8.106,20	
Total	106.403,59	31.837,94
TOTAL DIETAS	138.241,53	

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

Principales Ejecutivos

Ejecutivos	Posición	Profesión	RUT
Enrique Cueto Plaza	Vicepresidente Ejecutivo LAN	Ingeniero Comercial	6.694.239-2
Ignacio Cueto Plaza	Gerente General LAN	Empresario	7.040.324-2
Armando Valdivieso Montes	Gerente General Pasajeros	Ingeniero Comercial	8.321.934-3
Cristián Ureta Larrain	Gerente General Carga	Ingeniero Civil	9.488.819-0
Alejandro de la Fuente Goic	Vicepresidente Finanzas Corporativas	Ingeniero Comercial / Ingeniero Agrónomo	6.947.715-1
Marco Jofré Marín	Vicepresidente Técnico	Ingeniero Civil	7.502.352-9
Carlos Prado Cánepa	Vicepresidente Negocios Corporativos	Piloto	5.193.770-8
Emilio del Real Sota	Vicepresidente Personas	Psicólogo	9.908.112-0
Enrique Elsaca Hirmas	Vicepresidente Planificación Estratégica	Ingeniero Comercial	8.732.095-2

El año 2007, la Compañía pagó al conjunto de sus ejecutivos un total de USD 48,4 millones y la Compañía pagó además USD 10,9 millones en incentivos. Por otro lado, en el mismo año, la Compañía pagó a sus ejecutivos un total de USD 2,8 millones por concepto de indemnizaciones.

Propiedad de la Compañía

12 Principales Accionistas	2007		2006	
	Acciones	% del Total	Acciones	% del Total
INV COSTA VERDE LTDA Y CIA EN COMANDITA POR ACCIONES	85.083.567	25,1%	86.133.567	27,0%
AXXION S.A.	64.477.874	19,0%	65.827.874	20,6%
THE BANK OF NEW YORK	32.712.367	9,7%	43.542.425	13,7%
INVERSIONES SANTA CECILIA S.A.	24.767.920	7,3%	23.417.920	7,3%
INVERSIONES ANDES S.A.	22.288.695	6,6%	21.288.695	6,7%
LARRAIN VIAL S.A. CORREDORA DE BOLSA	7.784.508	2,3%	5.241.616	1,6%
BANCHILE CORREDORES DE BOLSA S.A.	6.099.607	1,8%	2.264.900	0,7%
INVERSIONES ALCALA S.A.	4.744.677	1,4%	-	-
INVERSIONES LOS GUINDOS S.A.	4.744.677	1,4%	-	-
TRES MARES S.A.	4.677.797	1,4%	6.590.598	2,1%
CITIBANK CHILE CTA.DE TERCEROS CAP.XIV RES	4.349.569	1,3%	1.874.321	0,6%
CELFIN CAPITAL S.A. CORREDORES DE BOLSA	3.994.341	1,2%	3.450.017	1,1%

De acuerdo a un pacto de accionistas firmado en 2004, LAN es controlada en forma conjunta por el grupo Cueto (representado por Inversiones Costa Verde Ltda. y Cia. en Comandita por Acciones e Inversiones Mineras del Cantábrico S.A.) y el grupo Piñera (a través de Axxion S.A. e Inversiones Santa Cecilia S.A.).

Al 31 de Diciembre del 2007 el denominado Grupo Piñera era accionista de Lan Airlines S.A. a través de 2 sociedades; Axxion S.A. con un 19,0% de las acciones e Inversiones Santa Cecilia S.A. con un 7,3% de las mismas. A su vez Santa Cecilia S.A. es dueña directa de un 99,9855% de las acciones de Axxion S.A.. Los únicos accionistas de Inversiones Santa Cecilia S.A., son indirectamente, los señores Miguel Juan Sebastián Piñera Echenique, rol único tributario número 5.126.663-3, con un 9,72%, Cecilia Morel Montes, rol único tributario número 7.052.438-4, con un 6,75%, Magdalena María Piñera Morel, rol único tributario número 12.797.919-7, con un 20,88%, María Cecilia Piñera Morel, rol único tributario número 13.434.538-1, con un 20,88%, Juan Sebastián Piñera Morel, rol único tributario número 15.382.284-0, con un 20,88% y Cristóbal Piñera Morel, rol único tributario número 15.960.200-1, con un 20,88%

Al 31 de Diciembre del 2007 el denominado Grupo Cueto era accionista de Lan Airlines S.A. a través de la sociedad Inversiones Costa Verde Ltda. y Compañía en Comandita por Acciones con un 25,1% de las acciones, y de Inversiones Mineras del Cantábrico S.A., con un 0,4%. Las personas naturales detrás de ambas sociedades son indirectamente, los señores Enrique Cueto Plaza, rol único tributario número 6.694.239-2, con un 20%, Juan José Cueto Plaza, rol único tributario número 6.694.240-6, con un 20%, Ignacio Cueto Plaza, rol único tributario número 7.040.324-2, con un 20%, Esperanza Cueto Plaza, rol único tributario número 7.040.325-0, con un 20%, Isidora Cueto Cazes, rol único tributario número 18.391.071-K, con un 6,66%, Felipe Cueto Ruiz-Tagle, rol único tributario número 20.164.894-7, con un 6,66% y María Emilia Cueto Ruiz Tagle, rol único tributario número 20.694.332-7, con un 6,66%.

Evolución Precio Acción & ADR 2007

Estadística Trimestral Acción LAN (Bolsa de Comercio de Santiago)

2005	N° Acciones Transadas	Precio Promedio (CH\$)	Monto Total (CH\$)
Primer Trimestre	20,785,758	3,937	81,535,841,666
Segundo Trimestre	20,817,293	4,172	86,077,156,710
Tercer Trimestre	36,456,318	3,782	132,502,371,222
Cuarto Trimestre	37,907,161	3,632	137,794,150,122
2006			
Primer Trimestre	15,137,981	4,083	61,535,699,453
Segundo Trimestre	16,361,971	3,774	61,207,501,057
Tercer Trimestre	49,545,952	3,645	180,429,240,868
Cuarto Trimestre	55,052,056	4,914	273,046,834,223
2007			
Primer Trimestre	63,764,272	7,087	450,574,711,323
Segundo Trimestre	65,791,460	8,244	532,608,050,131
Tercer Trimestre	59,686,078	8,316	458,701,603,999
Cuarto Trimestre	63,843,686	7,499	476,075,212,779

Estadística Trimestral ADR LAN (Bolsa de Valores Nueva York)

2005	N° ADRs Transados	Precio Promedio (US\$)	Monto Total (US\$)
Primer Trimestre	28,769,500	6.79	194,161,851
Segundo Trimestre	20,936,000	7.17	150,441,522
Tercer Trimestre	36,159,500	6.83	240,539,354
Cuarto Trimestre	35,504,000	6.94	246,516,467
2006			
Primer Trimestre	20,886,000	7.77	161,504,413
Segundo Trimestre	23,313,500	7.15	164,123,315
Tercer Trimestre	34,302,000	6.77	232,448,520
Cuarto Trimestre	40,239,000	9.25	375,044,925
2007			
Primer Trimestre	59,348,620	13.14	793,287,205
Segundo Trimestre	44,811,105	15.63	707,785,273
Tercer Trimestre	42,054,500	16.01	667,262,126
Cuarto Trimestre	42,217,368	14.93	624,666,734

Nota : Un ADR representa una acción ordinaria. El 16 de agosto de 2007 LAN cambió el ratio de ADRs de 5:1 a 1:1. La información anterior a esta fecha ha sido recalculada para reflejar el cambio.

Política Financiera

La política financiera de LAN tiene los siguientes objetivos:

- Preservar y mantener niveles de caja adecuados 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 el año 2007 LAN mantuvo su política de mantener una liquidez significativa, a fin de resguardarse de potenciales shocks externos. De esta forma, a fin de año la Compañía contaba con US\$468 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 este año la Compañía continuó financiando internamente la gran mayoría de los anticipos asociados a la fabricación de los aviones (pre-delivery payments), vinculados a las aeronaves que la Compañía recibirá en el futuro tanto de Boeing como de Airbus. Con el objetivo de mantener una posición de liquidez saludable, LAN consiguió líneas de crédito comprometidas que a diciembre de 2007 alcanzaban US\$71 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 estructurada de largo plazo y recursos propios.

Programa Boeing 767

El financiamiento de todos los aviones Boeing 767-300 considera 14 aviones en arriendo (13 de pasajeros más uno carguero) y 17 aeronaves adquiridas a Boeing (9 de pasajeros y 8 cargueros). Las adquisiciones a Boeing fueron financiadas con créditos bancarios garantizados por Exim Bank en un 85%. Este aval permitió obtener tasas de financiamiento muy bajas, que en algunos casos están por debajo de la tasa Libor de 3 meses. El 15% restante fue financiado con créditos comerciales o con fondos propios. Los plazos de financiamiento de las distintas estructuras de financiamiento varían entre 12 y 15 años.

A Diciembre del 2007 existen ordenes de compra pendientes por 8 767-300, de las cuales 5 serán recibidas durante el 2008 y 3 durante el 2009. Solo las órdenes a ser recibidas durante el 2008 tienen financiamiento comprometido incluyendo el aval preliminar de Exim Bank.

Programas Airbus Familia A320 y Airbus A340

Desde el año 2000 al 31 de Diciembre 2007, LAN ha recibido un total de 5 A340, 17 A320, 15 A319 y 5 A318. De estas aeronaves, 4 A340, 8 A320 y 5 A319 fueron financiadas como Leasing Operativo con opción de compra al año 10, 3 A320 y 1 A340 bajo la modalidad de arriendos puros, y el resto (6 A320, 10 A319 y 5 A318) han sido financiados con créditos bancarios que incluyen el aval de las agencias de fomento a la exportación europeas (ECA's, por sus siglas en inglés) por el 85% del crédito. El 15% restante ha sido financiado con fondos propios o con créditos bancarios en estructuras con plazos de amortización que van desde los 12 a los 18 años.

Al 31 de Diciembre del 2007, existen órdenes de compra pendientes por 32 aviones de la familia A320 (11 A320; 3 A319 y 18 A318) para entrega entre el 2008 y 2011. Solo los aviones con entrega en el 2008 tienen financiamiento comprometido (2 A320 + 15 A318) y el aval de las ECA por el 85% del valor del equipo ya está comprometido para los aviones que llegan antes del 30 de Junio del 2008.

Cobertura de Riesgos Financieros

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

En el primer caso (i), la naturaleza de las operaciones de LAN y debido al crecimiento de la operación, junto con el fortalecimiento de la moneda local, se traduce en una exposición limitada al peso chileno y a otras monedas de la región (Peso Argentino, Sol Peruano y Real Brasileño). Aproximadamente el 84% de los ingresos y el 71% de los costos están denominados en dólares. Respecto al segundo ítem (ii), 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 2007 el 95,8% 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 2008, 2009 y la mitad de las entregas programadas del 2010.

Con respecto al tercer ítem (iii), para reducir su exposición al precio del combustible, la Compañía utiliza varios mecanismos. Estos incluyen, además de sistemas de traspaso de costo a los pasajeros y a los clientes de carga, el uso de instrumentos financieros como swaps, opciones de compra de combustible (opciones call) y bandas de precio (zero-cost collars). Durante 2007 y comienzos del 2008 LAN cubrió aproximadamente el 42% de sus necesidades de combustible del año 2008.

Proveedores, Seguros y Otros

Proveedores

Durante el año 2007, y al igual que en años anteriores, los principales proveedores de LAN correspondieron a los fabricantes de aviones, Airbus y Boeing. Junto con éstos, LAN cuenta con una serie de otros proveedores, fundamentalmente relacionados con accesorios, repuestos y componentes para aviones, tales como: Pratt & Whitney, IAE International Aero Engines AG, General Electric Commercial Aviation Services Limited, (motores); SICMA (asientos); Air France (Componentes MRO); LUFTHANSA Technik (Componentes MRO);Thales (Entretenimiento Abordo); Goodrich(Reversores); Messier Bugatti (Frenos). A esto deben agregarse nuestros proveedores de combustibles, tales como Repsol YPF, Copec, Shell, Terpel, Chevron, Glencore, Exxon, entre otros.

Propiedades y Edificios

LAN explota, tanto en calidad de propietario como de arrendatario o concesionario, diversos inmuebles para el desarrollo de sus actividades en Chile y en el extranjero, sean éstos destinados a actividades administrativas, de ventas, de mantenimiento, entre otras.

Equipos y Maquinarias

Tratándose de una línea aérea, los principales equipos y maquinarias con que cuenta LAN para el desarrollo de su negocio son los aviones que componen su flota, y que son explotados por LAN tanto en calidad de propietario como de arrendatario.

Seguros

LAN, considerando todas aquellas áreas que involucran un riesgo potencial, contrata seguros que pueden ser clasificados en cuatro principales categorías:

Seguros de Aviación, Casco y Responsabilidades Legales

Este tipo de seguros cubre todos los riesgos inherentes a 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 y sus compañías asociadas, y son reasegurados en el mercado de Londres. Adicionalmente, durante el año 2006 la Compañía llegó a acuerdo con Bristish Airways para negociar términos conjuntos para los Seguros de Casco y Responsabilidades Legales, lo cual contribuye a la obtención de menores primas y mejores condiciones de cobertura.

Con relación a los cambios producidos tras los sucesos del 11 de Septiembre de 2001 en Estados Unidos (respecto a los riesgos de Responsabilidades Legales por Guerra y Terrorismo), LAN 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. Cabe mencionar que respecto a estas coberturas la Compañía también ha obtenido significativas rebajas en las primas durante los últimos cinco años.

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 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

En la medida que la legislación de cada país lo permite, los seguros generales de las oficinas internacionales de la Compañía son incorporadas en una cobertura centralizada, con cobertura de los siguientes riesgos: incendio, robo y 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.

Marcas y Patentes

La Compañía y sus filiales utilizan diversas marcas comerciales, que se encuentran debidamente registradas ante los organismos competentes en los diversos países en los cuales desarrollan sus operaciones o constituyen el origen y/o destino de las mismas, con el objeto de distinguir y comercializar sus productos y servicios en dichos países.

Riesgos Relacionados con Nuestras Operaciones y la Industria Aeronáutica

Nuestro desempeño depende, en gran medida, de la situación económica de los países en los que operamos. Las condiciones económicas adversas en dichos países podrían tener un impacto adverso en nuestro negocio. El éxito de nuestro negocio depende de problemas normativos clave, y esos problemas pueden perjudicar nuestro negocio y nuestros resultados operacionales. Dependemos de alianzas estratégicas o relaciones comerciales en muchos países en los que operamos y nuestro negocio podría verse perjudicado si cualquiera de nuestras alianzas estratégicas y relaciones comerciales se diera por terminada. Nuestro negocio y resultados operacionales podrían verse perjudicados si dejáramos de obtener y mantener rutas, acceso y sitio adecuado en aeropuertos y otros permisos. La imposibilidad de implementar con éxito nuestra estrategia de crecimiento perjudicaría nuestro negocio y el valor de mercado de los ADS y nuestras acciones ordinarias. La imposibilidad de implementar con éxito nuestro nuevo modelo de negocios de vuelos de corta distancia perjudicaría nuestro negocio. Nuestro negocio podría verse negativamente afectado por un cambio desfavorable de la coyuntura de la industria de la aviación comercial causado por acontecimientos exógenos que afectan los hábitos turísticos o aumentan los costos, tales como epidemias, guerras o ataques terroristas. Una porción considerable de nuestros ingresos por carga provienen de una variedad de productos relativamente escasos y podrían verse afectados por acontecimientos que impacten en su producción o comercialización. Nuestras operaciones están sujetas a las fluctuaciones de la provisión y costo de combustible de avión, que podrían impactar perjudicialmente nuestro negocio. Dependemos de una alta tasa de utilización diaria de aeronaves para incrementar nuestros ingresos, lo que nos hace particularmente vulnerables ante demoras. Operamos aeronaves Airbus y Boeing y dependemos de las mismas. Nuestro negocio está en riesgo si no recibimos oportunamente la entrega de aeronaves, si no hay aeronaves disponibles de dichas compañías o si el público percibe negativamente nuestros aviones. Con frecuencia nos afectan ciertos factores que escapan a nuestro control, como las condiciones climáticas, que afectan nuestras operaciones. Las pérdidas y obligaciones derivadas de accidentes que afecten a una o más aeronaves podrían perjudicar sustancialmente nuestro negocio. Los altos niveles de competencia de la industria aeronáutica pueden perjudicar nuestro nivel operacional. Algunos de nuestros competidores podrían recibir apoyo externo, lo que perjudicaría nuestra posición competitiva. Podríamos enfrentar mayor competencia de transportistas de bajo costo que ofrecen tarifas con descuentos, lo que podría impactar negativamente en nuestros resultados operacionales. Si no logramos incorporar aeronaves arrendadas a nuestra flota a precios y términos aceptables en el futuro, nuestro negocio podría verse perjudicado. Estamos incorporando diversas tecnologías y equipos nuevos y su puesta en funcionamiento podría tener un impacto negativo en nuestro servicio y estándares operacionales. Nuestro negocio podría verse perjudicado si no pudiéramos satisfacer nuestros importantes requerimientos de financiación futura. Nuestro negocio podría verse negativamente afectado por un alto índice de endeudamiento y obligaciones de arrendamiento de aeronaves en comparación con nuestro capital social. Los aumentos de costos de seguros y/o reducciones importantes de las coberturas de los mismos perjudicarían nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones. Los problemas que se susciten en los sistemas de control de tráfico aéreo u otros fallos técnicos podrían interrumpir nuestras operaciones y tener un efecto adverso sustancial en nuestro negocio. Nuestro éxito financiero depende de la disponibilidad y el desempeño del personal clave, que no está sujeto a restricciones en cuanto a trabajar para la competencia. Nuestro negocio podría experimentar consecuencias adversas si no logramos cerrar tratos de negociación colectiva satisfactorios con nuestros empleados sindicalizados. Las presiones por parte de los empleados podrían ocasionar problemas operacionales e impactar negativamente en nuestro negocio. Los aumentos de costos de mano de obra, que constituyen una porción sustancial de nuestros costos operacionales, afectarían directamente nuestras utilidades. Es posible que enfrentemos dificultades para encontrar, capacitar y retener empleados. El incumplimiento por nuestra parte de las normativas medio ambientales pertinentes podría afectar negativamente nuestro negocio y reputación.

Riesgos Inherentes a Chile y Otros Países de Mercados Emergentes

Los acontecimientos de países latinoamericanos y otros mercados emergentes podrían afectar de manera adversa la economía chilena, impactar negativamente nuestro negocio y resultados operacionales y provocar una caída del precio de mercado de nuestras acciones ordinarias y ADS. Las fluctuaciones del valor del peso chileno y otras monedas en los países en que operamos podría afectar negativamente nuestros ingresos y rentabilidad. No estamos obligados a divulgar tanta información a nuestros inversores como lo están los emisores estadounidenses, y por ende, es posible que nuestros inversores reciban menos información de la que recibirían de una empresa estadounidense equiparable.

Riesgos Relacionados con Nuestras Acciones Ordinarias y ADSs

Nuestros accionistas controladores pueden tener intereses diferentes de los de los demás accionistas. La colocación de nuestras ADS y acciones ordinarias en el mercado de valores es limitada y podría experimentar mayor iliquidez y volatilidad de precios. Los titulares de ADS podrían verse perjudicados por las devaluaciones de divisas y fluctuaciones del tipo de cambio. Futuros cambios en los controles de inversión extranjera y retención de impuestos podrían afectar negativamente a los residentes no chilenos que invierten en nuestras acciones. Los titulares de ADS podrían verse imposibilitados de ejercer sus derechos preferenciales en ciertas circunstancias.

Información de Dividendos

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 tres años.

Dividendo con cargo a las Utilidades del Año	Fecha de Pago	Tipo	Total Pago de Dividendo (US\$)	Número de acciones	Dividendo por acción (US\$)	Dividendo por ADR (US\$)
2005	2 de septiembre de 2005	Provisorio	36,452,425	318,909,090	0,1143	0,57150
	1 de marzo de 2006	Provisorio	35,000,000	318,909,090	0,10975	0,54875
	17 de mayo de 2006	Definitivo	1,849,186	318,909,090	0,00578	0,02890
2006	24 de agosto de 2006	Provisorio	48,061,644	318,909,090	0,15071	0,75355
	18 de enero de 2007	Provisorio	67,787,211	318,909,090	0,21256	1,0628
	25 de abril de 2007	Definitivo	53,059,893	318,909,090	0,16638	0,83190
2007	23 de agosto de 2007	Provisorio	90,104,830	338,790,909	0,26596	0,26596
	17 de enero de 2008	Provisorio	119,894,715	338,790,909	0,35389	0,35389

Nota: La utilidad distribuible del ejercicio 2007 para el pago de dividendos correspondió al monto de la utilidad neta del mismo periodo.

Nota: El 16 de agosto de 2007 LAN cambió el ratio de ADRs de 5:1 a 1:1.

Hechos Esenciales

1.- Citación a Junta Extraordinaria de Accionistas para el día 26 de Enero de 2007: Comunicado con fecha 10 de Enero de 2007, la materia fundamental a ser sometida al conocimiento de los accionistas fue un aumento de capital mediante la emisión de 7.500.000 acciones de pago.

2.- Financiamiento a VRG Linhas Aereas S.A. (Nueva Varig): Comunicado con fecha 31 de Enero de 2007, se pone en conocimiento público que desde Septiembre de 2006 la Compañía, a través de una sociedad filial, había concurrido a otorgar financiamiento por un monto aproximado de US\$ 17.100.000 a la referida empresa, créditos convertibles en acciones de la misma a sola opción de la Compañía.

3.- Citación a Junta Ordinaria de Accionistas para el día 5 de Abril de 2007: Comunicado con fecha 6 de Marzo de 2007, enumera los puntos a tratar en la referida Junta entre los que se cuenta la aprobación del Balance y los Estados Financieros de la Compañía, y el reparto de un dividendo definitivo.

4.- Citación a Junta Extraordinaria de Accionistas para el día 5 de Abril de 2007: Comunicado con fecha 6 de Marzo de 2007, se propone dejar sin efecto el aumento de capital informado con fecha 10 de Enero de 2007 y aprobar un nuevo aumento de capital, esta vez mediante la emisión de 22.090.910 acciones de pago, del cual una parte sería destinado a planes de compensación.

5.- Designación de asesores internacionales para aumento de capital: Informado con fecha 27 de Marzo de 2007, informa la designación de Merrill Lynch & Co. como agente colocador internacional y de Cleary Gottlieb Steen & Hamilton LLP como asesores legales en Estados Unidos de América, así como de Deutsche Securities Corredores de Bolsa Limitada, Celfín Capital S.A. Corredores de Bolsa como agentes colocadores en Chile y Barros y Errázuriz Abogados Limitada como asesores legales en Chile, todo esto en el contexto del aumento de capital objeto de la Junta Extraordinaria de Accionistas de fecha 5 de Abril de 2007.

6.-Reparto de Dividendo Definitivo: Comunicado con fecha 10 de Abril de 2007, informa que la Junta Ordinaria de la Compañía de fecha 5 de Abril de 2007 acordó el reparto de un Dividendo Definitivo por la cantidad de US\$0,16638 por acción con cargo a las utilidades del ejercicio 2006.

7.- Fijación de Precio de colocación e inicio período de opción preferente: Comunicado con fecha 18 de Mayo de 2007, informa de los acuerdos adoptados por el Directorio de la Compañía en su sesión de fecha 17 de Mayo de 2007, dando inicio, a contar del 18 de Mayo de 2007 al período de opción preferente de suscripción de acciones del aumento de capital acordado en la Junta Extraordinaria de Accionistas de fecha 5 de Abril de 2007, y fijando el precio de colocación de las acciones ofrecidas preferentemente.

8.- Emisión de ADRs: Comunicado con fecha 23 de Mayo de 2007, informa que, con igual fecha se ha procedido a la emisión de 1.574.132 ADRs representativos de 7.870.660 acciones de la Compañía, los cuales fueron colocados entre inversionistas extranjeros.

9.- Nuevas aeronaves para flota de largo alcance: Comunicado con fecha 12 de Julio de 2007, informa que el Directorio de la Compañía autorizó la incorporación a su flota de 32 aeronaves Boeing 787 a ser entregadas entre los años 2011 y 2016, involucrando una inversión que asciende a la suma de US\$3.200 millones. Adicionalmente se aprobaron 10 opciones de compra para el mismo tipo de aeronaves para los años 2017 y 2018.

10.- Renuncia al Directorio de don Sebastián Piñera E.: Comunicado con fecha 31 de Julio, se informa de la notificación al Presidente del Directorio, con fecha 30 de Julio de 2007, de la renuncia al cargo de Director de la Compañía de don Sebastián Piñera Echenique.

11.- Reparto de Dividendo Provisorio: Comunicado con fecha 31 de Julio de 2007, informa que el Directorio de la Compañía acordó en su sesión ordinaria de fecha 31 de Julio de 2007 el reparto de un Dividendo Provisorio por la cantidad de US\$0,26596 por acción con cargo a las utilidades del ejercicio 2007.

12.- Cambio en Programa de ADRs: Comunicado con fecha 3 de Agosto de 2007, informa que la Compañía ha decidido implementar un cambio en su programa de ADRs modificando el número de acciones de la Compañía que cada ADS representa, pasando de 5 a 1.

13.- Reparto de Dividendo Provisorio: Comunicado con fecha 21 de Diciembre de 2007, informa que el Directorio de la Compañía acordó en su sesión ordinaria de igual fecha el reparto de un Dividendo Provisorio por la cantidad de US\$0,35389 por acción con cargo a las utilidades del ejercicio 2007.

14.- Investigación por Antitrust en Europa: Comunicado con fecha 27 de Diciembre de 2007, se informa que con fecha 26 de Diciembre de 2007 la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea notificó a Lan Cargo S.A. y a la Compañía de la instrucción de un proceso en contra de 25 líneas aéreas de carga, entre ellas, Lan Cargo S.A., filial de la Compañía, por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea.

Transacciones de Acciones por Personas Relacionadas

Durante el ejercicio 2007, se realizaron las siguientes transacciones por personas relacionadas:

Vendedor	Comprador	Acciones
Leon Délano, Cristián	BCI Corredor de Bolsa S.A.	3.500
Banchile Corredores de Bolsa S.A.	Leon Délano, Cristián	1.635
Inversiones Aéreas CGP Dos S.A.	Asesorías e Inversiones Ilihue Limitada	2.654.324
LAN Airlines S.A.	Inversiones y Asesorías Fabiola S.A.	11.841
Leon Délano, Cristián	BCI Corredor de Bolsa S.A.	9.785
LAN Airlines S.A.	Ardito Devoto, Bruno	1.595
LAN Airlines S.A.	Leon Délano, Cristián	1.417
Leon Délano, Cristián	Banchile Corredores de Bolsa S.A.	14.367
Larrain Vial S.A. Corredora de Bolsa	Inversiones Mineras del Cantábrico S.A.	500.000
Inversiones Costa Verde Ltda y Cía en Comandita por Acciones	Larrain Vial S.A. Corredora de Bolsa	700.000
Axxion S.A.	Celfin Capital S.A. Corredores de Bolsa	1.350.000
Celfin Capital S.A. Corredores de Bolsa	Inversiones Santa Cecilia S.A.	1.350.000
Inversiones Costa Verde Ltda y Cía en Comandita por Acciones	Larrain Vial S.A. Corredora de Bolsa	350.000
Larrain Vial S.A. Corredora de Bolsa	Inversiones Mineras del Cantábrico S.A.	550.000

Corporate Governance

Board of Directors

Director	Position	Profession	National ID Number
Jorge Awad Mehech	Chairman	Commercial Engineer	4.756.185-K
Darío Calderón González	Director	Lawyer	5.078.327-8
José Cox Donoso	Director	Commercial Engineer	6.065.868-4
Juan José Cueto Plaza	Director	Commercial Engineer	6.694.240-6
Juan Cueto Sierra	Director	Businessman	3.246.727-K
Ramón Eblen Kadis	Director	Commercial Engineer	4.346.062-5
Bernardo Fontaine Talavera	Director	Economist	6.371.763-0
Andrés Navarro Haeussler	Director	Civil Industrial Engineer	5.078.702-8

Please note that Sebastián Piñera Echenique resigned from the Board of Directors in July 2007 and has not been replaced.

Directors Committee

The Directors Committee consists of three members who are elected for a two-year period and may be reelected. The duties of the committee include, but are not limited to, examining the external auditors' reports, the balance sheet and other financial statements; reviewing the compensation of senior executives and managers; supervising operations with related parties; analyzing reports on weaknesses in internal controls and overseeing the implementation of procedures for the reception, and processing of complaints related to accounting and internal accounting controls.

The current members of the Directors Committee are Jorge Awad Mehech, Ramon Eblen Kadis and Committee president Jose Cox Donoso. In 2007 the Committee met on fourteen occasions.

The Committee's operating costs are funded by an annual budget established at the Annual General Meeting of Shareholders. In 2007, the budgeted amount was UF 1,200.

Activities of the Directors Committee during sessions held in 2007, including operations under Articles 44 and 89 of the Chile Corporations Act (Law No. 18.046):

1) Ordinary Session No. 63 30/1/07

- Progress report on the self-assessment program
- Presentation on fraud by PwC
- State of progress of SOX 404 review (PwC)

2) Ordinary Session No. 64 14/2/07:

- Review of financial statements as at 31/12/06 together with PwC auditors

3) Extraordinary Session No. 4 14/3/07

- Presentation of external auditors' reports on financial statements under US GAAP and internal control certification

4) Ordinary Session No. 65 27/3/07:

- Presentation by IT and Processes Area on information security
- Review of progress on IFRS project
- Proposal by external auditors and private risk rating agencies to board of directors

5) Ordinary Session No. 66 24/4/07:

- Review of financial statements as at March 31, 2007
- Presentation on progress of audit plan 2007

6) Ordinary Session No. 67 29/5/07:

- SOX work plan 2007
- External auditors' fees
- Hiring of consultants for IFRS project
- Analysis of fraud indicators for remote sales
- Sale of LAN Logistics

7) Ordinary Session No. 68 26/6/07:

- Fleet financing
- Accounting and tax treatment of terminated aircraft
- Presentation on progress of audit plan 2007

8) Extraordinary Session No. 5 18/7/07:

- Presentation and assessment of stock option plan for senior executives and managers

9) Ordinary Session No. 69 25/7/07:

- Review of financial statements as at 30/06/07 together with PwC auditors
- Social responsibility balance sheet for airlines (presentation by PwC)

10) Ordinary Session No. 70 28/8/07:

- Corporate governance, better practices for Directors Committee (PwC presentation)
- Presentation regarding action plans on passenger compensation indicators
- LAN fleet market valuation

11) Ordinary Session No. 71 25/9/07:

- Analysis of accounts payable
- Progress report on IFRS convergence project
- Progress on SOX certification

12) Ordinary Session No. 72 24/10/07:

- Naming of new auditor-general and Committee secretary
- Review of financial statements as at 30/9/07
- Presentation on progress of audit plan 2007
- Progress on contracting process for third-party auditing services in Brazil and Mexico affiliates
- Approval of transaction with Chilevisión under Article 44 of the Chile Corporations Act ("Ley de Sociedades")

13) Ordinary Session No. 73 27/11/07:

- Presentation of internal control report by PwC
- Review of executive pay and compensation plan

14) Ordinary Session No. 74 21/12/07:

- Analysis of impact of IFRS on financial statements
- Presentation on progress of audit plan 2007

Director's Remuneration

Director	Director's Fees (US\$)	Director's Committee Member's Fees (US\$)
Jorge Awad Menech	25,464.82	10,912.26
Dario Calderon González	10,913.49	
José Cox Donoso	10,014.65	10,013.42
Juan Cueto Sierra	10,025.84	
Juan José Cueto Plaza	10,913.49	
Ramon Eblen Kadis	10,913.49	10,912.26
Bernardo Fontaine Talavera	10,913.49	
Andres Navarro Haeussler	9,138.11	
Sebastian Piñera Echenique	8,106.20	
Total	106,403.59	31,837.94
TOTAL FEES	138,241.53	

Please note that totals may differ from the sum of individual amounts due to rounding.

Principal Executives

Executives	Position	Profession	National ID Number
Enrique Cueto Plaza	CEO LAN	Commercial Engineer	6.694.239-2
Ignacio Cueto Plaza	President and COO LAN	Businessman	7.040.324-2
Armando Valdivieso Montes	CEO Passenger	Commercial Engineer	8.321.934-3
Cristián Ureta Larraín	CEO Cargo	Civil Engineer	9.488.819-0
Alejandro de la Fuente Goic	Chief Financial Officer	Commercial Engineer / Agronomist Engineer	6.947.715-1
Marco Jofré Marín	Senior Vice President Operations, Engineering and Maintenance	Civil Engineer	7.502.352-9
Carlos Prado Cánepa	Senior Vice President Corporate Investment	Pilot	5.193.770-8
Emilio del Real Sota	Senior Vice President Human Resources	Psychologist	9.908.112-0
Enrique Elsaca Hirmas	Senior Vice President Strategic Planning	Commercial Engineer	8.732.095-2

Total remuneration paid to company executives in 2007 was US\$48.4 million, plus a further US\$10.9 million in incentive payments. Severance compensation amounted to US\$2.8 million.

Share ownership

Main Shareholders	2007		2006	
	Shares	% of the Total	Shares	% of the Total
INV COSTA VERDE LTDA Y CIA EN COMANDITA POR ACCIONES	85,083,567	25.1%	86,133,567	27.0%
AXXION S.A.	64,477,874	19.0%	65,827,874	20.6%
THE BANK OF NEW YORK	32,712,367	9.7%	43,542,425	13.7%
INVERSIONES SANTA CECILIA S.A.	24,767,920	7.3%	23,417,920	7.3%
INVERSIONES ANDES S.A.	22,288,695	6.6%	21,288,695	6.7%
LARRAIN VIAL S.A. CORREDORA DE BOLSA	7,784,508	2.3%	5,241,616	1.6%
BANCHILE CORREDORES DE BOLSA S.A.	6,099,607	1.8%	2,264,900	0.7%
INVERSIONES ALCALA S.A.	4,744,677	1.4%	-	-
INVERSIONES LOS GUINDOS S.A.	4,744,677	1.4%	-	-
TRES MARES S.A.	4,677,797	1.4%	6,590,598	2.1%
CITIBANK CHILE CTA.DE TERCEROS CAP.XIV RES	4,349,569	1.3%	1,874,321	0.6%
CELFIN CAPITAL S.A. CORREDORES DE BOLSA	3,994,341	1.2%	3,450,017	1.1%

Under the terms of a shareholders' agreement signed in 2004, LAN is jointly controlled by the Cueto group (represented by Inversiones Costa Verde Ltda. y Cía. en Comandita por Acciones and Inversiones Mineras del Cantábrico S.A.) and the Piñera group (acting through Axxion S.A. and Inversiones Santa Cecilia S.A.).

The Piñera Group held shares in LAN as of December 31, 2007 through two companies: Axxion S.A., which owns 19.0%, and Inversiones Santa Cecilia S.A., which owns 7.3%. Santa Cecilia S.A. holds 99.9855% of Axxion S.A. stock. The only shareholders of Inversiones Santa Cecilia S.A., owning their interests indirectly, were Miguel Juan Sebastián Piñera Echenique, National ID No. 5.126.663-3, with 9.72%; Cecilia Morel Montes, National ID No. 7.052.438-4, with 6.75%; Magdalena María Piñera Morel, National ID No. 12.797.919-7, with 20.88%; María Cecilia Piñera Morel, National ID No. 13.434.538-1, with 20.88%; Juan Sebastián Piñera Morel, National ID No. 15.382.284-0, with 20.88% and Cristóbal Piñera Morel, National ID No. 15.960.200-1, with 20.88%.

The Cueto Group was a shareholder in Lan Airlines S.A. on December 31, 2007 through Inversiones Costa Verde Ltda., y Cía. en Comandita por Acciones owning 25.1% of the company's shares and Inversiones Mineras del Cantábrico S.A. owning 0.4%. The natural persons holding indirect interests of both companies are Enrique Cueto Plaza, National ID No. 6.694.239-2, with 20%; Juan José Cueto Plaza, National ID No. 6.694.240-6, with 20%; Ignacio Cueto Plaza, National ID No. 7.040.324-2, with 20%; Esperanza Cueto Plaza, National ID No. 7.040.325-0, with 20%; Isidora Cueto Cazes, National ID No. 18.391.071-K, with 6.66%; Felipe Cueto Ruiz-Tagle, National ID No. 20.164.894-7, with 6.66% and María Emilia Cueto Ruiz Tagle, National ID No. 20.694.332-7, with 6.66%.

Common Share & ADR Price Trend 2005-2007

LAN Shares, Quarterly Statistics (Santiago Stock Exchange)

2005	Shares Traded	Average Price (CH\$)	Total Volume (CH\$)
First quarter	20,785,758	3,937	81,535,841,666
Second quarter	20,817,293	4,172	86,077,156,710
Third Quarter	36,456,318	3,782	132,502,371,222
Fourth Quarter	37,907,161	3,632	137,794,150,122
2006			
First quarter	15,137,981	4,083	61,535,699,453
Second Quarter	16,361,971	3,774	61,207,501,057
Third Quarter	49,545,952	3,645	180,429,240,868
Fourth Quarter	55,052,056	4,914	273,046,834,223
2007			
First quarter	63,764,272	7,087	450,574,711,323
Second Quarter	65,791,460	8,244	532,608,050,131
Third Quarter	59,686,078	8,316	458,701,603,999
Fourth Quarter	63,843,686	7,499	476,075,212,779

LAN ADRs, Quarterly Statistics (New York Stock Exchange)

2005	ADRs Traded	Average Price (US\$)	Total Volume (US\$)
First quarter	28,769,500	6.79	194,161,851
Second Quarter	20,936,000	7.17	150,441,522
Third Quarter	36,159,500	6.83	240,539,354
Fourth Quarter	35,504,000	6.94	246,516,467
2006			
First quarter	20,886,000	7.77	161,504,413
Second Quarter	23,313,500	7.15	164,123,315
Third Quarter	34,302,000	6.77	232,448,520
Fourth Quarter	40,239,000	9.25	375,044,925
2007			
First quarter	59,348,620	13.14	793,287,205
Second Quarter	44,811,105	15.63	707,785,273
Third Quarter	42,054,500	16.01	667,262,126
Fourth Quarter	42,217,368	14.93	624,666,734

Note: One ADR represents one common share. On August 16, 2007 LAN changed the ADR ratio from 5:1 to 1:1. In order to reflect this change, the information prior to this date has been recalculated.

Financial Policy

The objectives of LAN's financial policy are as follows:

- Maintain cash balances that are adequate for operating levels.
- Maintain medium-term and long-term debt at levels that are in reasonable proportion to growth in operations and will preserve the company's investment grade credit rating
- Carry no short-term debt except for certain well-defined operations.
- Make appropriate investments that maximize future cash flows and facilitate efficient operations.
- Invest cash surpluses in financial instruments in accordance with policies established by the Board of Directors
- Respond effectively to external conditions beyond the company's control in order to maintain stable cash flows and protect LAN from market risks such as fluctuations in exchange rates, fuel prices and interest rates.
- Maintain sufficient lines of credit with Chilean and foreign banks.
- Maintain an appropriate risk rating through ongoing control of the distribution of risk among countries and businesses.

Liquidity

In 2007, LAN continued its policy of maintaining a significant degree of liquidity to guard against possible external shocks. Thus, at year-end the company held US\$468 million in cash balances and highly liquid securities. While remaining committed to this policy LAN has nevertheless sought alternatives for making the best use of these resources, and last year continued to internally finance the great majority of pre-delivery payments on future aircraft acquisitions from Boeing and Airbus. In order to maintain its solid liquidity position LAN obtained committed credit lines totaling US\$71 million as of December 2007.

Investment and Financing

LAN's investments are overwhelmingly concentrated in its fleet acquisition programs, which are generally financed through a combination of long-term financial debt and the company's own resources.

Boeing 767 Program

The financing of the 767-300s involves fourteen rentals (thirteen passenger planes and one freighter) plus 17 aircraft purchased from Boeing (nine passenger planes and eight freighters). These acquisitions were financed through bank loans guaranteed for 85% of the amount by the Ex-Im Bank. With this backing LAN was able to secure very low interest rates, in some cases below the three-month Libor rate. The remaining 15% was financed by commercial credits and LAN's own funds. The periods of the financing structures vary from 12 to 15 years.

As of December 2007, the company had eight outstanding purchase orders for 767-300s, five of which will be delivered in 2008 and three in 2009. Financing with a preliminary commitment to guarantee by the Ex-Im Bank has been confirmed only for the orders to be received in 2008.

Airbus A320 Family and Airbus A340 Programs

Between 2000 and the end of 2007, LAN received a total of five A340s, seventeen A320s, fifteen A319s and five A318s. Of these, four A340s, eight A320s and five A319s were financed through operating leases with options to purchase after ten years while three A320s and one A340 were financed under pure lease agreements. The remaining aircraft (six A320s, ten A319s and five A318s), have been financed with bank credits included a guarantee for 85% of the purchase price from European export credit agencies. The other 15% was financed by the company's own funds and bank loans with repayment structures ranging from 12 to 18 years.

As of December 31, 2007 the company had outstanding purchase orders on 32 aircraft from the A320 family (eleven A320s, three A319s and eighteen A318s) for delivery between 2008 and 2011. Financing has been confirmed only for the orders to be received in 2008 (two A320s and fifteen A318s), and credit guarantees from the ECAS for 85% of aircraft value have already been obtained for the planes slated to arrive by June 30, 2008.

Hedging of Financial Risk

The main sources of financial risk for airlines are exchange rates, interest rates and the price of fuel.

As regards exchange rates, the nature and growth of LAN's operations together with the strengthening of the Chilean peso has resulted in reduced exposure to this and other regional currencies (Argentinian peso, Peruvian sol, Brazilian real). Approximately 84% of company revenue and 71% of costs are denominated in U.S. dollars. Concerning interest rate fluctuations, LAN has used swaps and calls to reduce floating rate risk. Thus, as of December 2007, 95.8% of its current exposure was covered and interest rates had already been set for financing the Boeing aircraft to be delivered in 2008 and 2009 as well as half of those scheduled for reception in 2010.

Finally, to reduce exposure to fuel price fluctuations LAN employs various mechanisms including cost pass-through to passenger and cargo customers and financial instruments such as swaps, calls and zero-cost collars. In 2007 and early 2008 the company hedged approximately 42% of its fuel needs for 2008.

Suppliers, Insurance and Others

Suppliers

In 2007 as in previous years, LAN' principal suppliers were the aircraft manufacturers Airbus and Boeing. Other providers consist mainly of firms dealing in aircraft accessories, parts and components, such as Pratt & Whitney, IAE International Aero Engines AG, General Electric Commercial Aviation Services Ltd. (engines), SICMA (seats), Air France (MRO Components), LUFTHANSA Technik (MRO Components), Thales (on-board entertainment), Goodrich(reversores), Messier Bugatti (brakes), Goodrich (brakes) and Teledine (avionics). Sources of jet fuel include Repsol YPF, Copec, Shell, Terpel, Chevron, Glencore and Exxon.

Property and buildings

LAN occupies a variety of properties both in Chile and abroad either as owner, renter or concession holder that are used in carrying out administrative, sales, maintenance and other activities.

Machinery and equipment

As an airline, the main items of machinery and equipment LAN employs in the performance of its business activities are the various aircraft that make up its fleet. They are operated by LAN either as owner or under lease.

Insurance

LAN carries insurance to cover the various aspects of its operations that involve potential risk. The companies' policies fall into four main categories as follows:

Aviation, Hull and Liability Insurance

This type of insurance covers all risks inherent in commercial aviation activity, including aircraft, engines, spare parts and third-party liability. The last of these includes passengers, cargo, baggage, merchandise, airports, etc. These policies are taken jointly by LAN and reinsured in the London market. In addition, during 2006 the company reached an agreement with British Airways to negotiate joint terms for hull and liability insurance. This will result in lower premiums and improved coverage.

In view of the changes since the events of September 11, 2001 in the United States regarding war and terrorism liability risks, LAN continues to purchase insurance over and above what is strictly required to provide adequate protection, thus complementing the basic coverage under the terms of Clause AVN52E. The company has obtained significant premium discounts over the last five years.

General Insurance

This group of policies addresses all risks that could affect the company's assets, particularly those of a physical or financial nature. They consist of multi-risk policies (covering fire, theft, computer equipment, securities in transit, broken windows, and other items included in all-risk insurance) as well as traditional coverage for motor vehicles, air and maritime transport, corporate civil liability, etc. As with the other types of insurance just described, these policies are taken out by Lan Airlines and its associated companies as a group.

Life and Accident Insurance

This group of policies covers all company employees including management, general personnel and airline crews.

Global Offices Insurance

To the extent permitted by the laws of each country concerned, Lan Airlines has brought under one centralized policy the general insurance coverage on its international offices for fire, theft and general electronic equipment. The advantage of having a single policy for our corporate offices around the world is that it reduces the administrative and financial load.

Trademarks and Patents

Lan Airlines and its subsidiaries use a number of commercial trademarks that are duly registered with the competent authorities in the various countries served by the companies or where their operations are based and/or destined, in order to differentiate and market them.

Risk Factors

Risks Related to our Operations and the Airline Industry

Our performance is heavily dependent on economic conditions in the countries in which we do business and negative economic conditions in those countries could have an adverse impact on our business. The success of our business depends upon key regulatory issues and these issues may adversely affect our business and results of operations. We depend on strategic alliances or commercial relationships in many of the countries in which we operate and our business may suffer if any of our strategic alliances or commercial relationships terminates. Our business and results of operation may suffer if we fail to obtain and maintain routes, suitable airport access, slots and other operating permits. A failure to successfully implement our growth strategy would harm our business and the market value of the ADSs and our common shares. A failure to successfully implement our new short-haul business model would harm our business. Our business may be adversely affected by a downturn in the airline industry caused by exogenous events that affect travel behavior or increase costs, such as outbreak of disease, war or terrorist attacks. A significant portion of our cargo revenues comes from relatively few product types and may be impacted by events affecting their production or trade. Our operations are subject to fluctuations in the supply and cost of jet fuel, which could negatively impact our business. We rely on maintaining a high daily aircraft utilization rate to increase our revenues, which makes us especially vulnerable to delays. We fly and depend upon Airbus and Boeing aircraft, and our business is at risk if we do not receive timely deliveries of aircraft, if aircraft from these companies becomes unavailable or if the public negatively perceives our aircraft. We are often affected by certain factors beyond our control, including weather conditions, which can affect our operations. Losses and liabilities in the event of an accident involving one or more of our aircraft could materially affect our business. High levels of competition in the airline industry may adversely affect our level of operations. Some of our competitors may receive external support which could negatively impact our competitive position. We may face increasing competition from low-cost carriers offering discounted fares, which could negatively impact our results of operations. If we are unable to incorporate leased aircraft into our fleet at acceptable rates and terms in the future, our business could be adversely affected. We are incorporating various new technologies and equipment and their phase-in may have a negative impact on our service and operating standards. Our business may be adversely affected if we are unable to meet our significant future financing requirements. Our business may be adversely affected by our high degree of debt and aircraft lease obligations compared to our equity capital. Increases in insurance costs and/or significant reductions in coverage would harm our financial condition and results of operations. Problems with air traffic control systems or other technical failures could interrupt our operations and have a material adverse effect on our business. Our financial success depends on the availability and performance of key personnel, who are not subject to non-competition restrictions. Our business may experience adverse consequences if we are unable to reach satisfactory collective bargaining agreements with our unionized employees. Pressure by employees could cause operating disruptions and negatively impact our business. Increases in our labor costs, which constitute a substantial portion of our total operating costs, would directly impact our earnings. We may experience difficulty finding, training and retaining employees. Failure to comply with applicable environmental regulations could adversely affect our business and reputation.

Risks Related to Chile and Other Emerging Market Countries

Developments in Latin American countries and other emerging market countries may adversely affect the Chilean economy, negatively impact our business and results of operations and cause the market price of our common shares and ADSs to decrease. Fluctuations in the value of the Chilean peso and other currencies in the countries in which we operate may adversely affect our revenues and profitability. We are not required to disclose as much information to investors as a U.S. issuer is required to disclose and, as a result, you may receive less information about us than you would receive from a comparable U.S. company.

Risks Related to our Common Shares and ADSs

Our controlling shareholders may have interests that differ from those of our other shareholders. Trading of our ADSs and common shares in the securities markets is limited and could experience further illiquidity and price volatility. Holders of ADSs may be adversely affected by currency devaluations and foreign exchange fluctuations. Future changes in Chilean foreign investment controls and withholding taxes could negatively affect non-Chilean residents that invest in our shares. Our ADS holders may not be able to exercise preemptive rights in certain circumstances.

Dividend Information

Dividend Policy

The Company has determined its dividend policy to be equal to the current legal minimum of 30% of earnings. However, the Company may distribute dividends in addition to this amount after considering conditions at that time

The following table shows the per-share dividends paid during the last three years.

Charge to Net income for Year	Payment Date(s)	Dividend Type	Total Dividend Payment (US\$ dollars)	Number of Common Shares Entitled to Dividend	Cash Dividend per Common Share (US dollars)	Cash Dividend per ADR(US dollars)
2005	September 2, 2005	Provisional	36,452,425	318,909,090	0.1143	0.57150
	March 1, 2006	Provisional	35,000,000	318,909,090	0.10975	0.54875
	May 17, 2006	Final	1,849,186	318,909,090	0.00578	0.02890
2006	August 24, 2006	Provisional	48,061,644	318,909,090	0.15071	0.75355
	January 18, 2007	Provisional	67,787,211	318,909,090	0.21256	1.06280
	April 25, 2007	Final	53,059,893	318,909,090	0.16638	0.83190
2007	August 23, 2007	Provisional	90,104,830	338,790,909	0.26596	0.26596
	January 17, 2008	Provisional	119,894,715	338,790,909	0.35389	0.35389

Note: Distributable income for dividend purposes for 2007 was equal to the net income for the period.

Note: On August 16, 2007 LAN changed the ADR ratio from 5:1 to 1:1.

Relevant Events

- 1.- Notice of the Extraordinary General Meeting of Shareholders to be held on January 26, 2007:** Reported January 10, 2006. The main item of business is to inform shareholders of a capital increase raised by issuing 7,500,000 payable shares.
- 2.- Financing provided to VRG Linhas Aereas S.A. (New Varig):** Reported January 31, 2007. LAN announced that it had provided approximately US\$17.1 million in financing through a subsidiary to VRG Linhas Aereas since September 2006. The credits are convertible into stock of the Brazilian airline at the sole option of LAN.
- 3.- Notice of the Annual General Meeting of Shareholders to be held on April 5, 2007:** Reported March 6, 2007. Lists items of business for the meeting, including the approval of the balance sheet and other financial statements of the company and the distribution of a definitive dividend.
- 4.- Notice of the Extraordinary General Meeting of Shareholders to be held on April 5, 2007:** Reported March 6, 2007. The company will propose cancelling capital increase announced at the meeting of January 10, 2007 and approving a new increase, this time through the issuance of 22,090,920 payable shares. Part of these funds would be devoted to compensation plans.
- 5.- Designation of international consultants for capital increase:** Reported March 27, 2007. In the context of the capital increase to be proposed at the Extraordinary General Meeting of April 5, 2007, LAN has chosen Merrill Lynch & Co. as the international underwriting agent, Cleary Gottlieb Steen & Hamilton LLP as legal consultants in the U.S., Deutsche Securities Corredores de Bolsa Limitada and Celfin Capital S.A. as underwriting agents for Chile and Errázuriz Abogados Limitada as Chilean legal consultants.
- 6.- Payment of definitive dividend:** Reported April 10, 2007. The Annual General Meeting held on April 5, 2007 agreed to a final dividend of US\$0.16638 per share, to be paid out of income for 2006.
- 7.- Setting of share issue price and start of rights offering period:** Reported May 18, 2007. The Board of Directors agreed at its meeting of May 17, 2007 to a rights offering period beginning on May 18 for subscribing the shares issued to finance the capital increase approved at the Extraordinary General Meeting of Shareholders held on April 5, 2007. The share issue price for the preferential period was also decided at the May 17 meeting.
- 8.- ADR issue:** Reported May 23, 2007. On this date LAN issued 1,574,132 ADRs representing 7,870,660 company shares. The ADRs were placed with foreign investors.
- 9.- New aircraft for long-haul fleet:** Reported July 12, 2007. The Board of Directors announced its authorization of the incorporation of thirty-two Boeing 787s into the fleet. The planes represent an investment of US\$3.2 billion and will be delivered between 2011 and 2016. Ten Boeing 787 purchase options were also approved for 2017 and 2018.
- 10.- Resignation of Sebastián Piñera:** Reported July 31, 2007. The Chairman of the Board of Directors was notified on July 30 of the resignation of Sebastián Piñera Echenique as a director of the company.
- 11.- Payment of provisional dividend:** Reported July 31, 2007. The Board of Directors at its ordinary meeting on this date agreed to a provisional dividend of US\$0.26596 per share, to be paid out of income for 2007.
- 12.- Modification to ADR program:** Reported August 3, 2007. The company announced that it has decided to implement a modification in its ADR program, changing the ADR ratio to 5:1.
- 13.- Payment of provisional dividend:** Reported December 21, 2007. The Board of Directors at its ordinary meeting on this date agreed to a provisional dividend of US\$0.35389 per share, to be paid out of income for 2007.
- 14.- Antitrust Investigation by European Commission:** Reported on December 27, 2007. The Directorate-General for Competition of the European Commission notified Lan Cargo S.A. on December 26, 2007 of proceedings against 25 cargo airlines, among them LAN Cargo S.A., for alleged anti-competitive behavior in the air freight business.

Related Party Transactions

The following share transactions were carried out in 2007 by related parties:

Seller	Buyer	Shares
Leon Délano, Cristián	BCI Corredor de Bolsa S.A.	3,500
Banchile Corredores de Bolsa S.A.	Leon Délano, Cristián	1,635
Inversiones Aéreas CGP Dos S.A.	Asesorías e Inversiones Ilihue Limitada	2,654,324
LAN Airlines S.A.	Inversiones y Asesorías Fabiola S.A.	11,841
Leon Délano, Cristián	BCI Corredor de Bolsa S.A.	9,785
LAN Airlines S.A.	Ardito Devoto, Bruno	1,595
LAN Airlines S.A.	Leon Délano, Cristián	1,417
Leon Délano, Cristián	Banchile Corredores de Bolsa S.A.	14,367
Larrain Vial S.A. Corredora de Bolsa	Inversiones Mineras del Cantábrico S.A.	500,000
Inversiones Costa Verde Ltda y Cía en Comandita por Acciones	Larrain Vial S.A. Corredora de Bolsa	700,000
Axxion S.A.	Celfin Capital S.A. Corredores de Bolsa	1,350,000
Celfin Capital S.A. Corredores de Bolsa	Inversiones Santa Cecilia S.A.	1,350,000
Inversiones Costa Verde Ltda y Cía en Comandita por Acciones	Larrain Vial S.A. Corredora de Bolsa	350,000
Larrain Vial S.A. Corredora de Bolsa	Inversiones Mineras del Cantábrico S.A.	550,000