

Procedimiento : Reconocimiento de procedimiento concursal extranjero principal Ley 20.720  
Materia : Insolvencia transfronteriza  
Solicitante : LATAM Airlines Group S.A.  
RUT: 89.862.200-2  
Representante : José María Eyzaguirre Baeza  
RUT: 7.011.679-0  
Apoderados : José María Eyzaguirre Baeza  
RUT: 7.011.679-0  
Cristóbal Eyzaguirre Baeza  
RUT: 7.011.690-1  
Nicolás Luco Illanes  
RUT: 10.876.781-2  
José Miguel Huerta Molina  
RUT: 13.038.771-3

**En lo principal**, solicita reconocimiento de procedimiento de reorganización extranjero como procedimiento principal; en el **primer otrosí**, medidas cautelares que indica; en el **segundo otrosí**, acompaña documentos; en el **tercer otrosí**, acredita calidad de representante extranjero; **cuarto otrosí**, acredita personería; en el **quinto otrosí**, patrocinio y poder y en el **sexto otrosí**: correo para notificaciones.

S. J. L.

José María Eyzaguirre Baeza, Cristóbal Eyzaguirre Baeza, Nicolás Luco Illanes y José Miguel Huerta Molina, abogados, en representación convencional de **LATAM Airlines Group S.A.**, con giro aeronáutico y oficinas ubicadas en Presidente Riesco 5711, piso 20, Las Condes Santiago y, como se explicará, centro principal de intereses en los Estados Unidos de América ("Estados Unidos"), en su calidad de **representante extranjero** del procedimiento de reorganización bajo las reglas del Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos, seguido en los Estados Unidos, y que más adelante se identificará, a S.S. respetuosamente decimos:

#### I. INTRODUCCIÓN:

1. Tal como se explicará a continuación, LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM") y un conjunto de sus filiales han iniciado un procedimiento de reorganización ante el Tribunal de Quiebras de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York. Dicho procedimiento resulta indispensable para atravesar la crisis en la aviación causada por la pandemia del Covid-19 y proteger los bienes de las empresas del Grupo LATAM, asegurar su viabilidad futura, mantener la fuente de trabajo para la mayor parte posible de sus empleados alrededor del mundo y cumplir sus

compromisos con proveedores y clientes. En virtud de dicho procedimiento se ha decretado una orden de suspender todas las ejecuciones contra las empresas objeto del mismo, de manera de proteger sus bienes mientras reorganizan su negocio y reestructuran sus obligaciones.

2. En efecto, pese al gran crecimiento del negocio del Grupo LATAM<sup>1</sup> y a la solidez financiera de que gozaba a comienzos de este año 2020, las restricciones de tránsito, el cierre de fronteras impuestas por autoridades y las demás consecuencias de la pandemia del Covid-19 han afectado seriamente sus operaciones y la capacidad de generar ingresos. Hoy, el Grupo LATAM está realizando vuelos de pasajeros a solamente el 4% de sus rutas. Atendido que el Grupo LATAM tiene operaciones, activos y pasivos en diferentes jurisdicciones, esta situación tiene implicancias y consecuencias que trascienden fronteras de carácter regional, afectando, en consecuencia, a variadas jurisdicciones a nivel mundial.
3. La Ley 20.720 de Insolvencia y Reemprendimiento (“LIR”) introdujo, en sus artículos 299 a 330, una serie de normas destinadas a regular las insolvencias transfronterizas con la finalidad de, entre otras, **(a)** disponer la colaboración de los tribunales chilenos con los tribunales extranjeros que conduzcan procesos de reorganización, **(b)** proteger los bienes del deudor y los intereses de los acreedores y **(c)** facilitar la reorganización de las empresas en dificultades financieras para proteger su capital y preservar el empleo.<sup>2</sup> Esas normas establecen el trámite del reconocimiento del procedimiento extranjero ante los tribunales competentes de Chile, que es el objeto de esta presentación.

## II. EL GRUPO LATAM:

4. El Grupo LATAM está conformado por un conjunto de sociedades constituidas en diversos países, cuya matriz es LATAM Airlines Group S.A., que desarrollan en

---

<sup>1</sup> Cuando hablamos del “Grupo LATAM” nos referimos a LATAM Airlines Group S.A. y el conjunto de filiales controladas por ésta. Es importante señalar que algunas de esas filiales no han sido incluidas en el procedimiento de reorganización del Capítulo 11, como las filiales en Argentina, Brasil y Paraguay.

<sup>2</sup> Artículo 299.- *Finalidad. La finalidad del presente Capítulo es establecer mecanismos eficaces para la resolución de los casos de insolvencia transfronteriza con miras a promover el logro de los objetivos siguientes:*

- a) *La cooperación entre los tribunales y demás organismos involucrados en los Procedimientos Concursales de Chile y de los Estados extranjeros que hayan de intervenir en casos de insolvencia transfronteriza;*
- b) *Una mayor seguridad jurídica para el comercio y las inversiones;*
- c) *Una administración equitativa y eficiente de las insolvencias transfronterizas que proteja los intereses de todos los acreedores, nacionales o extranjeros, y de las demás partes interesadas, incluido el Deudor;*
- d) *La protección de los bienes del Deudor y la optimización de su valor, y*
- e) *Facilitar la reorganización de empresas en dificultades financieras, a fin de proteger el capital invertido y de preservar el empleo.*

conjunto el negocio común. La matriz cotiza sus acciones tanto en la Bolsa de Valores de Santiago como en la Bolsa de Nueva York (a través de *American Depositary Shares*).

5. Como es sabido, el negocio del Grupo LATAM es el transporte aéreo de personas y carga. Hoy LATAM es la aerolínea de pasajeros más grande de Latinoamérica y la décimo cuarta del mundo entero. Con la colaboración de más de 41.000 empleados, el año 2019 transportó más de 74 millones de pasajeros a cerca de 145 destinos en 26 países.<sup>3</sup> El programa de pasajero frecuente LATAM Pass es el cuarto más grande en el mundo, con una participación de más de 33 millones de clientes.
6. El grupo está integrado por sociedades constituidas en **Chile** (LATAM Airlines Group S.A., Lan Cargo S.A., Fast Air Almacenes de Carga S.A., Latam Travel Chile II S.A., Lan Cargo Inversiones S.A., Holdco Colombia I SpA, Holdco Colombia II SpA, Transporte Aéreo S.A., Inversiones Lan S.A., Lan Pax Group S.A., Technical Training LATAM S.A., Holdco Ecuador S.A.), en **Colombia**, (Línea Aérea Carguera de Colombia S.A. y Aerovías de Integración Regional S.A.), en **Ecuador** (LATAM-Airlines Ecuador S.A.), en **Perú** (LATAM Airlines Perú S.A. e Inversiones Aéreas S.A.), en los **Estados Unidos** (Professional Airline Cargo Services, LLC (Florida), Cargo Handling Airport Services, LLC (Florida), Connecta Corporation (Florida), Prime Airport Services Inc. (Florida), Maintenance Service Experts, LLC (Florida), LAN CARGO Repair Station, LLC (Florida), Professional Airline Maintenance Services LLC (Florida) y Professional Airline Services, Inc. (Florida), en las **Islas Caimán** (LATAM Finance LTD y Peuco Finance LTD), en **Holanda** (MAS Investment Limited y Lan Cargo Overseas Limited), en **Paraguay**, **Argentina** y **Brasil**.
7. Ninguna de estas sociedades desarrolla un negocio separado del resto del Grupo en el país en que fue constituida, sino que todas ellas gestionan en conjunto los recursos del Grupo LATAM para prestar el servicio de transporte de pasajeros y carga través de una red de rutas internacional. De hecho, el activo de mayor valor patrimonial del Grupo (con un valor que excede los US\$ 18.500 millones<sup>4</sup>) es la flota de más de 300 aviones<sup>5</sup> que transporta pasajeros a través de esa red de rutas. A pesar de que la titularidad jurídica para el uso de esos aviones pueda estar en poder de una u otra filial, la flota de aviones está destinada, como un todo, al transporte del Grupo LATAM en beneficio general. Esa es, por lo demás, la forma en que se organiza la

---

<sup>3</sup> Ver Memoria 2019 de Latam Airlines Group acompañada al segundo otrosí, página 5.

<sup>4</sup> Valor bruto de la flota de aviones que pertenecen al Latam Airlines Group S.A. y sus filiales (US\$ 13.268 millones) más el derecho de uso sobre aviones arrendados (US\$ 5.438 millones) según los estados financieros al 31 de diciembre de 2019, página 69 (acompañados al segundo otrosí).

<sup>5</sup> Ver estados financieros adjuntos a la Memoria 2019 de Latam Airlines Group acompañada al segundo otrosí, página 71.

generalidad de los grupos aéreos internacionales, ya que les da la flexibilidad para abrir, gestionar y modificar las rutas aéreas y gestionar los aviones y demás recursos para responder ágilmente a las necesidades de los usuarios. Los pasajeros buscan la mejor forma de llegar a su destino y valoran la mayor oferta de rutas. El negocio depende de la flexibilidad para reasignar constantemente los aviones desde rutas que son menos utilizadas a rutas con mayor demanda. Esa flexibilidad la da el manejo coordinado e integrado del negocio por parte de todas estas empresas.

8. Los trabajadores que permiten la operación de esta flota de aviones están también distribuidos en los distintos países que sirven. Aproximadamente el 75% de ellos se encuentra fuera de Chile, dispersos en los distintos lugares del mundo en que el Grupo LATAM tiene operaciones.<sup>6</sup> Aproximadamente 1.000 de ellos trabajan en los Estados Unidos.
9. Para desarrollar su negocio, el Grupo LATAM cuenta con instalaciones en diversos países y más de 15.340 proveedores distribuidos en los cinco continentes.<sup>7</sup> Los proveedores más importantes son los fabricantes de aviones (Airbus y Boeing), los proveedores de equipos, piezas de repuesto y componentes de aviones<sup>8</sup> y los suministradores de combustible,<sup>9</sup> gran parte de los cuales se ubica en el extranjero.
10. De los ingresos que obtiene el grupo por sus operaciones (US\$ 10.430 millones anuales el 2019)<sup>10</sup>, el 84% de los mismos se origina en el exterior, y un 16% proviene de Chile.
11. Los costos para obtener esos ingresos son altísimos (US\$ 9.689 millones el año 2019).<sup>11</sup> Dentro de ellos, destacan el combustible para los aviones (US\$ 2.929 millones) y los arriendos de los aviones de que el grupo no es propietario (US\$ 1.275 millones).<sup>12</sup> Además de los costos de operación, hay diversos otros, entre ellos, los

---

<sup>6</sup> Ver Memoria 2019 de Latam Airlines Group acompañada al segundo otrosí, página 92.

<sup>7</sup> Ver Memoria 2019 de Latam Airlines Group acompañada al segundo otrosí, página 65.

<sup>8</sup> También constituyen socios relevantes los proveedores de accesorios, piezas de repuesto y componentes para aviones, por ejemplo: Pratt & Whitney, MTU Maintenance, Rolls-Royce, Pratt and Whitney Canada, CFM International, General Electric Comercial Aviation Services Ltd., General Electric Celma, General Electric Engines Service, Honeywell, Israel Aerospace Industries (motores y unidades auxiliares de energía – APU por sus siglas en inglés); Zodiac Seats US, Recaro, Thompson Aero Seating (asientos); Honeywell y Rockwell Collins (aviónica y APU); Air France/KLM, Lufthansa Technik (componentes de mantenimiento, reparación y operaciones – MRO); Zodiac Inflight Innovations, Panasonic y Thales (entretenimiento a bordo); Safran Landing Systems, AAR Corporation (trenes de aterrizaje y frenos); UTC Aerospace y Nordam (soporte de motor).

<sup>9</sup> Entre los proveedores de combustible, destacan: Raízen, Petrobras, Air BP Copec, World Fuel Services, AirBP PBF, YPF, Terpel, Repsol, CEPESA y Vitol.

<sup>10</sup> Ver Memoria 2019 de Latam Airlines Group acompañada al segundo otrosí, página 59.

<sup>11</sup> Ver Memoria 2019 de Latam Airlines Group acompañada al segundo otrosí, página 59.

<sup>12</sup> Ver estados financieros adjuntos a la Memoria 2019 de Latam Airlines Group acompañada al segundo otrosí, página 101.

costos financieros (pago de intereses de préstamos bancarios, arrendamientos financieros y otros), los que alcanzaron US \$589 millones el año 2019.<sup>13</sup> En conjunto, el año 2019 el Grupo LATAM incurrió en costos operacionales de US\$ 9.689 millones (el equivalente a US\$ 186 millones por semana) para producir una utilidad anual neta de US\$ 155 millones.

12. Tanto los ingresos como los gastos del grupo son mayoritariamente en dólares de los Estados Unidos. La compañía maneja diversas cuentas en dólares, parte importante de las cuales están en bancos en la ciudad de Nueva York, Estados Unidos. Al 22 de mayo pasado, el Grupo LATAM mantenía más de US\$ 580 millones en efectivo e inversiones en diversas cuentas con bancos, la mayoría de los cuales están ubicadas en Nueva York.<sup>14</sup>
13. La adquisición y operación de la flota de aviones que permite el desarrollo del negocio del grupo requiere de un alto nivel de financiamiento externo. El Grupo LATAM implementó una exitosa estrategia para reducir su endeudamiento financiero entre 2015 y 2019, reduciéndolo en aproximadamente US\$ 2.000 millones.
14. El financiamiento ha sido obtenido por el grupo a lo largo de los años, a través de distintas vías, entre las que cabe destacar para los efectos de esta solicitud:
  - a. Bonos emitidos en Nueva York por un valor nominal de **US\$ 1.500 millones**, sujetos a ley de Nueva York y la jurisdicción de los tribunales de Nueva York. También se han emitido bonos en Chile por el equivalente a aproximadamente US\$ 490 millones.
  - b. Línea de crédito otorgada por un grupo de bancos internacionales por un total de **US\$ 600 millones** (línea que se ha girado completamente a esta fecha), la que se encuentra garantizada con garantías sobre algunos aviones, motores y partes de avión. El contrato de crédito está sujeto a ley de Nueva York y la jurisdicción de los tribunales de Nueva York.
  - c. Contratos de leasing financiero para la adquisición de aviones y motores por aproximadamente **US\$ 4.423 millones**. De los 340 aviones del Grupo LATAM, 195 están siendo financiados bajo esta modalidad. Ninguno de estos contratos de leasing financiero está sujeto a la ley ni tribunales chilenos

---

<sup>13</sup> Ver estados financieros adjuntos a la Memoria 2019 de Latam Airlines Group acompañada al segundo otrosí, página 101.

<sup>14</sup> Esos bancos son Citibank N.A., Bank of America, JP Morgan, Regions Bank, Banco General de Panamá y US Bank.

y muchos de ellos están sometidos a la ley de Nueva York y la jurisdicción de los tribunales de Nueva York.

Adicionalmente, existen 110 aviones que son arrendados por las entidades del Grupo LATAM, por los que se debe pagar una renta mensual de aproximadamente US\$ 44 millones. Las obligaciones de los Deudores<sup>15</sup> derivadas de estos contratos de arriendo alcanzaban, en marzo de 2020, los US\$ 2.900 millones. Ninguno de esos contratos de arriendo se encuentra sujeto a la ley chilena ni a sus tribunales.

15. Todo este financiamiento permitió al Grupo LATAM crecer y desarrollarse como el grupo más sólido de la región. No hay otro grupo en la región que haya crecido tanto en cantidad de pasajeros. Este fue el resultado de años de crecimiento y de posicionamiento del grupo en los mercados en los que opera. Desde el año 2010 hasta la fecha, el grupo incrementó sus ingresos operacionales en más del doble, llegando el año 2019 a más de US\$ 10.000 millones anuales. Esos ingresos permitían hacerse cargo del pago de estos pasivos.
16. Pero, como en el caso de toda empresa, todo lo anterior dependía de que la empresa pudiera efectivamente operar.

### III. EL COVID-19 Y SUS EFECTOS EN EL NEGOCIO DEL GRUPO LATAM:

17. Al comenzar el año 2020, el Grupo LATAM era financiera y operacionalmente una de las líneas aéreas más sólidas en la región y proyectaba continuar su crecimiento sostenido, tanto en transporte de pasajeros como de carga.
18. Sin embargo, como es de público conocimiento, la pandemia del Covid-19 afectó dramáticamente el desarrollo del negocio del Grupo LATAM. Una gran cantidad de países, incluyendo aquellos en los que el Grupo LATAM tiene sus principales operaciones, establecieron restricciones sustanciales a los vuelos o sencillamente cerraron sus fronteras. Esto ha significado una reducción de más del 95% en los vuelos del Grupo LATAM para el transporte de pasajeros. En la actualidad, el transporte de pasajeros está limitado a los vuelos internos en Chile y Brasil y en vuelos internacionales a Miami. El transporte de carga no se ha visto afectado negativamente y, por el contrario, ha sido especialmente relevante para el transporte de artículos médicos y bienes esenciales alrededor del mundo. De hecho, se han agregado nuevas rutas de transporte de carga, incluyendo Shanghai, China y Nueva Delhi en India destinadas a ese fin.

---

<sup>15</sup> Tal como se define más adelante, los “Deudores” son las entidades del Grupo Latam que solicitaron protección bajo el Procedimiento Extranjero del Capítulo 11.

19. Estas restricciones al transporte de pasajeros han impactado dramáticamente los ingresos de las compañías del grupo y su capacidad de hacer frente a sus compromisos financieros. El grupo ha adoptado medidas drásticas para reducir sus costos y mantener liquidez. Por ejemplo, el Grupo LATAM canceló o retrasó proyectos por un valor de US\$ 900 millones y se adoptaron medidas para postergar la entrega de nuevos aviones que habían sido encargados antes de la crisis. También se han reducido los costos internos, incluyendo un acuerdo con los más de 41.000 empleados de reducir los sueldos en un 50% hasta junio de este año. En mayo se tomó la difícil decisión de despedir a 1.850 de los trabajadores del grupo. También se han negociado planes de pago y postergaciones de pagos con más de 500 acreedores.
20. Sin embargo, como ha sido la tónica para las aerolíneas en todo el mundo, todas estas medidas han sido insuficientes para impedir que la situación de liquidez del Grupo LATAM continúe deteriorándose a medida que se extienden las restricciones a los vuelos internacionales. El hecho que no haya indicios claros de cuándo podrá comenzar a recuperarse la demanda hace el escenario más incierto aún.
21. El Grupo LATAM tiene la convicción que, superadas las restricciones al transporte internacional de pasajeros, podrá retomar gradualmente sus operaciones. Sin embargo, para ello deberá necesariamente reestructurar sus obligaciones y ajustar su tamaño a una realidad muy distinta de la existente antes de la pandemia.

#### **IV. LA SOLICITUD DE REORGANIZACIÓN BAJO EL CAPÍTULO 11 EN ESTADOS UNIDOS:**

22. A medida que la liquidez de las entidades del grupo se deterioraba, se incrementaba el riesgo que algunos acreedores adoptaran decisiones individuales y oportunistas que pudieran entorpecer la continuidad operacional del Grupo y afectar el cumplimiento ordenado de sus obligaciones.
23. Dadas sus operaciones e intereses de diversa naturaleza en los Estados Unidos, las leyes de ese país reconocen a las empresas del Grupo LATAM el derecho de acogerse conjuntamente al procedimiento de reorganización establecido en el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos (el "Capítulo 11").
24. El Capítulo 11 concede una serie de medidas de protección a los deudores y sus activos que no existen en muchos países y que resultan indispensables para que el Grupo LATAM pueda asegurar su viabilidad futura, mantener la fuente de trabajo para la mayor parte posible de sus empleados, cumplir sus compromisos con sus proveedores y clientes y sostener el desarrollo de tantas actividades que dependen de sus operaciones en los destinos que conecta en Chile y el extranjero. El Capítulo

11 no es un procedimiento de liquidación, sino un régimen destinado a permitir a las empresas reestructurar eficazmente sus deudas para permitir la continuidad operacional de la compañía en el largo plazo.

25. Las normas del Capítulo 11 permiten a las empresas especialmente (i) continuar sus operaciones, pagando a sus empleados y ciertos proveedores críticos, cumpliendo sus compromisos con sus clientes, sin que ello se vea afectado por acciones de cobro de sus acreedores (ii) poner término o renegociar eficazmente sus contratos y obligaciones para ajustarlos a la nueva situación del mercado y de la empresa y (iii) ejercer derechos que las leyes de los Estados Unidos confieren a una empresa aeronáutica para poner término y reestructurar sus contratos de leasing de aviones en un contexto de reorganización, de manera de poder ajustar efectivamente su flota de aviones a la nueva realidad del mercado.
26. Para hacer viable la continuidad operacional de parte importante de las empresas del Grupo LATAM, resulta esencial reorganizar y reducir el tamaño de su flota de aviones actual y futura y la pesada carga financiera que deriva de ella. Por una parte, no será posible recuperar en el mediano plazo los niveles de tráfico previos al Covid-19. Por otra parte, la mantención de la extensa flota de aviones que tiene el Grupo LATAM en la actualidad involucra un alto costo y es uno de los principales pasivos del Grupo. Previo a la crisis, el costo de los arriendos de aviones a terceros superaba los US\$ 44 millones mensuales. La deuda financiera total de las Deudoras<sup>16</sup> por su flota de aviones, bajo diversas modalidades, alcanza los US\$ 4.168. A ello se suman los costos de mantención, almacenaje, seguros, etc. Finalmente, previo a la crisis, el Grupo LATAM había asumido el compromiso de adquirir 50 nuevos aviones entre los años 2020 y 2026, por un valor de nada menos que US\$ 7.390 millones.
27. Dada la nueva realidad del mercado, estas compañías no son viables con su flota actual. Resulta indispensable, entonces, devolver o poner término a una serie de arriendos sobre aviones, de una manera ordenada y con el menor costo posible, para poder asegurar así la continuidad operacional de las empresas afectadas. Además, es necesario liberar a la compañía de parte de sus compromisos de adquirir los nuevos 50 aviones para los que sencillamente no habrá demanda y que son una carga financiera imposible de cumplir.
28. Las normas del Capítulo 11 conceden a éstas importantes facultades que le permiten alcanzar estos objetivos y que no se encuentran disponibles en los estatutos de reorganización de otros países. Estas facultades permiten a las aerolíneas reorganizar globalmente sus obligaciones. Esa es la razón por la que un gran número

---

<sup>16</sup> Según este término se define más adelante.

de líneas aéreas se ha sometido voluntariamente a las normas del Capítulo 11 de los Estados Unidos para la reorganización de su negocio, como es el caso reciente de la aerolínea de origen colombiano Avianca (12 de mayo de 2020), y como sucedió antes con United Airlines, US Airways, Delta, American Airlines y tantas otras.

29. Como consecuencia de ello, el 26 de mayo de 2020, la matriz LATAM Airlines Group S.A. y un grupo de sus filiales constituidas en Chile, Colombia, los Estados Unidos, Perú, Ecuador, las Islas Caimán y Holanda (las “Deudoras”)<sup>17</sup> presentaron una solicitud de reorganización bajo el Capítulo 11 ante el Tribunal de Quiebras de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York. El caso “LATAM Airlines Group y otros Deudores” tiene el rol N°20-11254 (en adelante, el “Procedimiento Extranjero del Capítulo 11”).<sup>18</sup> El 28 de mayo de 2020, dando curso al procedimiento, el Tribunal de Quiebras emitió una serie de órdenes **(i)** suspendiendo todas las ejecuciones, procedimientos y cobros en contra de las Deudoras y **(ii)** designando a LATAM Airlines Group S.A. como representante extranjero para solicitar el reconocimiento del Procedimiento Extranjero del Capítulo 11 en Chile. Específicamente, las órdenes, cuyas copias autorizadas, apostilladas y protocolizadas se acompañan al segundo otrosí, disponen, entre otras cosas:

- a. Que se prohíbe, a partir de la fecha del inicio del procedimiento, iniciar cualquier procedimiento, cobrar cualquier crédito o ejecutar cualquier derecho originado con anterioridad al inicio del procedimiento.
- b. Que se prohíbe terminar contratos cuya ejecución esté pendiente y ejercer derechos contemplados en dichos contratos justificando esa terminación o ejercicio exclusivamente en la insolvencia de los Deudores o el hecho que éstos hayan iniciado el Procedimiento Extranjero del Capítulo 11; y

---

<sup>17</sup> Las Deudoras incluyen a LATAM Airlines Group S.A. y sus filiales constituidas en Chile (Lan Cargo S.A., Fast Air Almacenes de Carga S.A., Latam Travel Chile II S.A., Lan Cargo Inversiones S.A., Holdco Colombia I SpA, Holdco Colombia II SpA, Transporte Aéreo S.A., Inversiones Lan S.A., Lan Pax Group S.A., Technical Training LATAM S.A., Holdco Ecuador S.A.), en Colombia, (Línea Aérea Carguera de Colombia S.A. y Aerovías de Integración Regional S.A.), en Ecuador (LATAM-Airlines Ecuador S.A.), en Perú (LATAM Airlines Perú S.A. e Inversiones Aéreas S.A.), en los Estados Unidos (Professional Airline Cargo Services, LLC (Florida), Cargo Handling Airport Services, LLC (Florida), Connecta Corporation (Florida), Prime Airport Services Inc. (Florida), Maintenance Service Experts, LLC (Florida), LAN CARGO Repair Station, LLC (Florida), Professional Airline Maintenance Services LLC (Florida), Professional Airline Services, Inc. (Florida), Atlantic Aviation Investments LLC (Delaware), en las Islas Caimán (LATAM Finance LTD y Peuco Finance LTD) y en Holanda (MAS Investment Limited y Lan Cargo Overseas Limited). No se incluyeron las filiales constituidas en Brasil. En un esfuerzo por evitar entrar a un proceso de reorganización, estas filiales están en discusiones con el gobierno de Brasil acerca de cómo avanzar en un posible plan de apoyo financiero. Tampoco se incluyeron las filiales constituidas en Argentina y Paraguay, atendida la situación financiera de las mismas.

<sup>18</sup> El expediente se encuentra disponible en el sitio web <https://cases.primeclerk.com/LATAM/>

- c. Que se designa a LATAM Airlines Group S.A. como representante extranjero para que solicite el reconocimiento del Procedimiento Extranjero del Capítulo 11 ante los tribunales civiles de Chile y se solicita a éstos prestar la asistencia necesaria para dar plena ejecución a las resoluciones del Tribunal de Quiebras, incluyendo la prohibición de iniciar procedimientos en contra de las Deudoras.
30. Mediante esta presentación, y en calidad de representante extranjero, y de acuerdo a lo dispuesto en esas órdenes, venimos en solicitar a S.S. reconocer el Procedimiento Extranjero del Capítulo 11 como procedimiento principal y disponer las medidas que el artículo 319 de la LIR dispone para este caso.

**V. EL PROCEDIMIENTO EXTRANJERO DEL CAPÍTULO 11 CALIFICA COMO UN PROCEDIMIENTO CONCURSAL PRINCIPAL.**

31. Las Deudoras se han acogido a la protección que les brinda el Capítulo 11 en el entendido que en los Estados Unidos se encuentra el *centro principal de sus intereses*. Por consiguiente, ese procedimiento califica como un *procedimiento concursal principal* bajo la LIR.
32. En esta materia, la LIR ha incluido textualmente las normas de la Ley Modelo de Insolvencia Transfronteriza de la Comisión de Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (la "Ley Modelo" y la "CNUMDI"). Las normas de esa Ley Modelo (incluidas literalmente en los artículos 299 a 330 de la LIR) le dan el carácter de *procedimiento extranjero principal* a aquél seguido en el lugar en que la empresa o el grupo de empresas tiene el *centro principal de sus intereses*, que es un concepto distinto al domicilio. La misma CNUMDI explica que la determinación del centro principal de intereses es un ejercicio en que deben considerarse una serie de factores:

*Entre ellos cabe citar los siguientes: el lugar en que se encuentran los archivos y los libros de contabilidad del deudor; el lugar en el que se organizaba o autorizaba la financiación o se administraba el sistema de gestión del efectivo; el lugar en que se hallan los bienes u operaciones principales del deudor; el lugar en que se encuentra el banco principal del deudor; el lugar en el que estaban sus empleados; el lugar en el que se determinaba la política comercial; la jurisdicción de la legislación de control o de la legislación por la que se regían los principales contratos de la empresa; el lugar desde el que se dirige la reorganización de la empresa del deudor; la jurisdicción cuya legislación se aplicaba a la mayoría de los litigios; el lugar en que el deudor era objeto de supervisión o reglamentación, y el lugar por cuya legislación se regía la preparación y auditoría de las cuentas y en el que estas se preparaban y auditaban.<sup>19</sup>*

---

<sup>19</sup> Comisión de Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, Ley Modelo de la CNUMDI sobre la Insolvencia Transfronteriza y Guía para su Incorporación al Derecho Interno e Interpretación, página 77. Los subrayados son nuestros.

33. En consecuencia, bajo las normas introducidas en la LIR, son factores relevantes para determinar el lugar en se encuentra el centro principal de intereses, entre otros: **(i)** el lugar en que se encuentran los bienes principales del deudor, **(ii)** el lugar desde el que el deudor obtiene financiamiento, **(iii)** el lugar en que se encuentran los principales acreedores del deudor, **(iv)** el lugar en que el deudor administra su sistema de gestión de efectivo, **(v)** el lugar a cuya ley y tribunales se encuentran sometidos los principales contratos del deudor y **(vi)** el lugar en que el que se dirige la reorganización de la empresa.
34. La aplicación de todos estos factores apunta a que el *centro principal de intereses* del Grupo LATAM se encuentra en los Estados Unidos, como se explica a continuación.
35. Como primera cuestión hay que constatar que el negocio de las Deudoras es realizado conjuntamente por todas ellas sin que sea posible adscribir ese negocio o sus principales activos a un territorio determinado. Las Deudoras son un grupo de empresas constituidas en diversos países (Chile, Estados Unidos, Perú, Ecuador, Colombia, Holanda y las Islas Caimán) para la operación conjunta y coordinada de un negocio que, como hemos explicado, es por su naturaleza, internacional: el transporte internacional de pasajeros y carga mediante aviones que no están arraigados en un lugar determinado, sino que recorren continuamente las rutas que unen los diversos destinos. Salvo el transporte en vuelos internos, no se trata de un negocio que pueda adscribirse a un Estado determinado. Desde ya, el activo de mayor valor contable del Grupo LATAM, su flota de aviones por un valor superior a los US\$18.500, está en permanente movimiento entre los países. Sólo el 16% de sus ingresos se originan en Chile.
36. Estas son diferencias fundamentales con la generalidad de las empresas cuyo activo fijo se encuentra ubicado permanentemente en un lugar determinado, donde realizan sus operaciones y obtienen sus ingresos.
37. Las Deudoras desarrollan su negocio en forma conjunta y coordinada en distintos países, a través de vínculos de propiedad, contractuales y operacionales que permiten ese funcionamiento concertado. Esa es la razón por la que todas ellas se han sometido en conjunto a un solo procedimiento de reorganización bajo las reglas del Capítulo 11. Y esa es la razón por la que el análisis del lugar en que se encuentra el *centro principal de sus intereses* debe efectuarse de manera conjunta y teniendo en consideración la especial naturaleza del negocio.
38. Los Estados Unidos es el lugar en que **(i)** las Deudoras organizan y desarrollan parte muy relevante de su negocio, **(ii)** la matriz del Grupo transa parte de sus acciones, **(iii)** las Deudoras obtienen la mayor parte del financiamiento que permite sus

operaciones, mediante acuerdos financieros sujetos a la ley y tribunales de los Estados Unidos; (iv) se encuentran los principales acreedores de las Deudoras, (v) se administra en parte fundamental su sistema de gestión de efectivo, (vi) se encuentra parte importante de los proveedores de las Deudoras y (vii) es el lugar en que se gestiona actualmente la reorganización de las Deudoras. Incluso más, un número importante de las Deudoras son sociedades constituidas y domiciliadas en los Estados Unidos.

39. Tal como consta en la memoria y estados financieros de la compañía, el negocio de las Deudoras se realiza, en una parte relevante, en los Estados Unidos, lugar donde mantienen personal y operan establecimientos que son indispensables para el desarrollo de su negocio.<sup>20</sup> Desde ya, el negocio de transporte de carga del Grupo LATAM es operado íntegramente desde el centro de operaciones ubicado en Miami, Estados Unidos.<sup>21</sup> Los Estados Unidos son el principal mercado de todo el negocio de transporte de carga del grupo. Por otro lado, parte importante del transporte de pasajeros se realiza desde y hacia Estados Unidos, con vuelos permanentes desde y hacia las ciudades de Nueva York, Los Ángeles, Miami, Orlando y Boston.
40. Desde el año 1997, la matriz del Grupo lista sus acciones en la bolsa de Nueva York a través de *American Depositary Receipts*, lo que permite transar allí sus acciones.<sup>22</sup>
41. A diferencia de los activos del Grupo LATAM, sus pasivos financieros no están en constante movimiento. Gran parte de la operación de las Deudoras es posible en virtud del financiamiento a través de créditos y bonos que han sido emitidos en Nueva York, que están sujetos a las leyes de ese Estado y a la jurisdicción de sus tribunales. De esta manera, la mayoría de los intereses financieros de las Deudoras se concentra en los Estados Unidos. Sin la capacidad de controlar eficazmente esos intereses, cualquier procedimiento de reorganización sería ineficaz. Dado que los acreedores mantienen operaciones en los Estados Unidos -lugar al que han sujetado, además, sus contratos de crédito (ley aplicable y tribunal competente)- se encuentran sometidos a su jurisdicción y sujetos a las decisiones que se adopten por el tribunal en el Procedimiento Extranjero del Capítulo 11. Esto le da una singular eficacia a un procedimiento de reorganización conducido en los Estados Unidos. Atendida la situación de estrés financiero en que se encuentra y la fuente de sus pasivos, hoy, más que nunca, los intereses del Grupo LATAM están en los Estados Unidos.

---

<sup>20</sup> Ver documento 4 acompañado en el segundo otrosí.

<sup>21</sup> Ver Memoria 2019 de Latam Airlines Group acompañada al segundo otrosí, página 121.

<sup>22</sup> Ver Memoria 2019 de Latam Airlines Group acompañada al segundo otrosí, página 16. Advertimos que la cotización en los Estados Unidos puede verse afectada por el Procedimiento Extranjero de Capítulo 11.

42. De esta manera, no solo los principales acreedores de las Deudoras se encuentran en los Estados Unidos y su financiamiento es obtenido en ese lugar, sino que, además, los principales contratos de las Deudoras están sometidos a la ley y la jurisdicción de tribunales ubicados en los Estados Unidos, que es otro de los factores a tener en consideración conforme a la Ley Modelo.
43. Asimismo, como hemos explicado, una parte importante de la flota de aviones de las Deudoras es operada a través de contratos de *leasing* financiero y arrendamiento sujetos a las leyes de Estados Unidos y a la jurisdicción de sus tribunales. Para que el procedimiento de reorganización sea efectivo es necesario que las leyes a las que se sujeta dicho procedimiento concedan a la empresa en reorganización la facultad de poner término de manera efectiva a dichos contratos y restituir los aviones con la menor carga posible para las Deudoras. También que les permita continuar, rechazar o renegociar los contratos para la compra de 50 nuevos aviones que implican un compromiso de US\$ 7.390 millones. Las normas aplicables del Capítulo 11 lo permiten.
44. Finalmente, tal como hemos advertido antes, los Estados Unidos es el lugar en que encuentra parte importante de los proveedores de las Deudoras. Gran parte de los contratos de suministro con sus proveedores se encuentra sujeto a la ley de los Estados Unidos y la jurisdicción de sus tribunales. Finalmente, es ese país donde, además, se administra parte significativa de su sistema de gestión de efectivo a través de una serie de cuentas corrientes que se mantienen con bancos ubicados en los Estados Unidos y que hemos identificado en el párrafo 12 precedente.
45. Todos estos antecedentes demuestran que el centro principal de intereses de las Deudoras se encuentra en los Estados Unidos de América, razón por la que hace pleno sentido administrar, desde ese lugar, la reorganización de las compañías del grupo, como se está realizando en la actualidad.
46. Ese centro principal de intereses coincide con la existencia en ese lugar de normas (Capítulo 11) que conceden herramientas efectivas para proteger y hacer viable la continuidad operacional de las Deudoras y permitirles hacerse cargo de los compromisos con sus trabajadores, proveedores y demás personas que hacen posible su operación diaria. Este procedimiento ofrece instrumentos adecuados y suficientes para proteger los activos de la compañía de las acciones que acreedores ubicados en los Estados Unidos y en distintas partes del mundo puedan adoptar para aprehender activos esenciales de la compañía y entabrar su operación.

## VI. LA SOLICITUD DE RECONOCIMIENTO CUMPLE CON LOS REQUISITOS LEGALES:

47. El reconocimiento de un procedimiento extranjero principal está sujeto a los requisitos establecidos en el artículo 316 de la LIR.

*Artículo 316.- Resolución de reconocimiento de un procedimiento extranjero.*

1) *Salvo lo dispuesto en el artículo 305, se otorgará reconocimiento a un procedimiento extranjero cuando:*

- a) El procedimiento extranjero sea un procedimiento en el sentido de la letra a) del artículo 301;*
- b) El representante extranjero que solicite el reconocimiento sea una persona o un órgano en el sentido de la letra d) del artículo 301;*
- c) La solicitud cumpla los requisitos del número 2) del artículo 314, y*
- d) La solicitud haya sido presentada ante el tribunal competente conforme al artículo 303.*

2) *Se reconocerá el procedimiento extranjero:*

- a) Como procedimiento extranjero principal, si se está tramitando en el Estado donde el deudor tenga el centro de sus principales intereses, o*
- b) Como procedimiento no principal, si el deudor tiene en el territorio del Estado del foro extranjero un establecimiento en el sentido de la letra f) del artículo 301.*

3) *Se dictará a la mayor brevedad posible la resolución relativa al reconocimiento de un procedimiento extranjero.*

4) *Lo dispuesto en el presente artículo y en los artículos 314, 315 y 317 no impedirá que se modifique o revoque el reconocimiento en caso de demostrarse la ausencia parcial o total de los motivos por los que se otorgó, o que esos motivos han dejado de existir.*

48. Tal como se explicará a continuación **(a)** el Procedimiento Extranjero del Capítulo 11 es un procedimiento extranjero conforme a la definición legal, **(b)** el procedimiento es un procedimiento extranjero principal, **(c)** la presente solicitud es efectuada por el representante extranjero, **(d)** la solicitud cumple con los requisitos del artículo 314 y **(e)** la solicitud ha sido presentada al tribunal competente.

### A. EL PROCEDIMIENTO EXTRANJERO DEL CAPÍTULO 11 ES UN PROCEDIMIENTO EXTRANJERO:

49. Bajo el artículo 302 de la LIR, debe entenderse:

*Por “procedimiento extranjero”, el procedimiento colectivo, ya sea judicial o administrativo, incluido el de índole provisional, que se tramite en un Estado extranjero con arreglo a una ley relativa a la insolvencia y en virtud del cual los bienes y negocios del deudor queden sujetos al control o a la supervisión del tribunal o representante extranjero, a los efectos de su reorganización o liquidación.*

50. El Capítulo 11 consiste justamente en un procedimiento colectivo judicial que se tramita en un Estado extranjero (los Estados Unidos) con arreglo a una ley de insolvencia y en virtud del cual los bienes y negocios de las Deudoras han quedado sujetos a la supervisión de un tribunal concursal para los efectos de su reorganización.

51. El Título 11 del Código de los Estados Unidos denominado “Quiebras” contiene un Capítulo 11 destinado a las “Reorganizaciones”. Bajo este capítulo, los deudores pueden proponer a sus acreedores un plan de reorganización destinado a mantener la continuidad operacional del negocio y reestructurar sus deudas.
52. En el segundo otrosí se adjunta una copia autorizada, apostillada y protocolizada de la orden del Tribunal de Quiebras del Distrito Sur de Nueva York (con su debida traducción) en que este tribunal confirma que el Procedimiento Extranjero del Capítulo 11 a que se han sometido las Deudoras es un procedimiento extranjero bajo el artículo 2 letra a) de la Ley Modelo de Insolvencia Transfronteriza, que corresponde al artículo 301 letra a) de la LIR. Específicamente, se señala en dicho documento que:

*La presentación por parte los Deudores de peticiones voluntarias de protección bajo el capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos (el “Procedimiento del Capítulo 11”) constituyen “procedimientos extranjeros”, según este término se define en el Artículo II(a) de la Ley Modelo sobre Insolvencia Transfronteriza adoptada por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional. El Procedimiento del Capítulo 11 se ha iniciado con la presentación de las peticiones de protección por parte de los Deudores ante este Tribunal.*<sup>23</sup>

En consecuencia, dado lo dispuesto en el artículo 315 numeral 1) de la LIR, debe presumirse que dicho procedimiento califica como tal.<sup>24</sup>

**B. EL PROCEDIMIENTO EXTRANJERO DEL CAPÍTULO 11 ES UN PROCEDIMIENTO EXTRANJERO PRINCIPAL:**

53. Bajo el artículo 316 de la LIR, el procedimiento extranjero será reconocido como principal “si se está tramitando en el Estado donde el deudor tenga el centro de sus principales intereses.”
54. Tal como se explicó en el capítulo V precedente, las Deudoras son un grupo internacional de empresas que opera el negocio de transporte internacional de pasajeros y carga cuyos intereses tienen como centro principal los Estados Unidos, lugar donde han obtenido la mayor parte del financiamiento necesario para operar su flota de aviones, y a cuya legislación y tribunales se han sujetado los contratos que rigen dicho financiamiento, entre otros factores.

---

<sup>23</sup> Orden que autoriza a LATAM Airlines Group S.A. a actuar como representante extranjero de los Deudores (página 2, numeral 2) acompañada bajo el numeral 2 del segundo otrosí. Los subrayados son nuestros.

<sup>24</sup> “Artículo 315.- Presunciones relativas al reconocimiento. 1) Si la resolución o el certificado a que se hace referencia en el número 2) del artículo 314 indican que el procedimiento extranjero y el representante extranjero pueden ser calificados como tales conforme al presente Capítulo, el tribunal estará a lo señalado en el certificado o resolución acompañada.”

55. En consecuencia, las Deudoras mantienen el centro de sus principales intereses en los Estados Unidos, donde se lleva adelante el procedimiento extranjero, lo que justifica que sea calificado como principal.

**C. LA SOLICITUD ES PRESENTADA POR EL REPRESENTANTE EXTRANJERO:**

56. Bajo el artículo 302 (d) de la LIR, debe entenderse por representante extranjero:

*“la persona o el órgano, incluso el designado a título provisional, que haya sido facultado en un procedimiento extranjero para administrar la reorganización o la liquidación de los bienes o negocios del deudor o para actuar como representante del procedimiento extranjero”.*

57. Tal como consta en la orden emanada del Tribunal de Quiebras del Distrito Sur de Nueva York que se acompaña en el segundo otrosí, LATAM Airlines Group S.A.<sup>25</sup>, como matriz de todas las Deudoras, ha sido designada y facultada:

*“para (i) actuar como “representante extranjero” de cada Deudor respecto del Procedimiento del Capítulo 11 en Chile, según ese término se define en la Ley chilena, (ii) obtener el reconocimiento, por parte del Tribunal Civil de Chile, del Procedimiento del Capítulo 11 y de ciertas decisiones pronunciadas por el Tribunal en el Procedimiento del Capítulo 11 de tiempo en tiempo, (iii) solicitar que el Tribunal Civil de Chile preste asistencia a este Tribunal, y (iv) obtener cualquier otra protección adecuada del Tribunal Civil de Chile o de cualquier otra corte, tribunal, organismo regulador u organismo administrativo con jurisdicción en Chile que los Deudores consideren justa y apropiada.”*

58. La designación de la matriz del grupo como representante extranjero es lógica atendido que no se trata de un procedimiento de liquidación o quiebra y los Deudores mantienen la administración del negocio bajo la supervisión del Tribunal de Quiebras, el que le ha encomendado a la matriz, en consecuencia, solicitar el reconocimiento ante S.S.

59. En consecuencia, conforme a lo previsto en el artículo 315 numeral 1) de la LIR, corresponde tratar a LATAM Airlines Group S.A. como representante extranjero del Procedimiento Extranjero del Capítulo 11 en relación con todas las Deudoras que se han sometido a él.

**D. LA SOLICITUD CUMPLE CON LOS REQUISITOS DEL ARTÍCULO 314:**

60. El artículo 314 de la LIR exige al representante extranjero que acredite al tribunal chileno competente la existencia del procedimiento extranjero y su designación como representante extranjero por alguna de las tres vías alternativas que ahí se indican. En este caso, hemos utilizado la primera vía, acompañando copia auténtica, apostillada y traducida de la orden acreditando que se ha dado inicio al procedimiento extranjero y se designa a LATAM Airlines Group S.A. como

---

<sup>25</sup> En la orden se refiere a la Sociedad Matriz de LATAM, ya que al comienzo de esa orden (página1) se definió a LATAM Airlines Group S.A. como la “Sociedad Matriz de LATAM”.

representante extranjero, encargándole el reconocimiento de ese procedimiento ante S.S. Esos documentos se acompañan en el segundo otrosí y, tal como se dijo antes, en ellos se especifica que:

*La presentación por parte los Deudores de peticiones voluntarias de protección bajo el capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos (el "Procedimiento del Capítulo 11") constituyen "procedimientos extranjeros", según este término se define en el Artículo II(a) de la Ley Modelo sobre Insolvencia Transfronteriza adoptada por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional. El Procedimiento del Capítulo 11 se ha iniciado con la presentación de las peticiones de protección por parte de los Deudores ante este Tribunal.<sup>26</sup>*

61. Adicionalmente el numeral 3 del mismo artículo 314 de la LIR ordena que:

*"Toda solicitud de reconocimiento deberá presentarse acompañada de una declaración en la que se indiquen debidamente los datos de todos los procedimientos extranjeros iniciados respecto del deudor de los que tenga conocimiento el representante extranjero".*

62. En el segundo otrosí se acompaña una declaración suscrita por un representante autorizado de LATAM Airlines Group S.A. acerca de todos los procedimientos extranjeros respecto de las Deudoras de que se tiene conocimiento.

#### **E. LA SOLICITUD HA SIDO PRESENTADA AL TRIBUNAL COMPETENTE:**

63. De acuerdo el artículo 301 de la LIR debe entenderse por tribunal competente:

*"el tribunal que le hubiere correspondido o que le correspondiera conocer de un Procedimiento Concursal con arreglo a esta ley, o, en el caso que el Deudor no tuviese su domicilio en Chile, cualquiera de los tribunales con competencia en lo civil donde se encontraren situados los bienes del Deudor en el territorio del Estado de Chile."*

64. De haberse tramitado un procedimiento concursal en Chile, le habría correspondido su conocimiento a los Juzgados de Letras en lo Civil de la ciudad de Santiago, conforme al artículo 3° de la LIR, por tener algunas de las Deudoras sus oficinas en Santiago (Av. Presidente Riesco 5711, piso 20, Las Condes).

#### **VII. MEDIDAS QUE PROCEDEN A PARTIR DEL RECONOCIMIENTO:**

65. De acuerdo con las letras a) y b) del artículo 319 de la LIR, reconocido el procedimiento extranjero principal, debe suspenderse el inicio y continuación de acciones, procedimientos y otras medidas de ejecución contra las Deudoras.

*Artículo 319.- Efectos del reconocimiento de un procedimiento extranjero principal.*

---

<sup>26</sup> Orden que autoriza a LATAM Airlines Group S.A. a actuar como representante extranjero de los Deudores, página 2, numeral 2, acompañada bajo el numeral 2 del segundo otrosí. Los subrayados son nuestros.

1) *A partir del reconocimiento de un procedimiento extranjero que sea un procedimiento principal, y durante el período en que se tramite el referido procedimiento:*

*a) Se suspenderá el inicio o la continuación de todas las acciones o procedimientos individuales que se tramiten respecto de los bienes, derechos, obligaciones o responsabilidades del deudor.*

*b) Se suspenderá asimismo toda medida de ejecución contra los bienes del deudor”.*<sup>27</sup>

66. Estas medidas deberán ser decretadas en la forma prevista en la legislación chilena, pero entendiendo que ellas están sujetas a las restricciones impuestas por el Tribunal de Quiebras en el Procedimiento Extranjero del Capítulo 11 cuyo reconocimiento se pide y de donde emanan originalmente.<sup>28</sup>

67. Por el momento, sólo es necesario decretar estas medidas en relación con las Deudoras que tienen activos en Chile, esto es, LATAM Airlines Group S.A., Lan Cargo S.A., Fast Air Almacenes de Carga S.A., Latam Travel Chile II S.A., Lan Cargo Inversiones S.A., Transporte Aéreo S.A., Inversiones Lan S.A., Lan Pax Group S.A. y Technical Training LATAM S.A.

POR TANTO,

Solicitamos a S.S.: tener por presentada solicitud de reconocimiento de procedimiento extranjero bajo el artículo 316 de la LIR y resolver:

1. Que se reconoce como procedimiento extranjero principal el procedimiento rol 20-11254 caratulado LATAM Airlines Group S.A., *et al.* Deudores, seguido ante el Tribunal de Quiebras del Distrito Sur de Nueva York, Estado de Nueva York, Estados Unidos de América.
2. Que, en consecuencia, se decreta la suspensión del inicio o continuación de toda acción o procedimiento individual en contra de LATAM Airlines Group S.A., Lan Cargo S.A., Fast Air Almacenes de Carga S.A., Latam Travel Chile II S.A., Lan Cargo

---

<sup>27</sup> El literal c) dispone también que “*se suspenderá todo derecho a transferir o gravar los bienes del deudor, así como a disponer de algún otro modo de esos bienes*”; sin embargo, esta orden ya ha sido decretada, en la medida que corresponde, según el Título 11 del Código de los Estados Unidos, con efecto en todos los Deudores, por el Tribunal de Quiebras del Distrito Sur de Nueva York, de manera que no es necesario reiterarla por S.S. Los efectos exactos de las medidas decretadas en el Procedimiento Extranjero del Capítulo 11 se rigen, como es evidente, por dichas órdenes y la ley aplicable, de manera que la extensión de los efectos del reconocimiento queda supeditada a dichos efectos.

<sup>28</sup> Conforme al Título 11 del Código de los Estados Unidos y las órdenes emanadas del Tribunal de Quiebras en el Procedimiento Extranjero del Capítulo 11, por ejemplo, las deudas contraídas con posterioridad al inicio del procedimiento, en la continuación del negocio por parte de las Deudoras, sí pueden ser cobradas. Asimismo, hay una serie de actos y operaciones que se encuentran autorizadas por dicho Código y por las órdenes emanadas del Tribunal de Quiebras.

Inversiones S.A., Transporte Aéreo S.A., Inversiones Lan S.A., Lan Pax Group S.A. y Technical Training LATAM S.A.

3. Que se suspende toda medida de ejecución contra los bienes de LATAM Airlines Group S.A., Lan Cargo S.A., Fast Air Almacenes de Carga S.A., Latam Travel Chile II S.A., Lan Cargo Inversiones S.A., Transporte Aéreo S.A., Inversiones Lan S.A., Lan Pax Group S.A. y Technical Training LATAM S.A.

**Primer otrosí:** La LIR prevé que, para el caso que, por alguna razón, transcurra un tiempo entre la solicitud de reconocimiento y la resolución que accede a dicha solicitud, el tribunal pueda dictar medidas cautelares para proteger los bienes del deudor. El numeral 1 del artículo 318 de la LIR dispone:

*Artículo 318.- Medidas que se pueden adoptar a partir de la solicitud de reconocimiento de un procedimiento extranjero.*

*1) Desde la presentación de una solicitud de reconocimiento hasta que se resuelva dicha solicitud, el tribunal competente podrá, a instancia del representante extranjero y cuando las medidas sean necesarias y urgentes para proteger los bienes del deudor que se encuentren en el territorio del Estado de Chile o los intereses de los acreedores, otorgar medidas provisionales, incluidas las siguientes:*

*a) Suspender toda medida de ejecución individual contra los bienes del deudor;*

*b) Encomendar al representante extranjero, o a alguna otra persona designada por el tribunal competente, la administración o la realización de todos o de parte de los bienes del deudor que se encuentren en el territorio del Estado de Chile, para proteger y preservar el valor de aquellos que, por su naturaleza o por circunstancias concurrentes, sean percederos, expuestos a devaluación o estén amenazados por cualquier otra causa, y*

*c) Aplicar cualquiera de las medidas previstas en las letras c) y d) del número 1) del artículo 320.*

En consecuencia, solicitamos al tribunal, para el caso que no se otorgue inmediatamente el reconocimiento del procedimiento extranjero, que se decrete desde ya, como medida cautelar, la suspensión de toda medida de ejecución y procedimiento, incluyendo la protección financiera concursal definida en el artículo 2 número 31 de la LIR, en contra de LATAM Airlines Group S.A., Lan Cargo S.A., Fast Air Almacenes de Carga S.A., Latam Travel Chile II S.A., Lan Cargo Inversiones S.A., Transporte Aéreo S.A., Inversiones Lan S.A., Lan Pax Group S.A. y Technical Training LATAM S.A.

Esta medida se ha decretado cautelarmente y de inmediato en todos los casos en que se ha solicitado el reconocimiento de un procedimiento concursal extranjero bajo las normas

de la LIR. Así sucedió en los autos rol C-34530-2018 seguidos ante el 19° Juzgado Civil de Santiago (resolución de 14 de noviembre de 2018); en los autos rol C-41705-2018, 24° Juzgado Civil de Santiago (resolución de 2 de enero de 2019) y en los autos rol C-13296-2016, 18° Juzgado Civil de Santiago (resolución de 2 de junio de 2017).

**Solicitamos a S.S.**: decretar desde ya, como medida cautelar, la suspensión de toda medida de ejecución y procedimiento, incluyendo la protección financiera concursal definida en el artículo 2 número 31 de la LIR, en contra de LATAM Airlines Group S.A., Lan Cargo S.A., Fast Air Almacenes de Carga S.A., Latam Travel Chile II S.A., Lan Cargo Inversiones S.A., Transporte Aéreo S.A., Inversiones Lan S.A., Lan Pax Group S.A. y Technical Training LATAM S.A.

**Segundo otrosí**: Acompañamos los siguientes documentos, con citación:

1. Copia autorizada, apostillada y protocolizada (y debidamente traducida) de la ORDEN QUE AUTORIZA A LOS DEUDORES A OPERAR SUS NEGOCIOS EN EL CURSO ORDINARIO Y ORDENA LA SUSPENSIÓN AUTOMÁTICA DE LAS ACTUACIONES EN SU CONTRA, emitida en el Procedimiento Extranjero del Capítulo 11 y citada en lo principal.
2. Copia autorizada, apostillada y protocolizada (y debidamente traducida) de la ORDEN QUE AUTORIZA AL DEUDOR LATAM AIRLINES GROUP S.A. A ACTUAR COMO REPRESENTANTE EXTRANJERO DE LOS DEUDORES, emitida en el Procedimiento Extranjero del Capítulo 11 y citada en lo principal.
3. Declaración del representante extranjero con los datos de todos los procedimientos extranjeros iniciados respecto del deudor de los que tenga conocimiento.
4. Memoria de LATAM Group Airlines S.A. junto a los estados financieros consolidados para el año terminado el 31 de diciembre de 2019.

**Solicitamos a S.S.**: tener por acompañados dichos documentos, con citación.

**Tercer Otrosí**: La designación de LATAM Airlines Group S.A. como representante extranjero del proceso iniciado por la presentación de peticiones voluntarias de amparo de las Deudoras conforme al Capítulo 11, en los términos establecidos en el artículo 301 de la LIR, consta de resolución de fecha 28 de mayo de 2020, dictada por el Tribunal de Quiebras de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York en el proceso caratulado "LATAM Airlines Group y otros Deudores" bajo el rol N°20-11254, LATAM Airlines Group S.A., cuya copia se acompañó bajo el numeral 2 del segundo otrosí.

**Solicitamos a S.S.:** tenerlo presente.

**Cuarto Otrosí:** Hacemos presente que nuestra personería para actuar en nombre y representación de LATAM Airlines Group S.A. consta de escritura pública otorgada en la Notaría de Santiago de don Patricio Raby Benavente con fecha 28 de mayo de 2020, cuya copia autorizada acompañamos en este acto, con citación.

**Solicitamos a S.S.:** tenerlo presente y por acompañada copia de nuestra personería, con citación.

**Quinto Otrosí:** En nuestra calidad de abogados habilitados para el ejercicio de la profesión, asumiremos personalmente el patrocinio y representación de LATAM Airlines Group S.A. en su calidad de representante extranjero. Asimismo, conferimos poder a los abogados habilitados para el ejercicio de la profesión señores Pablo Correa Gana, Luis Carlos Valdés Irrarrázaval y Diego Contreras Salim Hanna. Todos los patrocinantes y apoderados podrán actuar indistintamente en forma separada o conjunta, se encuentran domiciliados en Apoquindo 3721, piso 13, Las Condes, Santiago y firman el presente escrito en señal de aceptación.

**Solicitamos a S.S.:** tenerlo presente.

**Sexto Otrosí:** En cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 6 de la LIR, solicito que todas las resoluciones en esta causa, que no requieran de una forma de notificación distinta, se efectúen a los siguientes correos: [nluco@claro.cl](mailto:nluco@claro.cl), [jmhuerta@claro.cl](mailto:jmhuerta@claro.cl); [pcorrea@claro.cl](mailto:pcorrea@claro.cl); [lvaldes@claro.cl](mailto:lvaldes@claro.cl); y [dcontreras@claro.cl](mailto:dcontreras@claro.cl).

**Solicitamos a S.S.:** acceder a lo solicitado.