



RELATÓRIO INTEGRADO 2020



SUMÁRIO

4

APRESENTAÇÃO

5

DESTAQUES

12

MENSAGEM DO CEO

14

PERFIL

- 15 Quem somos
- 17 Modelo de geração de valor
- 18 Linha do tempo
- 21 Frota
- 23 Operação de passageiros
- 25 LATAM Cargo
- 27 Prêmios e reconhecimentos

28

GOVERNANÇA CORPORATIVA

- 29 Políticas e prática
- 31 Estrutura de governança
- 35 Estrutura de propriedade
- 38 Políticas

42

NOSSO NEGÓCIO

- 43 Contexto setorial
- 44 Resultados financeiros
- 47 Informações da bolsa de valores
- 48 Gestão de riscos
- 50 Plano de investimentos

51

SUSTENTABILIDADE

- 52 Estratégia e compromissos
- 57 Programa Avião Solidário
- 62 Mudanças climáticas
- 67 Gestão ambiental e ecoeficiência

70

SEGURANÇA

- 71 Compromisso de todos

74

COLABORADORES DO GRUPO LATAM

- 75 Desafio conjunto
- 78 Quem faz o grupo LATAM
- 81 Segurança da equipe

83

CLIENTES DO GRUPO LATAM

- 84 Conectar pessoas
- 86 Jornada mais digital

88

FORNECEDORES DO GRUPO LATAM

- 89 Rede de parceiros

92

METODOLOGIA

- 93 Construção do relato
- 96 Sumário de conteúdo da GRI
- 102 Pacto Global
- 103 Verificação externa
- 104 Glossário

105

ANEXOS

179

RESULTADOS FINANCEIROS

- 180 Demonstrações financeiras
- 273 Afiliadas e coligadas
- 315 Análise fundamentada

323

DECLARAÇÃO JURAMENTADA

324

ESTRUTURA SOCIETÁRIA

325

CRÉDITOS



Clique nos botões e navegue pelo PDF.

Apresentação

O Relatório Integrado LATAM 2020 apresenta de forma transparente e objetiva os principais resultados e desafios vividos pelo negócio nos âmbitos econômico, social e ambiental. A publicação cobre todas as empresas do Grupo no período de 1º de janeiro a 31 de dezembro de 2020. Foi elaborada segundo duas referências internacionais de relato: as diretrizes da Global Reporting Initiative (GRI) e os princípios de relato integrado do International Integrated Reporting Council (IIRC).

As **demonstrações financeiras** do Grupo são parte do relatório. O LATAM Airlines Group S.A. e a maioria das suas filiais mantêm registros contábeis e preparam suas demonstrações financeiras em dólares norte-americanos, e algumas utilizam pesos chilenos, pesos colombianos ou reais brasileiros. As demonstrações financeiras consolidadas do LATAM Airlines Group S.A. incluem os resultados dessas filiais convertidos em dólares norte-americanos. A norma International Financial Reporting Standards (IRFS), emitida pelo International Accounting Standards Board (IASB), requer que os ativos e passivos considerem o câmbio no fim do

período, enquanto as contas de receitas e despesas adotem o câmbio da data da transação, ainda que também possa ser aplicado um câmbio mensal no caso de as taxas não apresentarem grande variação.

Convenções adotadas

- Excetuando-se os casos em que o contexto o exija, as menções a “LATAM Airlines Group” se referem ao LATAM Airlines Group S.A., entidade operadora não consolidada, e as menções a “LATAM”, “o Grupo”, “Sociedade”, “nós” e o uso de “a empresa” e “a companhia” tratam do LATAM Airlines Group S.A. e suas filiais consolidadas: Transporte Aéreo S.A. (“LATAM Airlines Chile”), LAN Perú S.A. (“LATAM Airlines Peru”), Aerolane, Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A. (“LATAM Airlines Equador”), LAN Argentina S.A. (“LATAM Airlines Argentina,” anteriormente Aero 2000 S.A.), Aerovías de Integración Regional, Aires S.A. (“LATAM Airlines Colômbia”), TAM S.A. (“TAM” ou “LATAM Airlines Brasil”), LAN Cargo S.A. (“LATAM Cargo”) e as duas filiais regionais de operação de carga: Línea Aérea Carguera de Colombia S.A. (“LANCO”) na Colômbia e Aerolinhas Brasileiras S.A. (“ABSA”) no Brasil.
- Outras referências a “LATAM”, conforme o contexto, tratam da marca LATAM, lançada em 2016 e que integra, sob um nome reconhecido internacionalmente, todas as marcas afiliadas, como LATAM Airlines Chile, LATAM Airlines Peru, LATAM Airlines Argentina, LATAM Airlines Colômbia, LATAM Airlines Equador e LATAM Airlines Brasil.
- As menções a “LAN” se referem a LAN Airlines S.A., atualmente conhecida como LATAM Airlines Group S.A., devido às circunstâncias e fatos ocorridos antes da data em que se completou a associação entre LAN Airlines S.A. e TAM S.A.

- A não ser que o contexto exija outra forma, as menções a “TAM” se referem à TAM S.A. e suas filiais consolidadas, incluindo TAM Linhas Aéreas S.A. (“TLA”), que funciona sob o nome de “LATAM Airlines Brasil”, Fidelidade Viagens e Turismo Limited (“TAM Viagens”) e Transportes Aéreos Del Mercosur S.A. (“TAM Mercosur”).
- Ao longo do texto, entre colchetes, estão sinalizados os **indicadores GRI**, que estão reunidos no sumário de conteúdo da GRI, no capítulo Metodologia.

Boa leitura!

Sugestões, dúvidas ou comentários sobre o relatório podem ser encaminhados para os e-mails investorrelations@latam.com e sostenibilidad@latam.com. 102-53

CONECTAR PESSOAS E REGIÕES

Durante a pandemia, o papel da LATAM na logística da América do Sul ganhou ainda mais relevância



Mais de **160 mil** pessoas transportadas para seus locais de origem, **20%** delas em voos exclusivos de repatriação



86 voos da China à América do Sul com insumos e equipamentos médicos, como máscaras de proteção e respiradores



Transporte de **1.000 toneladas** de insumos médicos e testes de detecção de Covid-19 para os países da América do Sul



Abastecimento de regiões isoladas no Brasil, Chile, Colômbia, Equador e Peru

PROGRAMA AVIÃO SOLIDÁRIO

A expertise do Grupo no transporte de pessoas e cargas leva apoio, atenção e esperança para quem mais precisa



1,3 mil passagens doadas para profissionais de saúde que atuam na linha de frente do combate à pandemia e a pacientes em tratamento de outras enfermidades



39,5 toneladas de insumos médicos transportados



129,2 toneladas de ajuda humanitária para a região de San Andrés (Colômbia), atingida pelo furacão Iota



Transporte de células-tronco, órgãos e tecidos para transplante



Apoio aos incêndios no Pantanal (Brasil)

FORÇA DIANTE DA ADVERSIDADE

A LATAM soube reagir com rapidez e responsabilidade à maior crise da história da aviação

FINANCIAMENTO DIP (debtor in possession)



Acesso a até **US\$ 2,45 bilhões** para preparar sua reorganização



NOVA EXPERIÊNCIA DIGITAL

Serviços e informações para acesso fácil e rápido na plataforma de preferência do cliente (app, site ou mensagem)

EBITDA (US\$ mil)

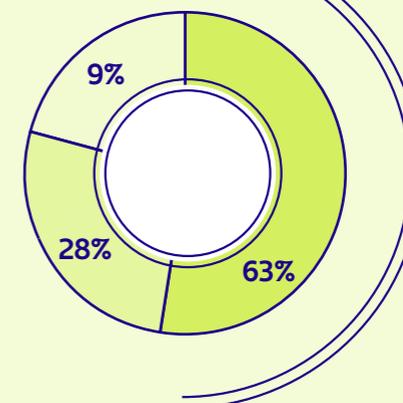
● Margem Ebitda



EBITDA: lucro antes de juros, impostos, amortização, depreciação e arrendamento de aeronaves.

Os valores de 2018 foram divulgados segundo as normas contábeis IFRS 2016.

Receitas 2020 (US\$ mil)



● Passageiros: 2.713.774

● Carga: 1.209.892

● Outras: 411.002

Total: 4.334.668



Nada disso
seria possível
sem as
pessoas
que fazem
a LATAM





María José Bravo-de-Rueda Alarcón
Comissária de Voo Trainee
Lima, Peru
3 anos na LATAM

Ver o aeroporto vazio, os aviões estacionados, as lojas e restaurantes fechados, todos usando máscaras, sentir o temor das pessoas em se contaminar e não poder ter a mesma proximidade com os colegas e passageiros foi forte e triste. Deixar de voar por cerca de 6 meses foi ainda mais difícil. O dia que disseram que o aeroporto Jorge Chávez [Lima, Peru] abriria suas portas novamente foi um dia de alegria. Enfim, voltávamos! Colocar meu uniforme depois de tanto tempo foi emocionante, voltava “ao meu escritório”, voltava a fazer o que tanto gosto.

Espero que possamos sair maiores e mais fortes depois da pandemia. Tanto nós como a LATAM tínhamos planos que tiveram que ser postergados e desejo que logo eles possam ser retomados.

Esteban Tonini
Comissário de Voo
Quito, Equador
2 anos na LATAM



O mais difícil nesse último ano foi ver como a pandemia afetou a operação da LATAM, o fechamento e a redução das frequências de voos, incluindo o fechamento de filiais. O mais bonito é que a pandemia gerou atos de solidariedade. No Equador, a LATAM foi uma das companhias aéreas que apoiou a sociedade com voos humanitários. Com o Avião Solidário, foi possível transportar produtos de primeira necessidade e insumos médicos a toda a região e ajudar milhões de pessoas quando elas mais necessitavam.

A empresa também nos mantinha atualizados sobre a situação. Sempre foram transparentes e sinceros. A comunicação esteve sempre aberta, demonstrando respeito por nós, colaboradores, e gerando uma motivação que influenciou na entrega do nosso trabalho.





Maria Fernanda Castro
Chefe de Cabine Sênior
Quito, Equador
20 anos na LATAM

Tirei esta foto em um voo de Nova York (Estados Unidos) a Guayaquil (Equador). Quando integrei vários voos humanitários, me enchi de alegria ao ver centenas de passageiros que pudemos transportar para suas casas. A união de todos que fazem a LATAM nesses meses foi muito valiosa. Todos entregamos o melhor de nós para seguirmos adiante.

Já tive a oportunidade de levar um grupo de crianças com câncer a Galápagos. Ver suas carinhas de emoção ao realizarem o sonho de viajar é algo indescritível. Transportar um paciente em uma maca de Galápagos até Guayaquil foi outra experiência gratificante. O melhor dessas experiências é ver a gratidão dos passageiros e ter o sentimento de que estamos agregando algo positivo na vida dessas pessoas.



Juan Carlos Szenkman
Chefe da área de Manutenção
(Linha Miami – Nova York –
Los Angeles – Orlando)
Miami, Estados Unidos
20 anos na LATAM

O momento mais difícil de 2020 foi quando o CEO anunciou que seria necessário reduzir o número de colaboradores – com isso, muitas famílias seriam afetadas. Ver que teríamos que parar quase toda a frota de passageiros e que entraríamos no Capítulo 11, algo que nunca pensamos que poderia ocorrer. Isso nos golpeou fortemente pela incerteza que estávamos enfrentando.

Mas foi muito bonito ver as pessoas reagirem de forma muito positiva, dando o melhor de si para seguirmos adiante, escutar os agradecimentos em diferentes áreas e equipes pela LATAM estar buscando maneiras de manter os empregos, ver como em um curto período as operações de passageiros foram retomadas, o que exigiu muito esforço e trabalho em equipe.



Laura Gherardi Binaghi
Chefe de Departamento Pessoal
Santiago, Chile
23 anos na LATAM



Vivemos fusões, desastres naturais, como terremotos e inundações, mas em todas essas situações dependíamos mais das nossas próprias ações para seguir adiante. Desta vez enfrentamos algo desconhecido, vivenciamos uma situação de vulnerabilidade que nunca tínhamos sentido. Mas, como tudo na vida é agridoce, esta situação nos deixou um grande aprendizado: a humildade. E, com ela, entender que, diante de grandes monstros como uma pandemia, somos muito pequenos, e o que resta é nos unirmos para enfrentá-los, usar nossa criatividade, sair de nossa zona de conforto.

Somos nós, colaboradores, que construímos esta organização. Nossa diversidade etária, cultural, de experiências, nossa flexibilidade nos permitiu, como equipe, buscar saídas criativas, eficientes e ágeis.



Andrés Zagabria
Executivo de Serviços Especiais
Buenos Aires, Argentina
18 anos na LATAM

Na Argentina, a pandemia significou a paralisação de toda a economia durante vários meses consecutivos. O encerramento das operações domésticas na Argentina foi um golpe duríssimo, que não só me encheu de incerteza, mas também marcou o fim de um ciclo, um grande sentimento de perda. Apesar disso, a LATAM manteve a comunicação com todos os seus funcionários de maneira virtual, transmitindo todas as informações e nos dando a oportunidade de esclarecermos todas as nossas dúvidas. Eu também me propus a extrair coisas positivas da crise. Foi muito gratificante ter sido escolhido para continuar em um novo ciclo, reencontrar parte dos meus colegas, ter a possibilidade de explorar outras áreas e ver a companhia de outra perspectiva.



Sebastián Antonio Millar Ulloa

Chefe de Operações Terrestres
América do Sul – LATAM Cargo
Santiago, Chile
12 anos na LATAM



Um dia, em meados de abril, recebo uma ligação do meu chefe: “Precisamos que vá para a China. Você topa?”. Minha resposta: “Quando partimos?”. Em 5 dias, estávamos voando pela primeira vez rumo à China com a urgente tarefa de carregar um avião da LATAM com o necessário para distribuir e abastecer as pessoas nos países da América do Sul. Estive praticamente dois meses percorrendo o mundo para transportar insumos médicos da China à América do Sul.

Em vários países, pude ver a alegria nos olhos das pessoas quando aterrissávamos e descarregávamos os produtos que elas necessitavam. Ouvir um sincero “obrigado”, isso é uma prova de como as pessoas nos enxergam como empresa. Além de um meio de transporte, nós permitimos que os sonhos cheguem ao seu destino e transportamos uma esperança de vida.



María Camila Pérez

Copilota
Bogotá, Colômbia
3 anos na LATAM

Foi muito difícil estar longe da minha família e ter uma sensação constante de incerteza sobre o que aconteceria, já que a pandemia era algo novo para todos. O melhor de 2020 foi aprender a valorizar cada momento em que voávamos e saber que estamos conectando pessoas com seus entes queridos. Sinto uma alegria enorme cada vez que vejo os passageiros embarcando em nossos aviões, agora que estamos voando novamente.

A LATAM é a companhia aérea que me viu crescer, foi a primeira empresa onde trabalhei e é um orgulho pertencer a esta família. Temos os melhores talentos trabalhando dia após dia, nos apoiamos mutuamente e nunca perdemos a fé de que sairemos mais fortalecidos deste momento. Desejo que sigamos crescendo, nos fortalecendo e dando o melhor de nós para sermos uma das dez melhores companhias aéreas do mundo.





Bruna Montolar Westphal
Executiva de Vendas – LATAM Europa
Lisboa – Portugal
5 anos na LATAM

Para mim, a LATAM é muito mais que um trabalho ou uma fonte de renda, ela ajuda as pessoas a realizar seus sonhos. Nesse último ano, o Grupo teve que tomar decisões difíceis para sobreviver, entrou em um processo de recuperação judicial (Capítulo 11), realizou uma importante reestruturação e cortou custos. Deixaram a companhia colegas muito competentes e queridos. Mas, em meio a isso, foi muito bonito ver o esforço dos colaboradores para ajudar a companhia a sair dessa crise. Mantivemo-nos próximos dos clientes, escutando-os, sendo transparentes e empáticos e nos esforçando para encontrar a melhor solução para cada um. Quando tudo isso terminar e voltarmos a voar como antes, estou certa de que nossos clientes se lembrarão da LATAM pela boa relação que construímos.



Otávio Meneguette
Diretor de Mercados Domésticos – LATAM Cargo
São Paulo, Brasil
5 anos na LATAM

Sentimos na essência o espírito de equipe em 2020 e 2021. Viabilizar o projeto China, reconfigurar os Boeing 777 e 787 para levar mais carga, adaptar os voos de passageiro para transportar apenas carga, ajustar nossa malha só foram possíveis pelo esforço individual em prol do bem coletivo, com muita empatia, resiliência e cuidado. Outro gesto ocorreu em janeiro de 2021, quando vimos o colapso do sistema de saúde em Manaus (Amazonas) e pudemos nos doar com tempo, esforço, atenção e emoção para enviar cilindros, respiradores e usinas de oxigênio por meio do Avião Solidário.

As mudanças, reduções e ampliações, na velocidade que ocorrem, me fazem perceber o quão corajosos, fortes e capazes somos para enfrentar os inúmeros desafios dessa indústria.



Mensagem do CEO

102-14

A pandemia de Covid-19 impôs o maior desafio da história à indústria aérea e à LATAM em 2020. O impacto dessa crise paralisou economias inteiras durante meses, e as restrições ao deslocamento e o distanciamento social determinados na grande maioria dos países levaram à interrupção quase total das operações do Grupo. Em meados de março, em somente 15 dias, nos vimos forçados a paralisar praticamente toda a nossa operação de passageiros e, durante o segundo trimestre do ano, voamos com 6% de nossa capacidade original. No segundo semestre de 2020, vivenciamos uma recuperação lenta e inconstante, fechando dezembro com menos de 40% de nossa operação planejada.

Ao longo de grande parte do ano, focamos nossos esforços em fortalecer o Grupo e criar as condições necessárias para sobreviver à crise, incluindo decisões dolorosas, como desligar colaboradores, reduzir a operação, cancelar rotas, ajustar nossas frotas e pedir à nossa equipe que reduzisse voluntariamente sua remuneração. Uma das decisões mais complexas que enfrentamos, em maio de 2020, foi iniciar o processo voluntário de reestruturação sob o Capítulo 11 da

Lei de Falências dos Estados Unidos. Hoje, parte importante do nosso foco está em preparar uma nova fase da LATAM por meio de um plano de reorganização que apresentaremos à Corte de Nova York.

No entanto, para além dessa crise sem precedentes, não deixamos de olhar para o longo prazo e trabalhamos para aprimorar nosso serviço. Recentemente, lançamos uma nova experiência digital para nossos clientes do Equador, Colômbia, Chile e Brasil, permitindo que o próprio passageiro tenha o controle de seu itinerário na maior parte de sua viagem. Também nos dedicamos a escutar mais nossos clientes para entender como podemos melhorar e oferecer um serviço mais próximo, transparente e simples.

Apesar dos impactos da pandemia, nosso esforço em executar impecavelmente nossas operações nos rendeu frutos. Em 2020, nossos índices de pontualidade foram os mais altos da nossa história, superiores aos dos anos anteriores em que já havíamos sido reconhecidos como o grupo de companhias aéreas mais pontual do mundo. Conquistamos também os índices de satisfação mais altos de nossos clientes na medição Net Promoter Score (NPS), metodologia que começamos a utilizar em 2008. Os passageiros valorizaram as medidas de segurança adotadas desde o início da pandemia, nosso serviço de bordo e a pontualidade de nossos voos.

Dadas as circunstâncias extraordinárias, nossos resultados financeiros mostraram uma forte desaceleração em relação

aos anos anteriores, mas também evidenciaram que estamos no caminho certo, como uma companhia forte e ágil, capaz de se adaptar a novos cenários. Encerramos o ano com US\$ 3 bilhões de liquidez (US\$ 1,7 bilhão em caixa e US\$ 1,3 bilhão de uma linha do financiamento DIP), uma situação sólida para enfrentar a pandemia. Simultaneamente, realizamos esforços significativos para reduzir a estrutura de custos do Grupo, o que resultou em uma diminuição anual de 38,1% em comparação com 2019.

A pandemia nos permitiu cumprir, com muita dedicação e esforço, nosso compromisso de contribuir com os países em que operamos. Durante 2020, repatriamos mais de 160 mil pessoas, em coordenação com as autoridades de diversos países e, por meio do nosso programa Avião Solidário, mantivemos a América do Sul conectada com o mundo, inclusive durante o fechamento das fronteiras. Transportamos mais de 440 toneladas de insumos médicos, beneficiando a Argentina, Brasil, Chile, Colômbia, Equador e Peru. Transportamos mais de 1,1 mil órgãos e tecidos no continente e células-tronco para oito pessoas com leucemia, que ganharam uma segunda chance de viver. Finalmente, transportamos mais de 900 profissionais de saúde para apoiar distintas necessidades ligadas à pandemia de Covid-19.

Fomos, pela primeira vez, até a China e realizamos cerca de 100 voos para o país para trazer à América do Sul respiradores, máscaras de proteção, testes de detecção de Covid-19, medicamentos, vacinas e outros insumos. Também

garantimos a continuidade das operações de diversas indústrias exportadoras e evitamos o desabastecimento de regiões isoladas. No fim do ano, nossos voos se tornaram sinônimo de esperança para a população ao transportarem para a América do Sul as vacinas de Covid-19 e distribuí-las, sem custo, internamente nos países onde operamos.

Estou orgulhoso do que conquistamos como grupo e de como nossa gente soube se adaptar a essa crise. Nunca deixamos de voar, mantendo vivo nosso propósito de garantir que os sonhos de nossos clientes cheguem a seu destino.

Embora o momento fosse adverso, aproveitamos esse período para revisar nosso olhar de futuro. Realizamos um processo de reflexão profundo sobre que tipo de organização queremos ser quando a pandemia terminar e a demanda for retomada. Colocamos sobre a mesa todos os nossos paradigmas, emoções e crenças e nos demos conta que nosso papel deve ir além das operações de uma companhia aérea. Queremos ser um ator social relevante nas sociedades das quais fazemos parte. Realizamos 29 diálogos no Brasil, Colômbia, Equador e Chile sobre temas diversos, como gestão das mudanças climáticas, equidade de gênero e relação com consumidores. Escutamos 145 especialistas, nossos clientes e nossos próprios colaboradores e estamos tomando decisões a partir dessas conversas. Estamos plantando as sementes dessa transformação, que nos tornará um grupo ainda mais conectado com as demandas de nossos clientes, com as aspirações da sociedade e com os desafios socioambientais da atualidade. Queremos ser um grupo de companhias aéreas melhor no pós-Capítulo 11.

Quero aproveitar essa oportunidade para agradecer mais uma vez a toda a equipe que compõe a LATAM. Somos quase 30 mil pessoas de 46 nacionalidades diferentes, distribuídas em 21 países. Sem dúvida, fomos fortemente afetados pela pandemia, mas arregaçamos as mangas para que a LATAM continuasse voando. Foi um privilégio compartilhar essa trajetória com uma equipe tão comprometida e orgulhosa do grupo que somos, mesmo com as dificuldades.

Sem dúvida, as melhores testemunhas do que foi o ano de 2020 são os nossos colaboradores. É por isso que no início deste Relatório Integrado, no espaço tradicionalmente dedicado aos destaques do ano, optamos por incluir depoimentos de alguns desses profissionais, que relatam as experiências vividas e suas expectativas para o futuro. Dessa forma, apresentamos uma pequena fração desse grande grupo de pessoas, talentos e esperanças que fazem a LATAM ser o que é.

Só me resta dizer que estamos estruturando as bases para fazermos uma LATAM melhor e estamos preparados para voltar a fazer o que mais gostamos: seguir conectando as pessoas e a América Latina ao mundo.

Juntos, somos a LATAM e sairemos fortalecidos dessa crise.

Roberto Alvo Milosawlewitsch
CEO LATAM Airlines Group



Constanza Toro e Carmen Pérez, ambas coordenadoras de Operações Terrestres, com Roberto Alvo na pista do aeroporto.



PERFIL



Perfil

Quem somos [102-1](#), [102-2](#), [102-6](#), [102-7](#) e [102-10](#)

O grupo LATAM é o principal grupo de companhias aéreas da América Latina com presença nos mercados domésticos do Brasil, Chile, Colômbia, Equador e Peru, operações internacionais de passageiros e transporte aéreo de carga. O Grupo é referência em conectividade, graças à sua ampla rede de destinos (117, considerando as operações de passageiros e de carga), à frequência de voos e às possibilidades de conexão, potencializadas na América do Sul pelos *hubs* de São Paulo (Brasil), Santiago (Chile) e Lima (Peru). Destaca-se, ainda, pelo compromisso com a pontualidade, segurança e excelência operacional, que integram o foco permanente na melhoria contínua da experiência dos passageiros que viajam a negócios ou a lazer e de empresas que exportam seus produtos a diversos continentes.

Em 2020, a LATAM enfrentou o maior desafio da sua história por causa da pandemia de Covid-19, que levou ao fechamento de fronteiras em todo o mundo e afetou o

setor aéreo. Como resultado do impacto sem precedentes da pandemia nas operações aéreas de passageiros e de carga, o LATAM Airlines Group S.A. e suas filiais no Chile, Peru, Colômbia, Equador, Estados Unidos e Brasil entraram com pedido voluntário de proteção sob o estatuto de reorganização financeira do Capítulo 11 dos Estados Unidos. O processo confere à LATAM a oportunidade de trabalhar em conjunto com os credores e outros grupos de interesse para reduzir sua dívida, gerenciar custos, acessar novas fontes de financiamento e seguir operando, além de ajustar os negócios à nova realidade. O Grupo visa assegurar a sustentabilidade financeira dos negócios e seguir gerando valor compartilhado para seus públicos de interesse: colaboradores, fornecedores, clientes, acionistas, investidores, comunidades e sociedade. (Leia mais sobre o processo em Resultados financeiros, na página 44).

O cenário adverso não impediu a empresa de manter a conectividade na região. Mais de 160 mil cidadãos impactados pelas medidas de restrição de circulação puderam voltar para casa em voos do Grupo. Desse total, 20% foram transportados em voos exclusivos de repatriação. A LATAM também assegurou o transporte de insumos médicos e profissionais de saúde para enfrentamento da pandemia, garantiu o abastecimento de produtos essenciais a diferentes regiões e apoiou a exportação de perecíveis produzidos na América do Sul. Na medida em que se reduziram as restrições de circulação, a empresa foi retomando a sua operação de passageiros.

LATAM Pass [102-2](#)

O Grupo opera o LATAM Pass, o quarto maior programa de fidelidade do mundo, com 38 milhões de membros. Os pontos acumulados podem ser trocados por passagens aéreas e outros serviços, que variam de acordo com a categoria, como upgrade de cabine e franquia de bagagem.

As ações do LATAM Airlines Group S.A. são negociadas atualmente na Bolsa de Valores de Santiago (Chile). Com o processo de reorganização financeira, os ADRs (*American Depositary Receipt*) deixaram de ser listados na Bolsa de Valores de Nova York (NYSE), mas seguem sendo negociados no mercado de balcão (*OTC – over-the-counter*) nos Estados Unidos. Nesse segmento, as negociações são feitas diretamente entre as partes.

Saiba mais:

- Constituição legal e propósito do Grupo: página 106;
- Estrutura física (propriedades, unidades e equipamentos): página 106 e 107;
- Informações da companhia: página 107.

Principais impactos em 2019:

- As atividades do grupo LATAM foram responsáveis por quase 1% do PIB da América do Sul e sustentaram **1,9 milhão de empregos indiretos**.
- **US\$ 33,2 bilhões** aportados a 13 setores da economia.
- Empregos indiretos: **US\$ 13,5 bilhões** em remuneração aos trabalhadores dessas cadeias e **US\$ 5,4 bilhões** em contribuições fiscais.

Impulso econômico à região ²⁰³⁻²

A operação da LATAM impulsiona diferentes setores da economia nos países onde atua. É o que aponta o estudo O impacto econômico da LATAM Airlines na América do Sul, da Oxford Economics, publicado em maio de 2020. As atividades do Grupo aportaram US\$ 33,2 bilhões em 2019 ao Produto Interno Bruto (PIB) de 13 setores: indústria, mineração, comércio, transporte e armazenamento, finanças e seguros, serviços de alimentação e hospedagem, saúde e entretenimento, entre outros. O cálculo considera os impactos econômicos diretos, indiretos e induzidos pelas operações e o benefício gerado pelos gastos dos passageiros transportados nos seis países onde a LATAM tinha filiais em 2019.

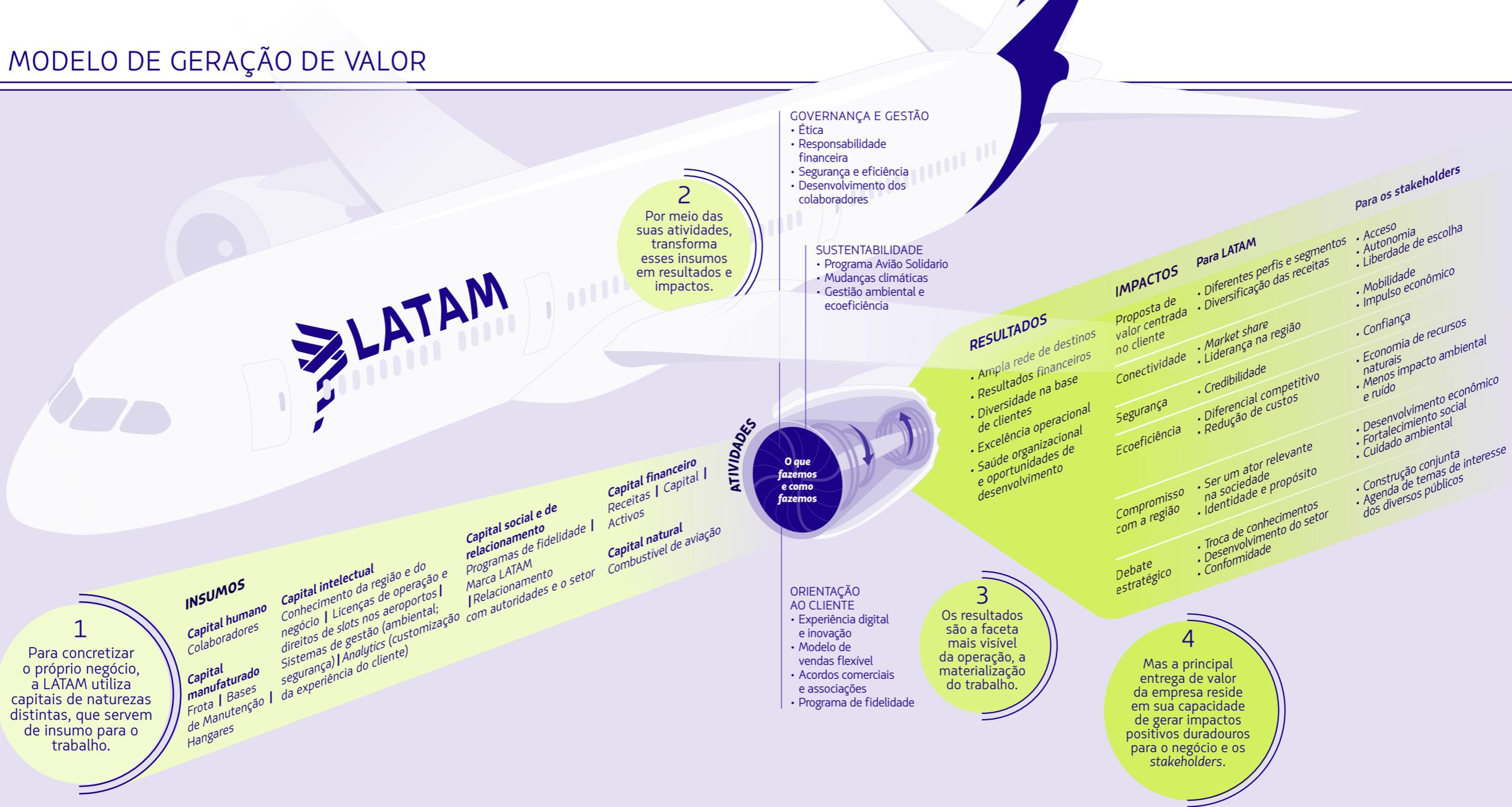
Cada emprego do grupo LATAM gera 46 empregos indiretos, um total de 1,9 milhão de empregos em 2019. Os setores mais beneficiados foram turismo (502,7 mil empregos), comércio (321,7 mil empregos) e de serviços pessoais, incluindo entretenimento (277,1 mil empregos).

Diálogo setorial

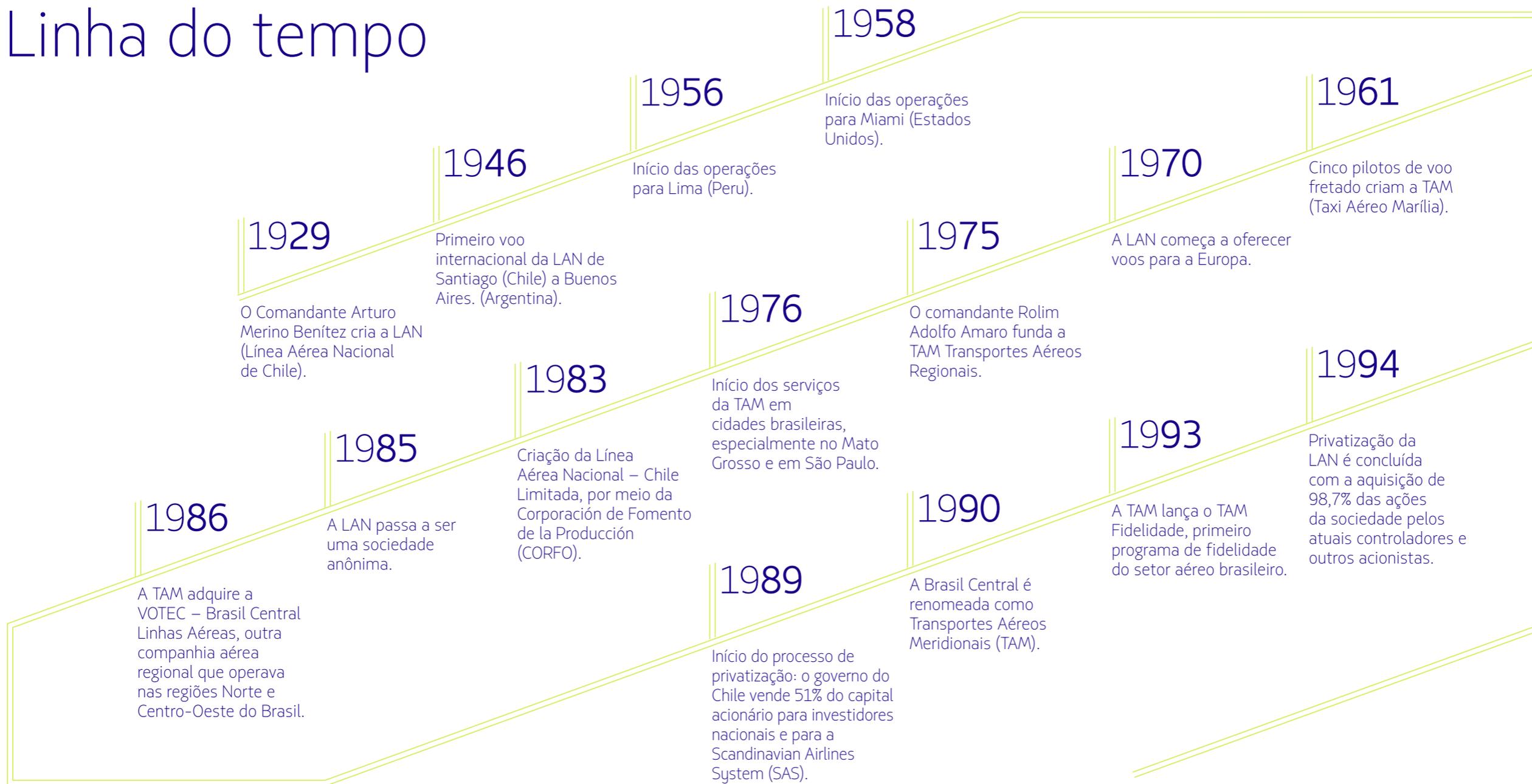
O grupo LATAM fomenta o desenvolvimento da América do Sul por meio de sua participação em diversas associações e entidades representativas, nos cinco países em que opera (veja a lista completa na seção Anexos).

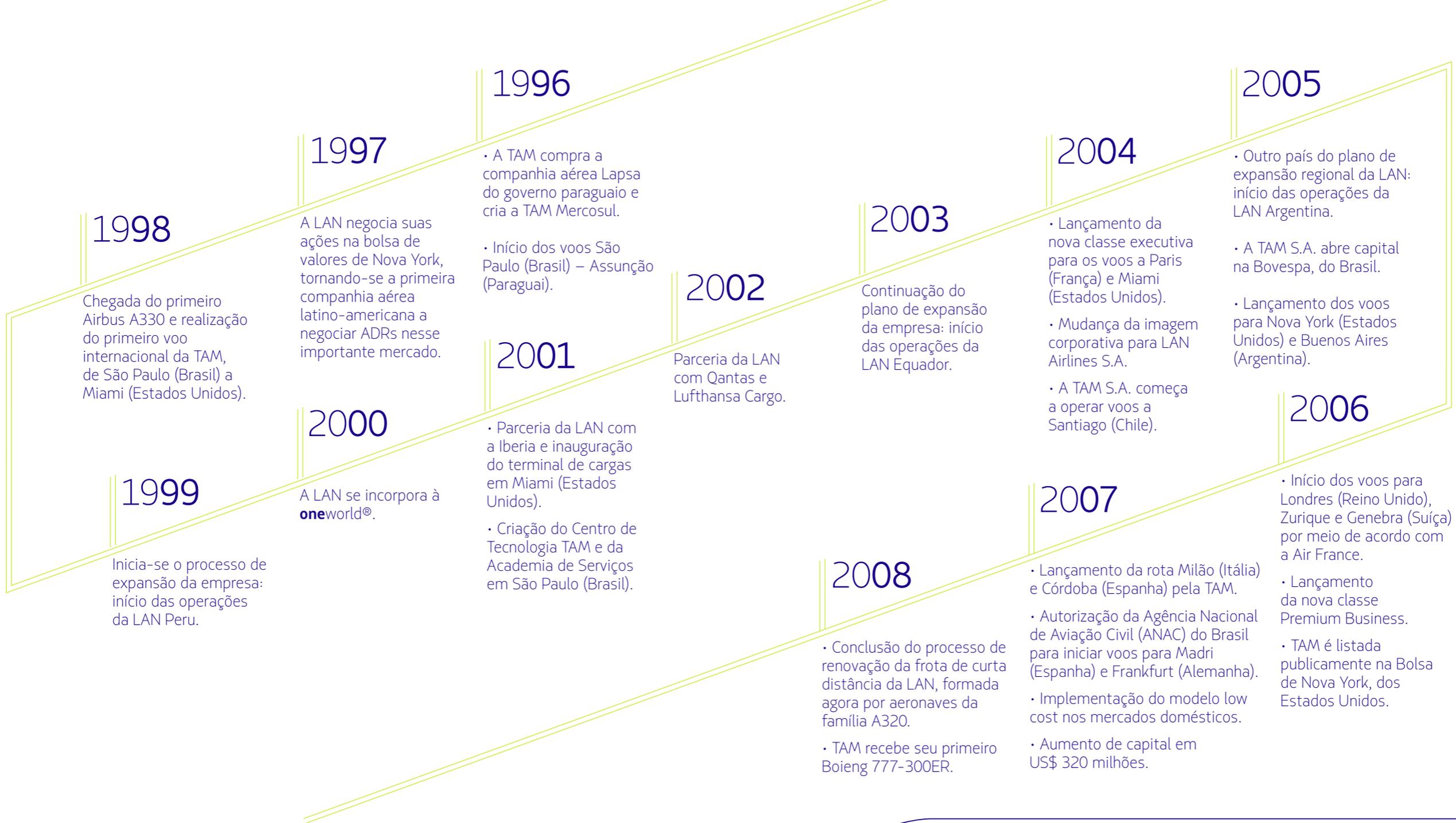


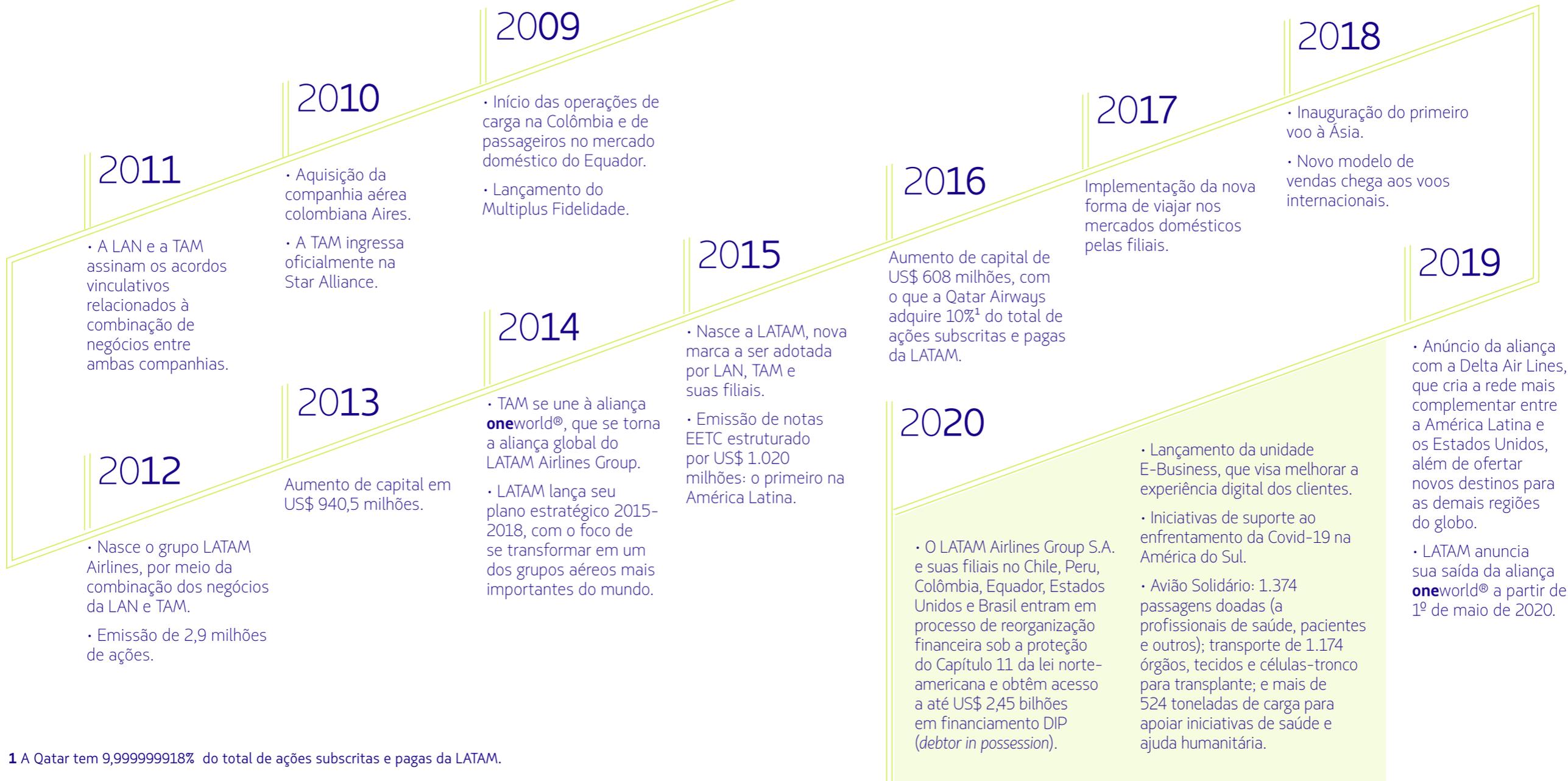
MODELO DE GERAÇÃO DE VALOR



Linha do tempo







¹ A Qatar tem 9,999999918% do total de ações subscritas e pagas da LATAM.

Frota

A LATAM encerrou 2020 com 300 aeronaves, 296 delas na frota operacional. Em sua operação internacional, a LATAM conta com 59 aeronaves, das quais 10 são Airbus A350-900 e 22 são Boeing 787 Dreamliner (versões 8 e 9). Os modelos são referência mundial em eficiência no consumo de combustível e redução de emissões de gases de efeito estufa (GEE) e ruído. A frota das filiais para as operações domésticas e regionais na América do Sul é formada, principalmente, por aeronaves do tipo narrow-body. São 137 aviões Airbus do tipo narrow-body – a maioria da família Airbus A320, A321 e A320XLR. Este último consome 15% menos combustível e gera 50% menos ruído que o modelo similar da geração anterior. Na LATAM Cargo e em suas filiais de carga no Brasil e na Colômbia estão disponíveis 11 aviões Boeing 767.

Em 2021, a LATAM anunciou um plano de crescimento da frota de aeronaves de carga de três anos, que inclui a conversão pela Boeing de até oito aeronaves Boeing 767-300ER em aviões cargueiros e o aumento em quase 80% da capacidade de carga combinada do Grupo. Com esse plano,

busca ampliar suas alternativas de atendimento e aproveitar as sinergias de operar uma frota homogênea de aviões de carga.

O crescimento ocorrerá em duas etapas e de forma gradual. A primeira fase é baseada em quatro pedidos confirmados com a Boeing para conversões entre 2021 e 2022. Com o Boeing 767-300BCF (Boeing Converted Freighter), os operadores de carga do grupo LATAM terão um total de 15 aeronaves de carga. Já a segunda fase corresponde a quatro opções de conversão com a Boeing entre 2022 e 2023 com as quais os operadores totalizariam uma frota de 19 cargueiros Boeing 767-300ER.

Manutenção

No Chile e no Brasil, a LATAM tem bases de Manutenção, Reparo e Operação (MRO) certificadas para atender a frota Boeing e Airbus. As unidades realizam a manutenção das aeronaves, planejam e executam as devoluções de aviões em cumprimento do plano de frota e, eventualmente, realizam serviços de manutenção a terceiros.

A base chilena está localizada em Santiago e tem capacidade

para atender simultaneamente dois aviões de curto alcance (*narrow-body*) e um de longo alcance (*wide-body*). No Brasil, a base está localizada em São Carlos, no interior de São Paulo, e pode atender até oito aeronaves ao mesmo tempo.

As duas bases de MRO da LATAM realizaram 315 serviços de manutenção ao longo do ano, o equivalente a 86% da manutenção total na frota; o restante foi executado por fornecedores externos. Os serviços efetuados nas unidades próprias totalizaram 1.000.000 de horas-homens trabalhadas.

A rede de manutenção de linha (tarefas menores, preventivas e corretivas) é realizada nos hangares da LATAM em Santiago (Chile), São Carlos, Congonhas/São Paulo e Brasília (Brasil), Lima (Peru), Aeroparque/Buenos Aires (Argentina) e Miami (Estados Unidos), entre outros. A rede oferece diversos serviços automatizados e integrados que asseguram o cumprimento de todos os requisitos de segurança e a conformidade com as regulamentações locais e internacionais.

FROTA

EM 31 DE DEZEMBRO DE 2020	FORA DO BALANÇO	EM BALANÇO	TOTAL
Frota de passageiros			
Airbus A319-100	7	37	44
Airbus A320-200	38	94	132
Airbus A320-Neo	6	6	12
Airbus A321-200	19	19	38
Airbus A350-900	7	3	10
Boeing 767-300	-	17	17
Boeing 777-300 ER	6	4	10
Boeing 787-8	4	6	10
Boeing 787-9	10	2	12
Total	97	188	285
Frota de carga			
Boeing 767-300F	1	10	11
Total	1	10	11
Total frota operacional	98	198	296
SUBARRENDAMENTOS			
Airbus A320-200	-	2	2
Airbus A350-900	-	1	1
Boeing 767-300F	-	1	1
Total subarrendamentos	-	4	4
FROTA TOTAL	98	202	300

Alcance

	COMPRIMENTO (M)	ENVERGADURA (M)	ASSENTOS	VELOCIDADE DE CRUZEIRO (KM/H)	PESO MÁXIMO DE DECOLAGEM (KG)
Frota de curto alcance (<i>narrow-body</i>)					
Airbus A319-100	33,8	34,1	144	830	70.000
Airbus A320-200	37,6	34,1	156-168-174	830	77.000
Airbus A320-200-Neo	37,6	34,1	174	830	77.000
Airbus A321-200	44,5	34,1	220	830	89.000
Frota de longo alcance (<i>wide-body</i>)					
Airbus A350-900	66,8	64,8	348	903	280.000
Boeing 767-300	54,9	47,6	221-238	851	186.880
Boeing 777-300 ER	73,9	64,8	379	894	346.500
Boeing 787-8	56,7	60,2	247	903	227.900
Boeing 787-9	62,8	60,2	313	903	252.650
Frota de carga					
	COMPRIMENTO (M)	ENVERGADURA (M)	VOLUME DE CARGA (M³)	VELOCIDADE DE CRUZEIRO (KM/H)	PESO MÁXIMO DE DECOLAGEM (KG)
Boeing 767-300 F	54,9	47,6	445,3	851	186.880

Operação de passageiros

102-6

Mercado Internacional

A operação internacional de passageiros inclui voos regionais e de longa duração para outros continentes, cobrindo 17 destinos com voos próprios e 178 com códigos compartilhados. Impactada pela pandemia do novo coronavírus, a operação chegou a ser reduzida a aproximadamente 5% da capacidade (medida em *available seat-kilometers* – ASK, que corresponde ao número de assentos disponíveis multiplicado pela distância voada) do Grupo em abril, no auge das restrições sanitárias, e, após recuperação gradual, fechou o ano com 38,3% da operação em comparação com o ano anterior.

Mais conectividade

Em novembro, a LATAM Airlines Brasil e a LATAM Airlines Colômbia anunciaram um acordo de código compartilhado com a Aeroméxico. Após as aprovações necessárias, o acordo ampliará a oferta de voos para o México e a conectividade oferecida aos clientes.

Durante 2020, 28,3 milhões de passageiros viajaram com o grupo LATAM para destinos internacionais, 61,8% a menos do que em 2019.

A demanda de passageiros (medida em *revenue passenger-kilometers* – RPK, que equivale ao número de passageiros pagantes transportados por quilômetro) registrou redução de 53,6% em relação a 2019. A oferta, medida em ASK, diminuiu 70,6 % em comparação com o ano anterior. A taxa de ocupação foi de 73,8%, 11,1 pontos percentuais a menos do que em 2019.

Mercado doméstico

O transporte doméstico de passageiros é realizado em cinco países: Brasil, Chile, Colômbia, Equador e Peru. As operações da LATAM Airlines Argentina foram suspensas por tempo indeterminado em junho, em decorrência do cenário desafiador do setor aéreo no país, potencializado com a pandemia.

Como aconteceu na operação internacional de outras filiais que voam até o país, os voos domésticos foram reduzidos até abril e voltaram a aumentar gradualmente, especialmente no segundo semestre. O Grupo fechou o ano operando 46,9% de sua capacidade em relação a 2019.

Acordo com a Azul

A LATAM Brasil firmou um acordo inédito de código compartilhado com a Azul, potencializando a conectividade das duas companhias e a proposta de valor aos passageiros. A parceria incluiu diversas rotas e a possibilidade de o passageiro escolher entre os programas de fidelidade das duas empresas.

O grupo LATAM transportou 24,3 milhões de pessoas em seus voos domésticos em 2020, redução de 58,1% em relação ao ano anterior. Nos países de língua espanhola (PLE), a demanda de passageiros, medida em RPK, diminuiu 62,2%, e a taxa de ocupação foi de 76,1%, uma queda de 4,7 pontos percentuais em relação a 2019. No mercado doméstico brasileiro, a demanda encolheu 50,1%, e a oferta, 48,5%. A taxa de ocupação caiu 2,5 pontos percentuais e ficou em 80,0%.

No consolidado do ano, as filiais do grupo LATAM no Chile e no Peru tiveram participação de mercado de 61% e 66%, respectivamente. As filiais no Brasil e na Colômbia representaram a segunda maior operação nesses mercados.

OPERAÇÃO DOMÉSTICA

24,3 milhões de passageiros

94 destinos domésticos

Tráfego consolidado (RPK)

25 milhões
PLE: 8,3 milhões
Brasil: 16,7 milhões

Capacidade (ASK)

31,8 milhões
PLE: 11,0 milhões
Brasil: 20,8 milhões

Taxa de ocupação

PLE: 76,1%
Brasil: 80,0%

LATAM Airlines Equador

7 destinos domésticos
500 mil passageiros transportados

⊗ 75%

✈ TAME e Avianca

LATAM Airlines Peru

19 destinos domésticos
3,1 milhões de passageiros transportados

⊗ 66%

✈ Sky Airlines Peru, Viva Airlines Peru, Star Peru e Avianca

LATAM Airlines Chile

12 destinos domésticos
3,6 milhões de passageiros transportados

⊗ 61%

✈ Sky e JetSmart

LATAM Airlines Colômbia

12 destinos domésticos
2,2 milhões de passageiros transportados

⊗ 25%

✈ Avianca, Viva Colombia EasyFly, Satena, e Copa Airlines Colombia ("Wingo")

LATAM Airlines Brasil

44 destinos domésticos
14,4 milhões de passageiros transportados

⊗ 30%

✈ GOL e Azul

OPERAÇÃO INTERNACIONAL

4 milhões de passageiros

17 destinos LATAM

✈

178 códigos compartilhados

Tráfego consolidado (RPK)

17,6 milhões

Capacidade (ASK)

23,9 milhões

Taxa de ocupação

73,8%

América do Norte

⊗ 5 ✈ 12

América Latina e Caribe

⊗ 8

Europa

⊗ 4 ✈ 52

Ásia e Australásia

✈ 21 (Ásia)
✈ 17 (Australásia)

África

✈ 8

- ⊗ Participação de mercado
- ✈ Principais competidores
- ⊗ Destinos (códigos LATAM)
- ✈ Códigos compartilhados

LATAM Cargo

Resultados 2020

No consolidado de 2020, foram transportadas 785 mil toneladas de carga, uma queda de 13,2% na comparação com o ano anterior. As receitas de carga aumentaram 13,7% em relação a 2019 e representaram 27,9% do total do Grupo. No período, as receitas em *available ton-kilometers* (ATK) aumentaram 53,5%, a capacidade de carga caiu 26%, e a taxa de ocupação chegou a 65%, um aumento de 9,9 pontos percentuais em relação a 2019.

A LATAM Cargo S.A. e suas filiais de operações de cargas no Brasil e na Colômbia são o principal operador aéreo de cargas na América Latina. Graças à sinergia entre as operações de carga e passageiros do Grupo, oferece a seus clientes o transporte para 117 destinos em 20 países. Durante a pandemia, teve um papel importante na garantia de abastecimento local, e sua atuação no escoamento das exportações ganhou ainda mais relevância.

Para fazer frente à demanda, os operadores de carga reforçaram a frota de 11 cargueiros adaptando aeronaves de passageiros para a operação. A rápida reação do Grupo foi fundamental para os produtores da região. Para atender a demanda da indústria de salmão, por exemplo, as empresas cargueiras do Grupo chegaram a operar mais de 35 voos semanais de Santiago (Chile) até Miami (Estados Unidos), sendo responsáveis pelo transporte de mais da metade da exportação chilena anual do produto. Com foco nas exportações de flores, a frequência de voos entre Bogotá (Colômbia) e Miami (Estados Unidos) saltou de seis para 18 por semana. As indústrias de frutas no Chile e de aspargos no Peru são outros exemplos de setores produtivos beneficiados.

Paralelamente, a operação também contribuiu para evitar o desabastecimento de comida e medicamentos em regiões de difícil acesso, como a Amazônia colombiana e a Amazônia peruana, as ilhas Galápagos (Equador), o estado do Acre (Brasil) e o arquipélago de Chiloé (Chile).

Combate à pandemia

A LATAM Cargo S.A. e as filiais cargueiras no Brasil e na Colômbia tiveram um papel ativo no enfrentamento à pandemia com o transporte de respiradores, máscaras,

exames de detecção de Covid-19, medicamentos e outros insumos partindo da China para a América do Sul. A companhia aterrissou pela primeira vez na China em 15 de abril, e foram 86 voos em 2020.

No fim de 2020, foi transportado o primeiro lote de vacinas contra o novo coronavírus para uso no Chile e, com o Programa Avião Solidário, a LATAM realizou gratuitamente a distribuição para o interior do país no ano seguinte. O programa também transportou gratuitamente as vacinas a 24 estados brasileiros a partir de março de 2021.

Portfólio amplo

A LATAM Cargo e as filiais cargueiras no Brasil e na Colômbia realizam o transporte customizado de diferentes tipos de carga: produtos perecíveis – como frutas, flores e peixes –, medicamentos e vacinas, cargas de grande volume, bens e mercadorias de alto valor, cargas postais para *e-commerce* e animais vivos, entre outros.

CEIV Pharma

A LATAM Cargo e as filiais cargueiras no Brasil e na Colômbia foram a primeira companhia no continente americano a ser certificada pelo programa Center of Excellence of Independent Validators (CEIV Pharma), da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA). A companhia foi recertificada em 2020, ano em que ganhou ainda mais relevância o transporte de produtos farmacêuticos com controle de temperatura. A CEIV Pharma garante a conformidade nacional e internacional para resguardar a integridade do produto até o destino final e considera as necessidades específicas desse tipo de carga aérea.

LATAM CARGO E AS FILIAIS CARGUEIRAS NO BRASIL E NA COLÔMBIA

DESTINOS EXCLUSIVOS DE CARGA



785 mil toneladas transportadas em 2020

28% da receita total do grupo LATAM

11 aviões cargueiros

1. Segundo o estudo O impacto econômico da LATAM Airlines na América do Sul, conduzido pela Oxford Economics e divulgado em maio de 2020.

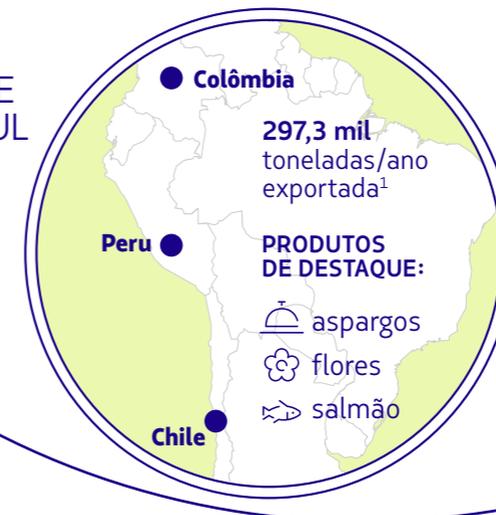
OPERAÇÃO COVID-19



Transporte das primeiras doses de **vacina** contra o novo coronavírus para o Chile.

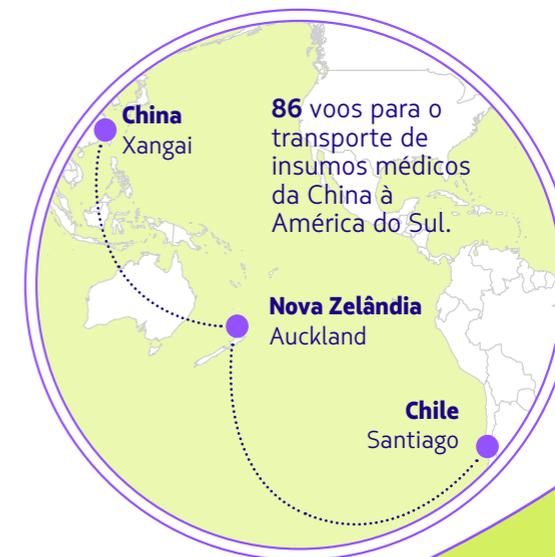


APOIO A INDÚSTRIAS-CHAVE DA AMÉRICA DO SUL



207,2 mil toneladas/ano exportadas

PRODUTOS DE DESTAQUE: maquinário industrial, equipamentos de telecomunicações e tecnologia, autopeças¹



Prêmios e reconhecimentos

Em 2020, a LATAM foi destaque, novamente, pelo serviço prestado aos clientes e por seu compromisso com a sustentabilidade.

- OAG 2020 (*OFFICIAL AIRLINE GUIDE*): reconhecida como a mais pontual entre as 20 maiores companhias aéreas do mundo em número de voos programados.
- CIRIUM ON-TIME PERFORMANCE REVIEW 2020: eleita a companhia aérea mais pontual do mundo (1ª posição na categoria Global Airlines – Network).
- WORLD TRAVEL AWARDS 2020 (WTA): vencedora nas categorias Companhia Aérea Líder da América do Sul e Marca de Companhia Aérea Líder da região.
- APEX 2020 (AIRLINE PASSENGER EXPERIENCE ASSOCIATION): Melhor Serviço de Bordo e Melhor Entretenimento a Bordo da América do Sul.
- THE SUSTAINABILITY YEARBOOK 2021: selecionada na categoria Prata pela publicação, elaborada pela S&P Global.





**GOVERNANÇA
CORPORATIVA**



Políticas e práticas

102-5 e 102-16

O LATAM Airlines Group S.A. é uma sociedade anônima de capital aberto registrada na Comissão de Mercado Financeiro (CMF) do Chile sob o número 306, com ações negociadas na Bolsa de Comércio de Santiago, Bolsa de Valores Eletrônica do Chile e no mercado OTC nos Estados Unidos na forma de ADRs. Seu modelo de governança corporativa está em linha com as leis de Mercado de Valores (nº 18.045) e de Sociedades Anônimas (nº 18.046) e com as regras da CMF no Chile, além dos regulamentos dos Estados Unidos, da Securities and Exchange Commission (SEC) e das regulamentações específicas dos países onde mantém operação.

Um conjunto de diretrizes corporativas norteia a conduta dos colaboradores segundo preceitos de ética, transparência, conformidade e integridade, a prestação de contas e o combate a atos ilícitos (corrupção, suborno, antitruste e lavagem de dinheiro). O Programa de Compliance, gerenciado pela vice-presidência de Assuntos Legais e de Compliance, conduz os processos de monitoramento e controle e sua evolução contínua.

Canal de ética

O Canal de Ética recebe denúncias sobre violações a leis e a normas internas, como descumprimento ao Código de Conduta, irregularidades trabalhistas, discriminação, assédios moral e sexual, fraudes, corrupção e suborno, entre outras. O canal tem garantia de confidencialidade e é gerenciado por um parceiro externo especializado, que realiza a primeira avaliação de todos os registros. Quando necessário, os casos seguem para o Comitê de Administração do Código de Conduta de cada país, composto por representantes de distintas áreas, que é responsável por assegurar os encaminhamentos necessários.

[+] Para mais informações sobre as diretrizes de governança da LATAM, consulte <http://www.latamairlinesgroup.net/pt-pt/diretrizes-de-governanca>.

Transações com partes relacionadas

A LATAM conta com a Política de Controle de Operações com Partes Relacionadas, aplicável à LATAM e a todas as suas filiais, que determina que todas as transações com partes relacionadas devem ser realizadas em conformidade com a lei, contribuir para o interesse social e seguir as condições de mercado. Além disso, o documento estabelece que, conforme a lei, essas operações devem ser avaliadas pelo Comitê de Diretores e aprovadas pelo Conselho de Administração ou pela Assembleia de Acionistas, conforme o caso.

As transações entre a LATAM e suas subsidiárias realizadas em 2020 estão nas demonstrações financeiras consolidadas relativas ao exercício social de 31 de dezembro de 2020.

[+] Para mais informação, consulte a nota 33 das **Demonstrações Financeiras**.

Contribuições políticas

A Política de Contribuições Políticas contém as diretrizes sobre eventuais apoios financeiros a partidos e candidatos em todos os países de operação do Grupo durante campanhas eleitorais, independentemente da esfera governamental. As contribuições devem obedecer às legislações locais vigentes e estar alinhadas ao Código de Conduta da LATAM. Desde que a política foi criada, no fim de 2016, o Grupo não realizou contribuições. **415-1**

Relacionamento com autoridades **102-40**

A indústria da aviação é regulada e fiscalizada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) no Brasil e pela Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) e a Junta de Aeronáutica Civil (JAC) no Chile. A ética e a integridade pautam a relação da LATAM com esses órgãos e outras entidades reguladoras. Todas as reuniões realizadas são registradas em uma plataforma monitorada pela área de Compliance.

[+] Para mais informações sobre o Marco Regulatório, consulte os **Anexos**.

Treinamentos sobre ética e compliance

As capacitações sobre temas de ética, conformidade, prevenção à corrupção e práticas anticompetitivas fazem parte da agenda anual da LATAM – o treinamento sobre os conteúdos do Código de Conduta é obrigatório e deve ser realizado a cada dois anos. O processo de integração de novos colaboradores também considera as diretrizes relacionadas à integridade e a *compliance*.

Em 2020, 88,3% dos empregados e 94,7% dos executivos e integrantes do Conselho de Administração fizeram o *e-learning* sobre o Código de Conduta e o teste de conhecimento que mede sua efetividade.

Os contratos e as ordens de compra incluem informações sobre o combate à corrupção. Entre os fornecedores, 75,9% receberam comunicação sobre os procedimentos de combate à corrupção ao confirmar o recebimento do Código de Conduta de Fornecedores.

Capacitação sobre o Código de Conduta¹ **205-2**



1 Parcela de colaboradores que passa por treinamento no ano sobre o Código de Conduta em cada país de operação. O total inclui os colaboradores em licenças médicas prolongadas.
2 Considera os treinamentos realizados de janeiro a junho, quando as operações domésticas foram encerradas no país.

Estrutura de governança

102-18

O principal órgão de governança do LATAM Airlines Group S.A. é o **Conselho de Administração**, que define e acompanha as diretrizes estratégicas do Grupo. O órgão é formado por nove conselheiros titulares, eleitos individualmente para mandatos de dois anos pelo sistema de voto cumulativo. Cada acionista tem um voto por ação e pode escolher entre concentrar todos os seus votos em um candidato ou distribuí-los entre vários. A prática garante que os acionistas com 10% das ações em circulação possam eleger ao menos um representante.

Os conselheiros se reúnem em sessões mensais regulares e, sempre que necessário, em sessões extraordinárias. Em 2020, a participação média nas 44 sessões ordinárias e extraordinárias foi de 97,7%. Os conselheiros Carlos Heller, Eduardo Novoa e Patrick Horn participaram de 95,5% das sessões; Enrique Cueto e Sonia Villalobos, de 97,7%; e os demais integrantes do Conselho, de 100%.

Como parte de um processo de autoavaliação, os conselheiros respondem regularmente a um formulário de boas práticas requerido pela CMF do Chile.

Comitê de Diretores

O Comitê de Diretores atua também como Comitê de Auditoria e reúne integrantes do Conselho de Administração. Essa composição atende aos requisitos da Lei de Sociedades Anônimas (LSA) do Chile, as normas da Lei Sarbanes-Oxley e as SEC, dos Estados Unidos.

Em 31 de dezembro de 2020, os membros do Comitê de Diretores – Eduardo Novoa Castellón, Nicolás Eblen Hirmas e Patrick Horn García – eram considerados independentes de acordo com o artigo 10A da Securities Exchange Act. Segundo a LSA chilena, que exige que existam dois membros independentes no Conselho de Administração, o diretor Nicolás Eblen Hirmas não detém o *status* de diretor independente.

No Chile, a independência dos diretores é definida pela LSA e suas modificações posteriores pela lei nº 19.705, que tratam da relação entre os conselheiros e acionistas que controlam uma sociedade. Um diretor é considerado independente quando, entre outras características, não tem vínculos, interesses, dependência econômica, profissional, de crédito ou comercial, de natureza ou volume relevante com a sociedade, com as demais empresas do Grupo, com seu controlador nem com os principais executivos, além de não possuir relações de parentesco com estes últimos.

As funções do Comitê de Diretores são, principalmente, revisar e avaliar os relatórios de auditores externos, balanços e demais demonstrações financeiras, e propor à Assembleia de Acionistas os nomes de auditores externos e de agências de classificação de risco.

Comitês do Conselho

Quatro comitês apoiam a tomada de decisão do Conselho de Administração: Estratégia e Sustentabilidade, Liderança, Finanças e Clientes. Além disso, o Comitê de Diretores recebeu a atribuição de supervisionar a implantação do pilar de Riscos do planejamento estratégico da LATAM e, especificamente, monitorar a gestão de riscos do Grupo e garantir a definição e gestão de uma matriz de riscos corporativos.

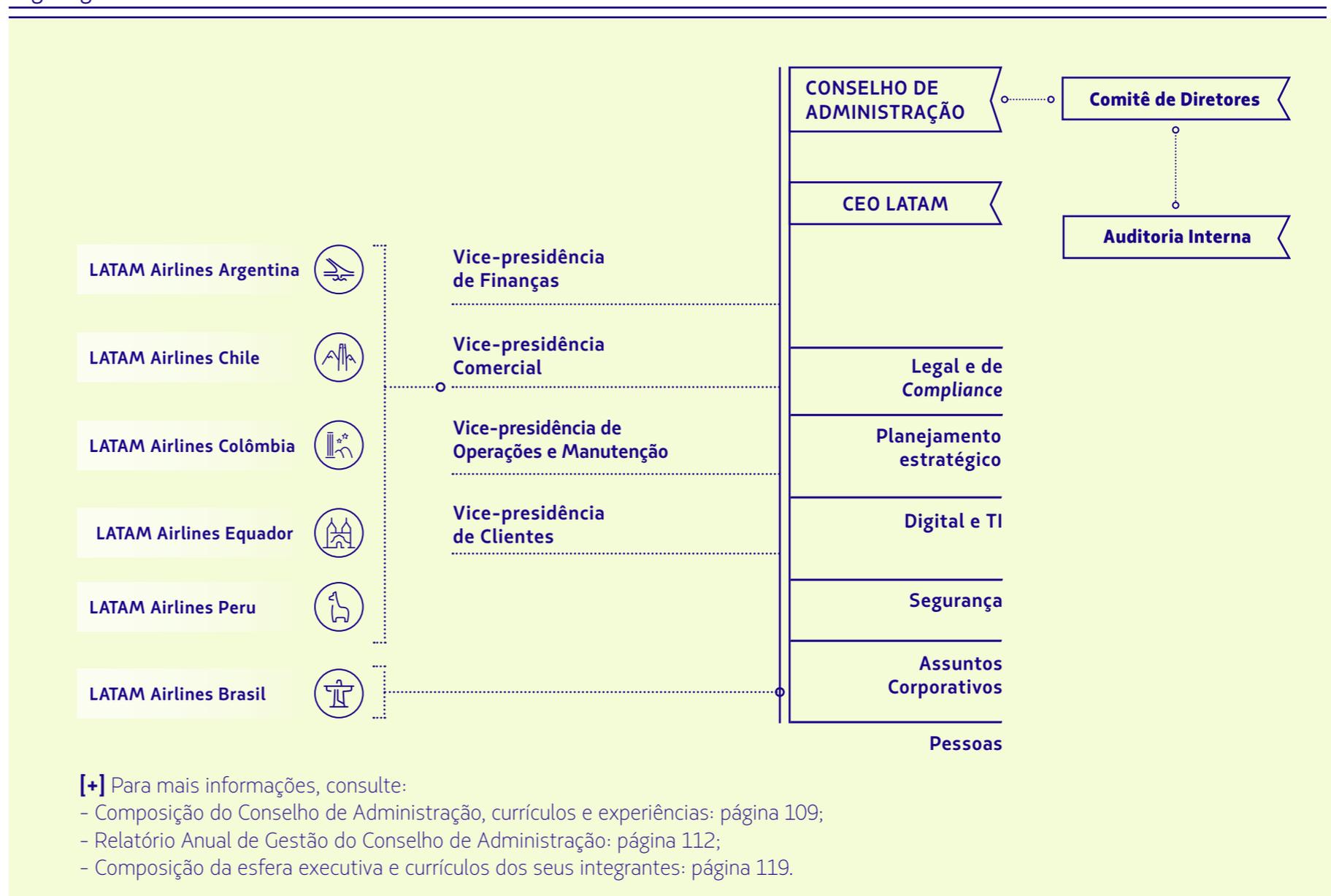
Esfera executiva

A esfera executiva se organiza em quatro grandes áreas: Clientes; Operações; Comercial; e Finanças, com uma clara divisão de responsabilidades pela execução e monitoramento da estratégia. Os executivos dessas quatro áreas e os vice-presidentes de Assuntos Legais e Compliance e de Assuntos Corporativos formam o Comitê Executivo, que se reúne semanalmente com o CEO. Apoiam o Comitê Executivo as áreas de Planejamento Estratégico, e outras vice-presidências participam das reuniões para tratar de temas específicos.

As áreas de Segurança, Assuntos Legais e Compliance, Assuntos Corporativos, Auditoria, Tecnologia e Planejamento Estratégico são transversais.

Cada filial conta com um CEO, que responde por sua operação.

Organograma



Remuneração (US\$) – 2020

NOME	CARGO	REFERENTE AO CONSELHO	REFERENTE AO COMITÊ DE DIRETORES	REFERENTE AO SUBCOMITÊ	TOTAL
Ignacio Cueto	Presidente	29.328,64	-	8.373,39	37.702,04
Enrique Cueto Plaza	Vice-presidente	10.967,97	-	6.854,19	17.822,16
Henri Philippe Reichstul	Conselheiro	10.689,95	-	6.970,61	17.660,56
Patrick Horn Garcia	Conselheiro	14.664,32	19.552,43	5.237,93	39.454,68
Enrique Ostalé Cambiaso	Conselheiro	7.997,93	-	7.507,00	15.504,93
Eduardo Novoa Castellón	Conselheiro	14.664,32	19.552,43	8.373,39	42.590,14
Nicolás Eblen Hirmas	Conselheiro	14.664,32	19.552,43	8.811,67	43.028,42
Sonia Villalobos	Conselheira	10.689,95	-	6.425,50	17.115,45
Alexander Wilcox	Conselheiro	2.302,68	-	956,81	3.259,49
Juan José Cueto Plaza	Ex-conselheiro	3.696,35	-	1.519,20	5.215,56
Carlos Heller Solari	Ex-conselheiro	1.899,00	-	-	1.899,00
Giles Agutter	Ex-conselheiro	7.294,50	-	2.602,72	9.897,22

Remuneração (US\$) – 2019

NOME	CARGO	REFERENTE AO CONSELHO	REFERENTE AO COMITÊ DE DIRETORES	REFERENTE AO SUBCOMITÊ	TOTAL
Ignacio Cueto	Presidente	42.238,87	-	16.895,54	59.134,41
Carlos Heller Solari	Vice-presidente	21.208,20	-	3.224,35	24.432,55
Eduardo Novoa Castellón	Conselheiro	23.320,31	31.093,75	18.656,25	71.244,60
Giles Agutter	Conselheiro	10.574,56	-	5.971,80	16.546,36
Henri Philippe Reichstul	Conselheiro	16.842,44	-	12.202,34	29.044,78
Juan José Cueto Plaza	Conselheiro	19.216,76	-	17.006,80	36.223,56
Nicolás Eblen Hirmas	Conselheiro	23.320,31	31.093,75	18.656,25	73.070,30
Sonia Villalobos	Conselheira	16.842,44	-	13.473,96	30.316,40
Patrick Horn Garcia	Conselheiro	16.643,54	22.191,39	11.625,14	50.460,08
Georges Antoine de Bourguignon Arndt	Ex-conselheiro	6.676,77	8.902,36	5.341,41	20.920,53

Remuneração do Conselho de Administração

Os valores das remunerações informadas correspondem a verbas de assistência mensal ao Conselho de Administração e ao Comitê de Diretores, como aprovado na Assembleia Ordinária de Acionistas de 30 de abril de 2020. Durante o exercício de 2020, o Conselho de Administração e o Comitê de Diretores não realizaram despesas extras a título de assessorias.



Remuneração de executivos

Em 2020, os principais executivos receberam US\$ 18.436.960 além de US\$ 13.343.991 relativos à participação de resultados, pagos no mês de março. A remuneração bruta totalizou US\$ 31.780.951. Em 2019, foram pagos US\$ 26.498.537 em remuneração e US\$ 10.332.268 em participação de resultados, totalizando remuneração bruta de US\$ 36.830.805.

Planos de remuneração

Os planos de remuneração implementados por meio da outorga de opções de subscrição e integralização de ações, outorgadas pelo LATAM Airlines Group aos colaboradores da Companhia e suas subsidiárias, são reconhecidos nas Demonstrações Financeiras conforme as disposições do IFRS 2 “Pagamentos baseados em ações”. Esses planos registram o efeito do valor justo das opções outorgadas sob remuneração de forma linear entre a data da concessão das referidas opções e a data em que se tornam irrevogáveis.

a. Plano de compensação LP3 (2020–2023)

A Companhia implantou um programa para um grupo de executivos com período de exigibilidade entre outubro de 2020 e março de 2023, em que o percentual de cobrança é anual e cumulativo. Trata-se de uma metodologia de alocação, isto é, de quantidade de unidades, na qual se define uma meta do valor da ação.

O bônus é ativado se o objetivo de preço da ação definido em cada ano for atingido. Caso o bônus seja acumulado até o último ano, o bônus total é dobrado – se o preço da ação for acionado. Esse plano de compensação ainda não foi provisionado, pois o preço da ação exigido para sua cobrança está abaixo da meta inicial.



Estrutura de propriedade

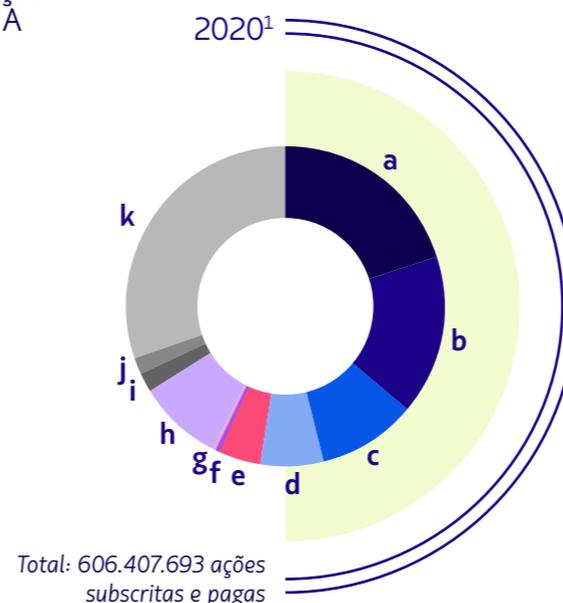
Propriedade

O objetivo do LATAM Airlines Group é manter um nível adequado de capitalização, que permita o acesso seguro aos mercados financeiros para o desenvolvimento de seus objetivos de médio e longo prazos, otimizando o retorno aos acionistas e mantendo uma sólida posição financeira.

O capital social da Companhia em 31 de dezembro de 2020 é de MUS\$ 3.146.265 divididos em 606.407.693 ações e, em 31 de dezembro de 2019, de MUS\$ 3.146.265 divididos em 606.407.693 ações de uma mesma e única série, nominativas, de caráter ordinário, sem valor nominal. Não há séries especiais de ações nem privilégios. A forma dos títulos de ações, sua emissão, resgate, cancelamento, perda, substituição e outras circunstâncias, bem como a transferência de ações, deverão ser regidos pelas disposições da LSA do Chile e sua regulamentação.

Em 31 de dezembro de 2020, a Companhia não conta com acionista controlador.

COMPOSIÇÃO ACIONÁRIA (%) 102-10

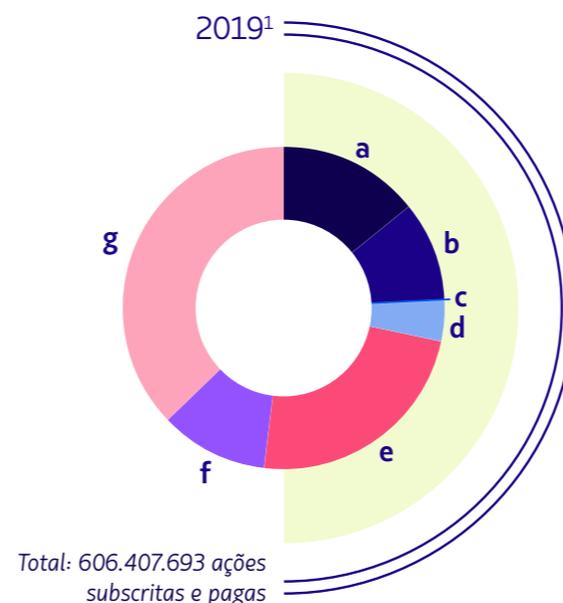


GRUPO ACIONÁRIO	TOTAL DE AÇÕES	%
● a - Delta Air Lines	121.281.538	20,00
● b - Grupo Cueto	99.381.777	16,39
● c - Qatar Airways ²	60.640.768	10,00
● d - Grupo Amaro ³	38.792.870	6,40
● e - Grupo Eblen	27.644.702	4,56
● f - Grupo Hirmas	1.488.971	0,25
● g - Grupo Bethia	1.000.000	0,16
● h - ADRs	53.057.983	8,75
● i - AFPs	10.803.877	1,78
● j - Investidores estrangeiros	9.939.708	1,64
● k - Outros	182.375.499	30,07
Total	606.407.693	100

1 Os valores de propriedade do Grupo Cueto nessa tabela já desconsideram a participação de 21,88% do Grupo Amaro na Costa Verde Aeronáutica S.A. após a transferência dessas ações a outra empresa de propriedade do Grupo Amaro, a TEP Aeronáutica S.A.

2 A Qatar tem 9,999999918% do total das ações emitidas da LATAM.

3 Os valores de propriedade do Grupo Cueto nessa tabela consideram a inclusão da TEP Aeronáutica S.A.



GRUPO ACIONÁRIO ¹	TOTAL DE AÇÕES	%
● a - Grupo Cueto	86.012.057	14,18
● b - Qatar Airways ²	60.640.768	10,00
● c - Grupo Hirmas	1.488.971	0,25
● d - ADRs	25.266.673	4,17
● e - AFPs	141.957.014	23,41
● f - Investidores estrangeiros	65.507.452	10,80
● g - Outros	225.534.758	37,19
Total	606.407.693	100

1 No fim de 2019, o mercado se preparava para a oferta pública de ações da Delta Airlines, e por isso é possível que vários acionistas tivessem as suas ações em corretoras de valores para participar.

2 A Qatar tem 9,999999918% do total das ações emitidas da LATAM.

Principais acionistas em 31 de dezembro de 2020

NOME OU RAZÃO SOCIAL	AÇÕES SUBSCRITAS E PAGAS EM 31/12/2020	%
Delta Airlines Inc.	121.281.538	20,00
Costa Verde Aeronáutica S.A.	82.376.937	13,58
Qatar Airways Investments (UK) Ltd. ¹	60.640.768	10,00
Banchile Corredores de Bolsa S.A.	53.835.781	8,88
JP Morgan Chase Bank	53.057.983	8,75
Santander Corredores de Bolsa Limitada	30.845.675	5,09
TEP Aeronáutica S.A.	26.783.613	4,42
BCI Corredores de Bolsa S.A.	19.042.479	3,14
Inversiones Andes SpA	13.187.037	2,17
Consortio Corredores de Bolsa S.A.	12.502.262	2,06
TEP Chile S.A.	12.009.257	1,98
Costa Verde Aeronáutica SpA	9.228.949	1,52

Todas as ações são da mesma série. A LATAM tem apenas uma série de ações.

¹ Qatar tem 9,999999918% do total de ações subscritas e pagas de LATAM.

Principais acionistas em 31 de dezembro de 2019

NOME OU RAZÃO SOCIAL	AÇÕES SUBSCRITAS E PAGAS EM 31/12/2020	%
Santander Corredores de Bolsa Limitada	97.716.892	16,1
Costa Verde Aeronáutica S.A.	67.878.651	11,2
Qatar Airways Investments (UK) Ltd. ¹	60.640.768	10,0
BCI Corredores de Bolsa S.A.	26.194.579	4,3
JP Morgan Chase Bank	25.266.673	4,2
Consortio Corredores de Bolsa S.A.	24.966.247	4,1
Itaú Corredores de Bolsa Limitada	23.162.008	3,8
Banco Itaú Corpanca por cuenta de inversionistas extranjeros	21.316.631	3,5
Banco Santander por cuenta de inversionistas extranjeros	21.033.689	3,5
Banchile Corredores de Bolsa S.A.	18.812.790	3,1
Inversiones Nueva Costa Verde Aeronautica Ltda.	18.133.406	3,0

Todas as ações são da mesma série. A LATAM tem apenas uma série de ações.

¹ Qatar tem 9,9999998% do total de ações subscritas e pagas de LATAM.

[+] O Acordo de Acionistas está nos **Anexos**.



Dividendos

O LATAM Airlines Group S.A. estabeleceu que os dividendos são iguais ao mínimo exigido por lei, ou seja, equivalem a 30% dos lucros de acordo com a regulamentação vigente. Isso não impede que, eventualmente, sejam distribuídos dividendos acima desse mínimo obrigatório, considerando particularidades e circunstâncias que possam surgir ao longo do ano.

Os dividendos referentes a 2019 não foram pagos em 2020 em função do processo de reorganização financeira.

Relações com investidores

A LATAM mantém um diálogo constante com seus acionistas e demais atores do mercado de capitais. No site de Relações com Investidores, divulga as demonstrações financeiras atualizadas, relatórios com resultados trimestrais, detalhamento sobre a governança corporativa e outros dados relevantes para auxiliar acionistas, investidores e analistas de mercado nas tomadas de decisão. Todas as etapas do plano de reorganização sob a proteção do Capítulo 11 da lei norte-americana também são divulgadas no site. Os conteúdos estão disponíveis em inglês, espanhol e português.

[+] Para saber mais, visite:
<http://www.latamairlinesgroup.net> e
<https://www.latamreorganizacion.com/>.



Políticas

Política de Financiamento

O escopo da Política de Financiamento da LATAM consiste em atender às necessidades de financiamento da empresa, incluindo a aquisição de ativos da frota, como aeronaves e motores, e os financiamentos de outros investimentos e de capital de giro.

Durante 2020, dentro do processo de reorganização nos termos do Capítulo 11 da Lei de Falências dos Estados Unidos em que está localizada, a empresa obteve um financiamento *debtor in possession* (DIP), no valor de US\$ 2,45 bilhões com vencimento em 8 de abril de 2022. Destes, US\$ 1,15 milhão foram sacados em 8 de outubro de 2020. Dessa forma, a empresa pôde apoiar e fortalecer a operação da LATAM e de todas as suas subsidiárias.

Adicionalmente, no início do exercício, a empresa possuía uma linha comprometida com um consórcio de 12 bancos no valor de US\$ 600 milhões (*Revolving Credit Facility* – RCF). Essa linha é garantida por avais constituídos por aeronaves, motores de reposição e peças de reposição em geral. Durante

o exercício, em função do impacto da pandemia provocada pela Covid-19, a LATAM girou 100% dessa linha.

Neste ano, a LATAM reduziu a maior parte de seus investimentos recorrentes, que normalmente correspondem a programas de aquisição de frotas. A LATAM costuma financiar entre 70% e 85% do valor dos ativos com empréstimos bancários, títulos garantidos por agências de promoção de exportações ou com empréstimos comerciais, investimentos de capital ou com recursos próprios. Os prazos de pagamento das diferentes estruturas de financiamento de aeronaves são, em sua maioria, de 12 anos. Além disso, a LATAM contrata uma porcentagem significativa de seus compromissos de compra de frotas por meio de arrendamentos operacionais como uma fonte adicional de financiamento.

Ao longo de 2020, a LATAM não adquiriu novas aeronaves e concentrou seus recursos na manutenção da operação e no ajuste do tamanho da frota de acordo com a demanda atual e projetada para os próximos anos, levando em consideração

a pandemia global. Nesse sentido, dentro do processo de reorganização em que se encontra, a LATAM tem dedicado esforços na revisão de seus contratos de frota com o objetivo de reestruturá-la.

Um dos principais objetivos da Política de Financiamento é garantir um perfil estável de vencimento de dívidas e compromissos de arrendamento, incluindo o serviço da dívida e o pagamento do aluguel da frota, que seja consistente com a geração de caixa operacional da LATAM, considerando o efeito que a pandemia causou.

Política de Risco de Mercado

Devido à natureza de suas operações, o grupo LATAM Airlines está exposto a riscos de mercado, como (i) risco de preço de combustível, (ii) risco de taxa de juros e (iii) risco de taxa de câmbio. Para se proteger total ou parcialmente desses riscos, a LATAM opera com derivativos financeiros para reduzir os efeitos adversos que eles podem gerar. A gestão do risco de mercado é realizada de forma abrangente e considera a correlação entre cada fator de mercado ao qual a empresa

está exposta. Para operar com cada contraparte, a empresa deve ter uma linha aprovada e um contrato-quadro assinado.

Risco de preço do combustível: A variação de preços dos combustíveis depende de forma importante da oferta e demanda de petróleo no mundo, das decisões tomadas pela Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep), da capacidade de refino mundial, dos níveis de estoque mantidos, da ocorrência ou não de fenômenos climáticos e fatores geopolíticos. A LATAM compra combustível para aeronaves denominado Jet Fuel. Para a execução de cobertura de combustível, existe um índice de referência no mercado internacional para esse ativo-objeto, que é o Jet Fuel 54 US Gulf Coast, que foi utilizado principalmente pelo grupo LATAM Airlines para realizar coberturas durante 2020. A LATAM também contratou coberturas para o Óleo de Aquecimento NYMEX, cujo objeto é a Política de Cobertura de Risco de Combustível, considerando a alta correlação que possui com o Jet Fuel 54.

A Política de Cobertura de Combustíveis estabelece um intervalo mínimo e máximo de cobertura do consumo de combustível da empresa, com base na capacidade de repassar as variações dos preços dos combustíveis para as tarifas, antecipação de vendas e cenário competitivo. Além disso, essa política estabelece áreas de cobertura, orçamentos de prêmios e outras restrições estratégicas, que são avaliadas periodicamente e apresentadas ao Comitê de Finanças da LATAM.

Em relação aos instrumentos de cobertura de combustível, essa política permite a contratação de Swaps e Opções Combinadas apenas para fins de cobertura, e não permite a venda de opções em termos líquidos.

Risco de taxa de juros dos fluxos de caixa: A variação nas taxas de juros depende fortemente da situação da economia mundial. Uma melhora nas perspectivas econômicas de longo prazo eleva as taxas de longo prazo, enquanto uma queda causa um declínio devido aos efeitos de mercado.

No entanto, se for considerada a intervenção governamental, em períodos de contração econômica, as taxas de referência costumam ser reduzidas de forma a impulsionar a demanda agregada, tornando o crédito mais acessível e aumentando a produção (da mesma forma que há aumentos da taxa de referência em períodos de expansão econômica).

A incerteza existente sobre como será o comportamento do mercado e dos governos e, portanto, como a taxa de juros sofrerá variações, origina um risco associado à dívida da LATAM sujeita a juros variáveis, aos investimentos que ela mantém e às novas emissões que poderiam ser realizadas pela empresa. O risco das taxas de juros sobre a dívida atual materializa-se no impacto nos fluxos de caixa futuros associados aos instrumentos financeiros devido às flutuações nas taxas de juros. Assim, uma taxa de juros mais alta pode significar um fluxo de caixa de pagamento de juros mais alto e vice-versa.

A exposição da LATAM a riscos de mudanças na taxa de juros de mercado está principalmente relacionada a obrigações de longo prazo com taxa variável.

Para reduzir o risco de eventual aumento das taxas de juros, o grupo LATAM Airlines pode utilizar contratos de *swap* de taxas de juros ou outros derivativos.

Em 31 de dezembro de 2020, a LATAM não possuía contratos de derivativos de taxas de juros atuais. Essas

posições foram fechadas antecipadamente pelas respectivas contrapartes, uma vez que a empresa entrou no processo de reorganização do Capítulo 11.

Risco de taxa de câmbio: A moeda funcional utilizada pela controladora é o dólar norte-americano. Existem dois tipos de riscos de taxa de câmbio: risco de fluxo de caixa e risco de balanço.

O risco de fluxo é gerado em decorrência da posição líquida de receitas e despesas em moeda diferente do dólar norte-americano. A LATAM vende seus serviços em dólares norte-americanos, em moedas locais e a preços indexados ao dólar norte-americano. No negócio de passageiros internacionais, a maior parte das tarifas depende do dólar norte-americano e, em menor medida, do euro. Nas empresas nacionais, a maioria das taxas é apresentada em moeda local, sem qualquer tipo de indexação ao dólar, com exceção das empresas nacionais no Peru e Equador, para as quais tanto as taxas quanto as vendas ocorrem em dólares. Por outro lado, algumas despesas do Grupo são denominadas em dólar norte-americano ou equivalentes ao dólar norte-americano, sobretudo custos com combustível, taxas aeronáuticas, arrendamento de aeronaves, seguros, componentes e acessórios para aeronaves. Outras despesas, como salários, são denominadas em moedas locais.

Como resultado do acima exposto, a LATAM está exposta a flutuações em várias moedas, principalmente o real brasileiro. O grupo LATAM Airlines protegeu a exposição ao risco da taxa de câmbio do real brasileiro, principalmente por meio de contratos a termo e opções de moeda durante 2020. No entanto, essas posições foram fechadas antecipadamente pelas respectivas contrapartes, uma vez

que a empresa entrou no processo de reorganização do Capítulo 11. Portanto, em 31 de dezembro de 2020, a LATAM não mantinha coberturas para moedas.

Por outro lado, o risco de balanço ocorre quando os itens registrados no balanço estão expostos às variações das taxas de câmbio, uma vez que esses itens estão expressos em uma unidade monetária diferente da moeda funcional. Embora a LATAM possa celebrar contratos de derivativos de cobertura para proteger o impacto de uma possível valorização ou desvalorização da moeda funcional em relação à moeda funcional usada pela controladora, durante 2020, a LATAM não realizou coberturas para o risco de balanço patrimonial.

O principal descasamento ocorre na empresa TAM S.A., cuja moeda funcional é o real e grande parte de seus passivos são expressos em dólares norte-americanos, apesar de seus ativos estarem expressos na moeda local. Em 31 de dezembro de 2020, a posição passiva da TAM S.A. excedeu a ativa em US\$ 150 milhões.

Política Financeira

O Departamento de Finanças Corporativas é responsável pela gestão da Política Financeira da empresa. Esta política permite responder de forma eficaz às alterações das condições exteriores ao funcionamento normal do negócio e, dessa forma, manter e antecipar um fluxo estável de recursos para garantir a continuidade das operações e o cumprimento das obrigações financeiras.

Além disso, o Comitê de Finanças, composto pelo vice-presidente executivo e membros do Conselho de Administração da LATAM, se reúne periodicamente para



revisar e propor ao Conselho a aprovação de assuntos não regulados pela Política Financeira. A Política Financeira do grupo LATAM Airlines visa os seguintes objetivos:

- Preservar e manter níveis de caixa adequados para garantir as necessidades da operação, sustentar o crescimento e cumprir as obrigações financeiras do Grupo.
- Manter um nível adequado de linhas de crédito com bancos locais e estrangeiros para acessar liquidez adicional em caso de contingências.
- Manter um nível ideal de endividamento, diversificar as fontes de financiamento, administrar o perfil de vencimento da dívida e minimizar os custos de financiamento.
- Obter superávits de caixa rentáveis por meio de aplicações financeiras que garantam risco e liquidez compatíveis com a Política de Aplicação Financeira.
- Reduzir os impactos dos riscos de mercado, como variações nos preços dos combustíveis, taxas de câmbio e taxas de juros sobre a margem líquida e posição de caixa da empresa.
- Gerenciar o risco de contraparte, por meio da diversificação e limites de investimentos e operações com as contrapartes.
- Manter uma visibilidade contínua da situação financeira projetada da empresa no longo prazo, de forma a antecipar situações de baixa liquidez, deterioração de *ratios* financeiros comprometidos com agências de *rating* etc.

- A Política Financeira fornece diretrizes e restrições para a gestão das operações de Liquidez e Investimentos Financeiros, Atividades de Financiamento e Gestão de Risco de Mercado.

Política de Liquidez e Investimento Financeiro

A LATAM busca manter uma posição de liquidez adequada para se proteger contra potenciais choques externos, a volatilidade e os ciclos inerentes ao setor. Nesse sentido, encerrou o exercício de 2019 com liquidez adequada, contando a partir de dezembro de 2019 com um índice de liquidez de 19,7% sobre o total das receitas dos últimos 12 meses. Essa liquidez considerou o caixa disponível e os investimentos líquidos de curto prazo, além de uma linha de crédito rotativo comprometida no valor total de US\$ 600 milhões com 12 instituições financeiras, tanto locais quanto internacionais (RCF).

Durante 2020, como resultado da pandemia de Covid-19, o negócio da aviação foi seriamente afetado de forma geral. Em particular, a receita das vendas de passagens caiu drasticamente, enquanto os pedidos de reembolso aumentaram. Para enfrentar essa situação, a princípio a LATAM entregou o RCF por completo entre os meses de março e abril.

Posteriormente, em 26 de maio de 2020, o grupo LATAM Airlines e algumas de suas subsidiárias entraram com o processo de recuperação judicial previsto no Capítulo 11 da Lei de Falências dos Estados Unidos. Em 9 de julho, a LATAM Airlines Brasil e outras subsidiárias do Grupo aderiram ao mesmo processo. Nesse processo, a LATAM obteve um financiamento denominado *debtor in possession* (DIP), que tem a característica de conceder aos seus credores

prioridade de pagamento sobre as demais obrigações não garantidas da empresa. Em 8 de outubro de 2020, a LATAM fechou o DIP, que tem uma linha comprometida de US\$ 2,45 bilhões com diversos investidores. Nesse mesmo dia, recebeu o primeiro repasse de US\$ 1,15 milhão, mantendo assim US\$ 1,30 milhão dessa linha comprometidos ao final do exercício e disponíveis para saque de acordo com as necessidades da empresa. Medido como caixa incluindo DIP disponíveis como percentual da receita total de 2020, a LATAM encerrou o ano com um indicador de liquidez de 68%.

Relativamente à Política de Investimento Financeiro, seu objetivo é centralizar as decisões de investimento de forma a otimizar a rentabilidade, ajustada pelo risco cambial, desde que seja mantido um nível adequado de segurança e liquidez. Além disso, busca administrar o risco diversificando contrapartes, prazos, moedas e instrumentos. Em termos de taxas de juros, 2020 foi um ano caracterizado globalmente por taxas muito baixas. Além disso, o processo do Capítulo 11, em seu parágrafo 345 (b), regula a manutenção de caixa de empresas em reorganização. Em conformidade com essa regulamentação, no fim do exercício fiscal, a LATAM manteve a maior parte de seus depósitos em bancos depositários autorizados pelo *Trustee* dos Estados Unidos, do Distrito Sul de Nova York, do Tribunal de Falências dos Estados Unidos (bancos depositários autorizados).



**NOSSO
NEGÓCIO**



Contexto setorial

Com o objetivo de analisar o ambiente econômico em que a companhia está inserida, a seguir, são expostas brevemente a situação e a evolução das principais economias que a afetam nacional, regional e globalmente.

Embora a economia já comece a deixar para trás os níveis mais baixos de atividade observados nos primeiros meses de 2020, durante o ano a pandemia de Covid-19 causou um grande impacto em todo o mundo. Para proteger a vida das pessoas e permitir que os sistemas de saúde possam lidar com a situação, estratégias como isolamento, confinamento e fechamentos generalizados têm sido usadas para conter a propagação do vírus. Isso fez com que o crescimento da economia mundial em 2020 diminuísse.

Embora a projeção para o crescimento mundial esteja sujeita a grandes incertezas, para 2020 o Fundo Monetário Internacional (FMI)¹ espera que a economia mundial contraia 3,5%, 0,9 ponto percentual acima de sua estimativa anterior, devido a uma melhora antes do previsto durante o segundo semestre do ano. O FMI projeta um crescimento mundial

para 2021 em 5,5%, 0,3 ponto percentual a mais do que o estimado anteriormente, devido à mesma aceleração observada no fim de 2020 e às expectativas positivas relacionadas ao processo de vacinação mundial aliadas às políticas de apoio fiscal adicional anunciadas por diversos governos. Para os Estados Unidos, o FMI estimou uma contração de 3,4% para 2020 e um crescimento de 5,1% para 2021 (2,0 pontos percentuais a mais de crescimento do que anteriormente previsto para 2021). Da mesma forma, as estimativas do FMI para todos os países da União Europeia caíram, com contração de 7,2% para 2020 e crescimento de 4,2% para 2021 (1,0 ponto percentual a menos que o crescimento anteriormente previsto para 2021).

Por outro lado, estimou uma contração da economia latino-americana em 7,4% em 2020, e que ao longo de 2021 espera um crescimento de 4,1%, 0,5 ponto percentual acima do estimado anteriormente pelo FMI para 2021. Espera-se que a economia brasileira cresça 3,6% em 2021, e, no caso do Chile, a expectativa do Banco Central é que a economia cresça entre 5,5% e 6,5% em 2021.

[+] Outras informações relevantes estão disponíveis nos Anexos:
Marco regulatório; Fatos relevantes.

1 Segundo relatório publicado em janeiro de 2021: <https://www.imf.org/en/Publications/WEQ/Issues/2021/01/26/2021-world-economic-outlook-update>.

Resultados financeiros

Em 31 de dezembro de 2020, a controladora registrou resultado negativo de MUS\$ 4.545.887, o que representa uma variação negativa de MUS\$ 4.736.317 em relação ao lucro de MUS\$ 190.430 do exercício anterior. A margem líquida passou de 1,8% em 2019 para -104,9% em 2020.

O lucro operacional para o ano de 2020 totaliza um prejuízo de MUS\$ 1.665.288, que comparado ao lucro de MUS\$ 741.602 em 31 de dezembro de 2019 registra uma variação negativa equivalente a 324,6%, enquanto a margem operacional atinge -38,4%, 45,5 pontos percentuais abaixo do ano de 2019.

O lucro operacional dos doze meses de 2020 diminuiu 58,4% em relação ao ano de 2019, atingindo MUS\$ 4.334.669. Essa redução se deve, em grande parte, à queda de 69,9% nas Receitas de Passageiros; por outro lado, as Receitas de Cargas e o item Outras Receitas aumentaram 13,7% e 13,9% respectivamente. O impacto da desvalorização do real brasileiro representa uma receita ordinária inferior de aproximadamente US\$ 360 milhões.

Durante o mês de junho de 2020, foi anunciada a cessação por tempo indeterminado das operações da LATAM Airlines Argentina S.A., devido às condições da indústria local agravadas pela pandemia de Covid-19, com 12 destinos domésticos deixando de operar. A LATAM Airlines Argentina S.A., no encerramento do exercício fiscal de 2019, apresentou em sua demonstração do resultado individual lucro operacional de US\$ 229 milhões.

A receita de passageiros atingiu MUS\$ 2.713.774, que comparada a MUS\$ 9.005.629 nos doze meses de 2019 representa uma redução de 69,9%. Essa variação se deve principalmente a uma queda de 62,7% na capacidade medida em ASK, somada a uma queda de 18,8% no RASK, o efeito de uma redução de 7 pontos percentuais na taxa de ocupação juntamente com uma queda de 12% nos rendimentos em relação ao ano anterior. A queda no fator de carga é explicada pela aplicação de quarentenas, restrições de viagens e menor demanda como resultado do surto de Covid-19.

Em 31 de dezembro de 2020, as receitas de carga atingiram MUS\$ 1.209.893, o que representa um aumento de 13,7% em relação a 2019, apesar da queda de 12,7% no tráfego medido em RTK e de 25,9% da capacidade medida em ATK. Os rendimentos aumentaram 30,2%, impulsionados principalmente pela mudança no ambiente competitivo devido à crise da Covid-19. Além disso, as cabines dos aviões de passageiros foram equipadas para o transporte de carga, e as frequências e destinos dos voos de carga foram aumentados.

O item Outras receitas mostra um aumento de MUS\$ 50.138, principalmente devido a MUS\$ 62.000 recebidos

como indenização da Delta Air Lines Inc. pelo cancelamento da compra de 4 aeronaves A350, e MUS\$ 9.240 correspondente à devolução antecipada de aeronaves arrendadas ao Qatar Airways, ambos durante o segundo trimestre de 2020.

Em 31 de dezembro de 2020, os custos operacionais totalizavam MUS\$ 5.999.957, que, em comparação com o exercício fiscal de 2019, representam custos inferiores de MUS\$ 3.689.368, equivalente a uma queda de 38,1%, enquanto o custo unitário para ASK aumentou 65,8%. Além disso, o impacto da desvalorização do real brasileiro nesse item representa custos menores de aproximadamente US\$ 440 milhões. As variações por item são explicadas da seguinte forma:

a) Salários e benefícios diminuíram MUS\$ 832.702 devido à redução salarial voluntária acordada desde março por mais de 90% dos funcionários, que resultou em uma economia de aproximadamente US\$ 130 milhões, associada à queda do quadro médio e depreciação das moedas locais, especialmente o real brasileiro e o peso chileno.

b) O combustível diminuiu 64,3%, equivalente a MUS\$ 1.883.665. Essa queda corresponde principalmente a 22,8% de menores preços sem cobertura e a uma queda de 53,9% no consumo medido em galões. Ao longo de 2020, a companhia reconheceu uma perda de MUS\$ 14.316 por cobertura de combustível, em comparação com a perda de MUS\$ 23.110 nos doze meses de 2019.

c) As comissões apresentam decréscimo de MUS\$ 129.974 devido à redução do tráfego de passageiros.

d) Depreciação e amortização diminuíram MUS\$ 80.590 em 31 de dezembro de 2020. Essa variação é explicada principalmente pela queda na depreciação para manutenção, efeito da redução das horas de voo da frota de passageiros durante os últimos nove meses de 2020.

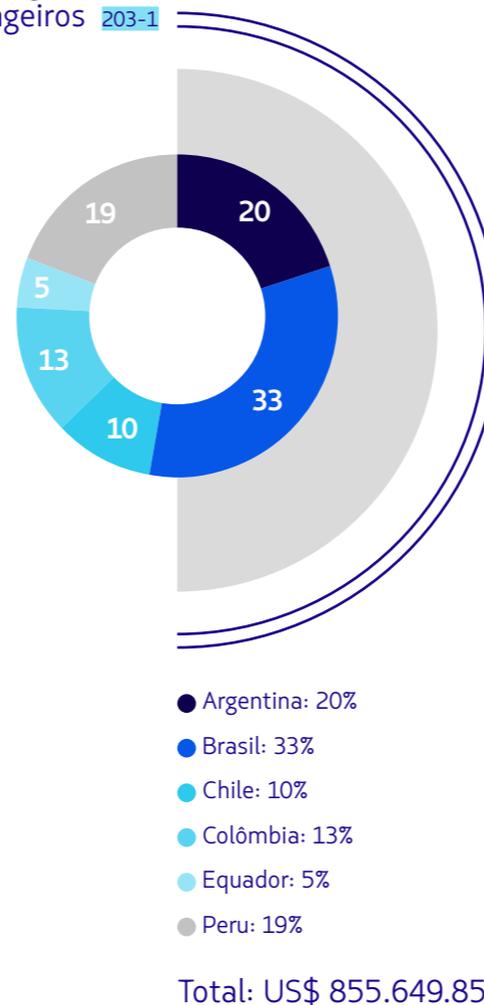
e) Outros arrendamentos e taxas de desembarque diminuíram MUS\$ 555.854, principalmente devido aos custos com taxas aeroportuárias e serviços de manuseio (handling) impactados pela redução da operação.

f) O serviço de Passageiros diminuiu MUS\$ 163.642, representando uma variação de 62,6%, explicada principalmente pela redução de 61,9% no número de passageiros.

g) Manutenção apresenta custos mais elevados de MUS\$ 27.771, equivalente a 6,2%. Apesar da queda nas operações, nos últimos meses de 2020, foram incorridos os custos necessários para a preservação das aeronaves em solo. Adicionalmente, no quarto trimestre, os valores foram atualizados em função de compromissos de devolução programada de aeronaves arrendadas.

h) Outros Custos Operacionais apresentam uma redução de MUS\$ 70.712, principalmente devido ao efeito de menores custos com tripulações e sistemas de reserva, em função da queda da operação e da demanda.

Impactos econômicos indiretos – impulso econômico gerado por passageiros 203-1



Em 2020, a LATAM transportou quase 855,3 mil passageiros em voos internacionais para a América do Sul. Considerando a média de gastos por turista informada pelos órgãos de turismo e estatística¹ na Argentina, Brasil, Chile, Colômbia, Equador e Peru, os viajantes aportaram US\$ 855,7 milhões à economia da região.

¹ Fontes consultadas:
yvera.tur.ar
dadosefatos.turismo.gov.br
subturismo.gob.cl
banrep.gov.co
turismo.gob.ec
promperu.gob.pe



SNAPSHOT

PRINCIPAIS INDICADORES 102-7	2018 ¹	2019	2020
Financeiros (US\$ mil)			
Receitas operacionais	10.368.214	10.430.927	4.334.668
Custos operacionais	(9.663.095)	(9.689.325)	(5.999.957)
Resultado operacional	886.984	741.602	-1.665.289
Margem operacional	8,8%	7,1%	-38,4%
Lucro líquido	181.935	190.430	-4.545.887
Margem líquida	1,8%	1,8%	-104,9%
Ebitda	2.259.612	2.211.578	-275.903
Margem Ebitda	21,8%	21,2%	-6,4%
Caixa e equivalente em caixa ² /receita dos 12 meses anteriores	19,3%	19,7%	39,0%
Alavancagem ³	3,9x	4,0x	NS
Operações			
Operação de passageiros			
Capacidade (ASK) – milhão	143.265	149.116	55.718
Tráfego consolidado (RPK) – milhão	119.077	124.521	42.624
Taxa de ocupação (ASK)	83,1%	83,5%	76,5%
Receitas/ASK (centavos de US\$)	6,1	6,5	4,9
Total de passageiros transportados (mil)	68.806	74.189	28.299
Operação de carga			
Capacidade (ASK) – milhão	6.498	6.357	4.708
Tráfego consolidado (RTK) – milhão	3.583	3.526	3.078
Taxa de ocupação (ATK)	55,1%	55,5%	65,4%
Receitas/ATK (centavos de US\$)	18,3	17,1	25,7
Toneladas transportadas (mil)	921	903,8	785,0

1 Os valores de 2018 foram reapresentados de acordo com as Normas Internacionais de Contabilidade (International Financial Reporting Standards – IFRS) de 2016.

2 Inclui linha de crédito rotativo.

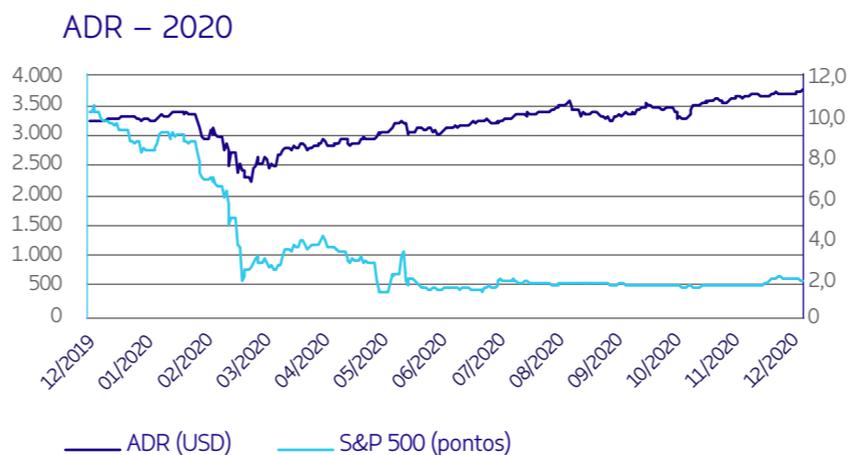
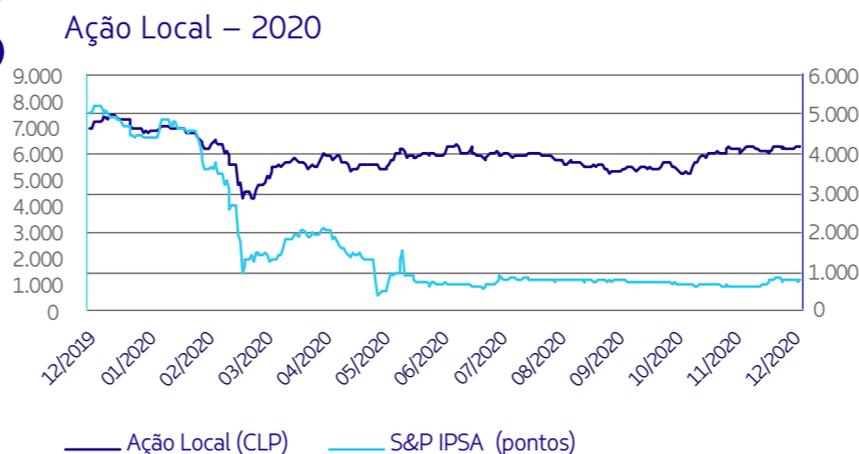
3 Dívida líquida ajustada/Ebitda ajustado (últimos 12 meses).

NS: Não significativo.

Informações da bolsa de valores

LATAM Airlines Group S.A. é uma sociedade anônima registrada na Comissão para o Mercado Financeiro sob o n. 306, cujas ações são negociadas na Bolsa de Valores Eletrônica do Chile. Devido ao Capítulo 11, o programa de ADR não está mais listado na Bolsa de Valores de Nova York (NYSE). Desde então, os ADRs da LATAM são negociados nos Estados Unidos no mercado OTC.

A série de preços de ADR (e desempenho anual) considera os valores de ADR na NYSE e, em seguida, no mercado OTC após sua exclusão em 10 de junho.



RENDIMENTO ANUAL			
-83.17%	16.26%	-83.22%	-10.55%
ADR	S&P 500	Ação local	S&P IPSA

VOLUMES NEGOCIADOS POR TRIMESTRE – AÇÃO LOCAL (BOLSA DE SANTIAGO)			
2020	Nº DE AÇÕES NEGOCIADAS	PREÇO MÉDIO (CLP)	VALOR TOTAL (CLP MILHÕES)
Primeiro trimestre	77.877.242	4.437,42	345.574,22
Segundo trimestre	488.890.208	1.535,04	750.464,40
Terceiro trimestre	72.951.392	1.264,02	92.211,73
Quarto trimestre	30.303.763	1.220,17	36.975,86

VOLUMES NEGOCIADOS POR TRIMESTRE – ADR			
2020	Nº DE AÇÕES NEGOCIADAS	PREÇO MÉDIO (CLP)	VALOR TOTAL (CLP MILHÕES)
Primeiro trimestre	85.039.681	5,82	397.141,56
Segundo trimestre	599.335.086	2,12	1.036.566,93
Terceiro trimestre	31.326.685	1,56	37.878,90
Quarto trimestre	10.251.935	1,68	12.615,68

Gestão de riscos

O gerenciamento de riscos da LATAM está baseado nas diretrizes da Política Corporativa de Riscos, que estabelece os principais aspectos a serem monitorados, os instrumentos de mitigação, os planos de ação e os papéis e responsabilidades nesse processo. No fim de 2020, as áreas de Riscos e de Auditoria Interna foram reunidas na Diretoria de Auditoria e Controles Internos, que se reporta diretamente ao Comitê do Conselho de Administração. O comitê é composto por três conselheiros e exerce a função de Comitê de Auditoria.

No ano, a matriz de riscos, que considera a probabilidade de ocorrência versus o impacto potencial do risco na operação, era composta por 55 riscos transversais e emergentes, distribuídos em 14 categorias (como financeira, ambiental, operacional, de segurança e regulatória, entre outras). Áreas específicas, como Procurement e Segurança, contam com matrizes próprias.

Entre os riscos emergentes identificados, estão o de segurança cibernética e a lenta recuperação do setor aéreo por causa da pandemia e de possíveis novos surtos de Covid-19.

Agilidade

Para conferir mais rapidez e assertividade à tomada de decisão durante a pandemia e a preparação do plano de reorganização da LATAM, o Grupo aumentou a frequência das reuniões com lideranças e vice-presidentes das diferentes áreas. A Mesa de Risco foi temporariamente suspensa e será reativada em 2021, incorporando os aprendizados do novo formato, incluindo cenários nos quais diferentes riscos se materializam simultaneamente e a análise dos impactos correlacionados.

Em 2020, teve início a atualização do mapa de riscos da LATAM, com a participação de todas as vice-presidências. O processo será concluído em 2021 e inclui a análise da efetividade dos planos de ação colocados em prática em 2020.

Segurança da informação

A segurança da informação é um tema estratégico para a LATAM: representa um risco reputacional e pode ocasionar perdas financeiras significativas. A Gerência de Segurança da Informação, ligada à Diretoria de Tecnologia da Informação, é responsável pelos processos, ferramentas e políticas, em um trabalho coordenado com outras equipes. O tema é tratado também em um comitê dedicado, formado por representantes de distintas áreas: Controles Internos, Compliance e Assuntos Legais, entre outras.

O aperfeiçoamento contínuo dos mecanismos de proteção foi fundamental em 2020, quando, apesar do aumento expressivo de tentativas de ataque cibernético, não houve violações significativas de dados de clientes.

Certificação PCI DSS

A LATAM passou por recertificação pela norma internacional PCI DSS, referência na indústria de meios de pagamento, que atesta que o Grupo detém todos os controles para proteger os dados dos titulares dos cartões de crédito e débito e reduzir/evitar fraudes relacionadas. O processo ampliou o escopo da certificação anterior, com a inclusão da nova plataforma digital da LATAM e da operação brasileira do programa de fidelidade.

[+] A lista completa dos fatores de risco da LATAM se encontra na seção **Anexos**.

Lei Geral de Proteção de Dados

Desde setembro de 2020, está em vigor no Brasil a Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD), com as diretrizes que devem guiar empresas e outros agentes quanto ao tratamento de informações pessoais de clientes, colaboradores, fornecedores e outros *stakeholders*.

A LATAM Brasil, com o suporte da área de Segurança da Informação, está trabalhando na adequação de seus processos para garantir o cumprimento à lei e o alinhamento às melhores práticas.

Informações adicionais

Seguros aeronáuticos: a LATAM conta com Seguro de Aviação, Casco e Responsabilidades Legais, que cobre todos os riscos inerentes à navegação aérea comercial, como a perda ou avaria de aeronaves, motores e peças sobressalentes e responsabilidade civil perante terceiros (passageiros, carga, bagagem, aeroportos etc.).

Após a associação da LAN e da TAM, o seguro das duas empresas passou a ser gerenciado pelo LATAM Airlines Group, que deu seguimento à prática adotada pela LAN desde 2006 em conjunto com o Grupo IAG (composto pela British Airways, Iberia e suas subsidiárias e franqueadas). O aumento dos volumes negociados se traduziu em melhorias na cobertura e menores custos operacionais.

Seguros gerais: cobrem diversos riscos que podem afetar o patrimônio da empresa, que é protegido por um seguro multirrisco (que inclui riscos de incêndio, roubo, equipamentos de informática, remessas de valores e outros com base em coberturas de todos os riscos), seguro de automóvel, seguro de transporte aéreo e marítimo e seguro de responsabilidade civil. Além disso, a empresa contrata

seguro de vida e acidentes que cobre o pessoal da empresa.

Clientes: nenhum cliente da LATAM representa individualmente mais de 10% das vendas.

Fornecedores: em 2020, oito fornecedores representavam individualmente mais de 10% de sua categoria: Orbital e Acciona Airports Americas SpA (aeroporto), Unilode Aviation Solutions (administração local), Gate Gourmet (*catering*), Kuehne Nagel (transportes), Google Inc. y Facebook (*marketing*), Hotel Miami BL Partners (hotéis), CAE (serviços a colaboradores) e Everfit S.A. (uniformes).

Marcas e patentes: a empresa e suas filiais utilizam diversas marcas comerciais, que se encontram devidamente registradas junto aos organismos competentes nos diversos países em que realizam suas operações ou constituem a origem e/ou o destino dessas operações, com o objetivo de distinguir e comercializar seus produtos e serviços nesse país. Entre as principais marcas estão: LATAM Airlines, LATAM Airlines Brasil, LATAM Airlines Chile, LATAM Airlines Colômbia, LATAM Airlines Equador, LATAM Airlines Peru, LATAM Cargo, LATAM PASS e LATAM Travel, entre outras. [102-2](#)

Plano de investimentos

Os gastos de capital da LATAM estão relacionados à aquisição de aeronaves, equipamentos relacionados a aeronaves, equipamentos de tecnologia da informação, infraestrutura de apoio e financiamento de depósitos pré-entrega. As despesas totalizaram US\$ 324,3 milhões em 2020, US\$ 1,27 bilhão em 2019 e US\$ 660,7 milhões em 2018. As compras de ativos intangíveis totalizaram US\$ 140,2 milhões em 2019, US\$ 96,2 milhões em 2018 e US\$ 87,3 milhões em 2017.

O gráfico a seguir apresenta as despesas de capital estimadas para 2021, que estão sujeitas a alterações e podem diferir das despesas de capital reais.

DESPESAS DE CAPITAL ESTIMADAS (US\$ MILHÃO)	2021
Compromissos de frota ¹	773
Pré-pago (PDP) ²	259
Outras despesas ³	822

1 O valor dos compromissos de frota apresentados inclui todas as entregas comprometidas com estimativas de (i) alterações nas datas de entrega programadas; (ii) conversão de certos tipos de aeronaves; e (iii) aeronaves cujas entregas não são esperadas, independentemente do contrato de financiamento na chegada, que representa a soma do Capex da aeronave e dos acordos futuros de decolagem e relocação.

2 Representa pagamentos de pré-entrega feitos pela LATAM ou entradas recebidas pela LATAM após o recebimento da aeronave. Todos os PDPs não pagos deverão ser quitados durante 2021.

3 Outras despesas incluem estimativas de despesas de capital em motores de reserva e peças sobressalentes, manutenção de frota, projetos e outros, incluídos no balanço patrimonial e compras de ativos intangíveis.

No momento, a LATAM não pode determinar totalmente os níveis ajustados de despesas de capital estimadas devido à menor demanda por viagens aéreas. O valor real e o prazo de investimentos futuros podem ser significativamente menores do que as estimativas da empresa, como resultado do impacto da pandemia de Covid-19 na demanda de viagens nas regiões em que a LATAM opera.



SUSTENTABILIDADE



Estratégia e compromissos

102-9 e 102-12

A Política Corporativa de Sustentabilidade da LATAM reúne os princípios que devem guiar os executivos na definição e execução das estratégias e iniciativas de desenvolvimento sustentável, fortalecendo os processos de gestão de riscos e responsabilidades. Seu conteúdo está em linha com diferentes normas, compromissos e princípios externos, como o Pacto Global e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas (ONU), os Princípios Orientadores Sobre Empresas e Direitos Humanos e a GRI.

O documento orienta a tomada de decisão sobre os temas de sustentabilidade realizada pelo Conselho de Administração e pelo Comitê Executivo. Em 2020, a sustentabilidade passou a ser uma das cinco prioridades da LATAM, após uma profunda reflexão sobre sua forma de gerar valor e se relacionar com seus *stakeholders*. Influenciaram esse processo as mudanças do setor aéreo, os crescentes desafios sociais e ambientais em todo o mundo e o compromisso do Grupo com o futuro.

Esse processo, ainda em andamento, visa fortalecer os vínculos com clientes, colaboradores, fornecedores, comunidades, organizações setoriais e da sociedade civil, órgãos públicos e entidades reguladoras. Para isso, foram realizados diálogos com stakeholders externos, como especialistas e representantes de organizações não governamentais dos cinco países onde a LATAM tem operações domésticas. Participaram o CEO e os vice-presidentes.

Como parte desse trabalho, a LATAM revisou sua estratégia de sustentabilidade, focando em crescer de forma sustentável em longo prazo e de gerar valor compartilhado para todos os seus *stakeholders*. Além de ampliarem os impactos positivos para a sociedade, as novas diretrizes podem conferir uma vantagem competitiva para o Grupo, consolidando-o como um ativo importante em todas as comunidades onde opera.

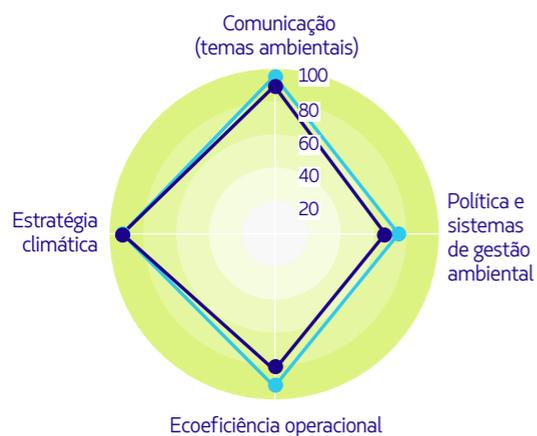
A estratégia foi aprovada pelo Conselho de Administração no fim do ano e será lançada em 2021, com a divulgação das metas e das iniciativas concretas para alcançá-las.

Índice Dow Jones de Sustentabilidade

A LATAM utiliza como *benchmark* e instrumento de monitoramento e gestão o Índice Dow Jones de Sustentabilidade (DJSI), principal guia para a avaliação do desempenho em sustentabilidade das organizações. Anualmente, o DJSI seleciona as empresas de capital aberto de diferentes setores com melhor desempenho em temas econômico-financeiros, sociais, ambientais, de governança e *compliance* e de relacionamento com cliente, e as lista em diferentes índices.

Por seis anos consecutivos, a LATAM integrou a categoria World do DJSI, como uma das empresas mais sustentáveis do mundo. Em 2020, apesar de ter alcançado um bom desempenho (ver gráficos), a LATAM não fez parte da lista de empresas selecionadas porque o índice exclui as companhias em processo de reorganização financeira. Mesmo assim, seguirá utilizando o resultado da análise como orientador de melhoria dos processos.

Dimensão ambiental

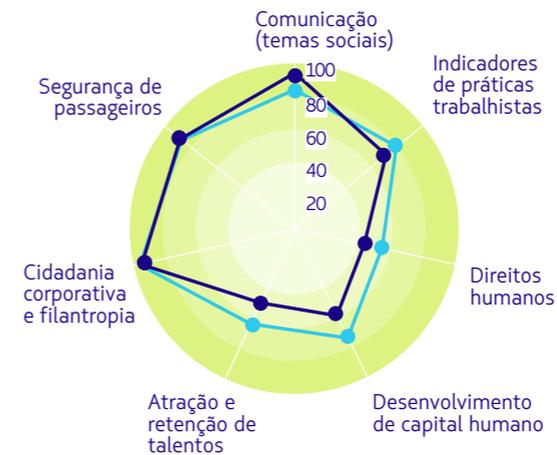


● LATAM ● Média do setor

Dimensão econômica



Dimensão social



Financial Times Stock Exchange (FTSE)

Pelo segundo ano consecutivo, a LATAM integrou o FTSE4Good, que integra a série de índices da Financial Times Stock Exchange (FTSE), da Bolsa de Valores de Londres. O FTSE4Good avalia cerca de 300 indicadores relacionados a questões ambientais, sociais e de governança corporativa. Foi criado em 2001 pela parceria entre a FTSE, o Fundo das Nações Unidas para a Infância (Unicef) e o Ethical Investment Research Service (EIRIS) e apoia a decisão de membros do mercado financeiro interessados em investir em organizações comprometidas com a sustentabilidade.

Alinhamento aos ODS

O Grupo se mantém comprometido com os ODS da ONU desde o lançamento da agenda global, em 2015, e em 2019 elencou os objetivos e metas que mais se conectam com as suas atividades e direcionamentos estratégicos do negócio.

Confira, a seguir, as principais iniciativas realizadas em 2020 pela LATAM, que contribuem para o atingimento de 22 das 169 metas do compromisso.



Energia limpa e acessível

✓ META PARA 2030¹

7.2 Aumentar a participação de energias renováveis na matriz energética global

▫ INICIATIVA LATAM

- Apoio e monitoramento da agenda que visa impulsionar a produção de combustíveis de menor impacto ambiental, como biocombustíveis e hidrogênio verde (página 65)



Trabalho decente e crescimento econômico

8.4 Melhorar a eficiência dos recursos globais e dissociar o crescimento econômico da degradação ambiental

8.7 Erradicar o trabalho forçado, a escravidão moderna, o tráfico de pessoas e eliminar o trabalho infantil

8.8 Proteger os direitos trabalhistas e promover ambientes de trabalho seguros

- Foco na geração de valor para todos os *stakeholders* (página 52)
- Práticas de trabalho dignas e compromisso com a equidade salarial (página 77)
- Matriz de riscos relacionados a direitos humanos, aplicada pelas operações e que subsidia planos de ação (página 56)



Indústria, inovação e infraestrutura

9. Modernizar a infraestrutura e tornar as indústrias mais sustentáveis (mais eficientes e com tecnologias e processos industriais limpos)

- Programa LATAM Fuel Efficiency para otimizar o consumo de combustível de aviação, reduzindo os impactos ambientais da operação (página 63)

¹ O enunciado das metas foi editado; a redação completa está disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs>



Consumo e produção responsáveis

✓ META PARA 2030¹

12.2 Gestão sustentável e uso eficiente dos recursos naturais

12.4 Manejo de produtos químicos e resíduos, ao longo de todo o ciclo de vida

12.5 Reduzir a geração de resíduos

▷ INICIATIVA LATAM

- Redução e compensação de emissões de GEE, correta gestão dos resíduos e consumo racional de recursos naturais (página 62 a 69)



Ação contra a mudança global do clima

13.1 Resiliência e capacidade de adaptação às mudanças climáticas

13.2 Integrar medidas relativas à mudança do clima nas políticas, estratégias e planejamentos nacionais

13.3 Melhorar a educação, a conscientização e a capacidade humana e institucional sobre mudanças climáticas

- Identificação de riscos e oportunidades relacionadas (página 65)
- Adesão a iniciativas setoriais (página 63)
- Uso eficiente de combustível de aviação (página 63)
- Compensação de emissões de GEE (página 66)



Vida terrestre

15.5 Reduzir a degradação de habitats naturais e da perda de biodiversidade; proteger e evitar a extinção de espécies ameaçadas

- Programa Avião Solidário – eixo Meio ambiente (página 57)

¹ O enunciado das metas foi editado; a redação completa está disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs>



Direitos humanos

Em sua Declaração de Compromisso em Direitos Humanos, a LATAM define com transparência as diretrizes de atuação em suas operações e relacionamentos, como o repúdio ao trabalho infantil, forçado e análogo ao escravo e a episódios de assédio moral, físico e sexual e o compromisso com a liberdade sindical, a saúde e segurança, a remuneração justa e as condições de trabalho adequadas, sem condicioná-los a gênero, raça, idade, orientação sexual e nacionalidade. O documento, elaborado segundo normativas internacionais como a Declaração Universal dos Direitos Humanos, a Carta das Nações Unidas e os Princípios e Direitos Fundamentais do Trabalho da Organização Internacional do Trabalho (OIT), contém também as consequências previstas no caso de violações.

Para fazer a gestão do tema, a LATAM identifica e classifica – de acordo com impacto e probabilidade de ocorrência – os riscos relacionados a direitos humanos em toda a operação. O trabalho teve início no Peru, com a elaboração da matriz de riscos, definição de prioridades e o estabelecimento de planos de ação.

Uma das medidas adotadas pela LATAM Airlines Peru foi a estruturação de um comitê dedicado ao tema de assédio, com uma estrutura paritária de representantes indicados pela gestão e pelos colaboradores. Também houve uma série de palestras de conscientização sobre o assunto para os líderes da área comercial. O trabalho foi interrompido em função da pandemia e deverá ser retomado em 2021 com outras áreas.

Em 2020, a metodologia permitiu a construção da matriz de riscos na LATAM Airlines Equador e na LATAM Airlines Colômbia. O trabalho será estendido às operações no Brasil e no Chile em 2021.

 O documento está disponível nesse [site](#).



Programa Avião Solidário

O programa Avião Solidário coloca a serviço da sociedade e sem custo a estrutura, a conectividade e a capacidade do negócio de transportar passageiros e cargas. O programa é potencializado por parcerias com organizações, fundações e entidades governamentais e representa uma das maiores contribuições da empresa à sociedade.

Com o objetivo de gerar valor para a comunidade na América do Sul, o Avião Solidário coloca a *expertise* do grupo LATAM a serviço da sociedade e de forma gratuita, como uma ponte aérea nos momentos de necessidade.

São três linhas de ação:

- **Saúde:** os diferenciais da companhia na região possibilitam oferecer às comunidades uma ponte aérea para atender diversas necessidades de saúde, seja com o transporte de pacientes, profissionais de saúde e insumos médicos, seja por conectar doadores e pacientes de transplante por meio do transporte de órgãos, tecidos e medula óssea;
- **Meio ambiente:** transporte de cientistas e integrantes de ONG ambientais por motivos profissionais, como pesquisas, transporte de animais em risco de vida, perigo de extinção ou que necessitam reabilitação. Também realiza o transporte de resíduos reciclados de regiões remotas;

- **Desastres naturais:** transporte de vítimas, equipes de apoio e ajuda comunitária em casos de enchentes, incêndios, terremotos, tsunamis, deslizamentos de terra e erupções vulcânicas.

O Avião Solidário está ativo desde 2012 e em 2020 foi realizado nos cinco países em que as filiais mantêm operações domésticas: Brasil, Chile, Colômbia, Equador e Peru.



AVIÃO SOLIDÁRIO COVID-19

1.374
passagens doadas
(para profissionais de saúde em combate à Covid-19, pacientes de outras enfermidades para tratamentos, cirurgias e outros).

395,5 toneladas de insumos médicos transportados.



Em 2021, o grupo LATAM se colocou à disposição dos governos para distribuir sem custo as vacinas nos países onde tem voos domésticos regulares.



129,2 toneladas de ajuda humanitária para atingidos do furacão Iota.

AVIÃO SOLIDÁRIO MEIO AMBIENTE

Transporte de **143,5 toneladas**. Inclui materiais recicláveis transportados da Ilha de Páscoa (Chile) e da Ilha de San Andrés (Colômbia) e **4 animais resgatados** no Brasil e no Chile.



Apoio às operações de salvamento de animais durante incêndios no Pantanal, Brasil.

Europa Alemanha

No ano, foram 8 transportes de células-tronco, envolvendo rotas da Europa para o Chile, do Chile para a Europa e do Brasil para a Argentina.

Pela primeira vez, um cargueiro da LATAM transportou células-tronco de um doador da Alemanha que salvaram a vida de uma menina no Chile.



Transporte de 392 kg de ração, 20 kg de peles de tilápia para tratamento de queimados e 206 caixas de transporte de animais.

Há voos que não podem esperar

No mês de abril de 2020, ápice da primeira onda de Covid-19 na América do Sul, o Avião Solidário da LATAM realizou o transporte de células-tronco de Frankfurt (Alemanha) para Santiago (Chile) para o tratamento de uma menina de 9 anos com leucemia. A ação integrou a aliança da LATAM com a Fundação DKMS, organização que mantém um banco mundial de doadores de transplantes de medula óssea.

O voo foi planejado por uma equipe multidisciplinar de mais de 30 pessoas. Toda a tripulação foi treinada segundo protocolos internacionais para transporte e manuseio de células-tronco. O comandante do voo foi o responsável por garantir a preservação do material genético.

Ao longo do ano, foram nove transportes de células-tronco, que possibilitaram uma segunda chance de vida a pacientes com câncer no Chile, na Argentina e na Europa.

Necessidade de saúde

Em 2020, o programa Avião Solidário transportou médicos e outros profissionais de saúde a diferentes localidades na América do Sul para apoiar o enfrentamento da pandemia de Covid-19 e outras doenças. No total, foram doadas 1.374 passagens para médicos e pacientes.

No ano, também foram transportados 1.165 órgãos e tecidos no Brasil, resultado da parceria entre a LATAM Airlines Brasil e o Ministério da Saúde. No fim do ano, a LATAM Airlines Chile firmou um acordo de cooperação com o Ministério da Saúde chileno. A expectativa é firmar parcerias semelhantes nos demais países em que opera.

Transporte de recicláveis

O grupo LATAM realiza o transporte de materiais recicláveis da Ilha de Páscoa, distante 6 horas de voo de Santiago (Chile), e do arquipélago de San Andrés, no caribe colombiano. A ação colabora para a gestão local de resíduos em habitats vulneráveis.

A iniciativa foi paralisada com o cancelamento dos voos de passageiros para a Ilha de Páscoa em função da pandemia, e foi retomada pela LATAM Cargo. Além de garantir o abastecimento de regiões isoladas durante a pandemia (leia mais na página 25), a companhia passou a transportar os volumes reciclados. A renda gerada com a comercialização dos recicláveis é revertida para projetos de preservação ambiental da ilha.

No total, em 2020, o Avião Solidário voltado ao meio ambiente transportou 143,5 toneladas, entre recicláveis e animais resgatados.



Furacão Iota: ajuda humanitária para San Andrés

Em meados de novembro de 2020, o arquipélago colombiano de San Andrés, Providência e Santa Catalina foi fortemente atingido pelo furacão Iota, de categoria 5. Graças ao programa Avião Solidário ativado e ao comprometimento das equipes da LATAM, foi possível transportar mais de 70 toneladas de insumos, entre alimentos, água e máscaras de proteção. Foram três voos, um com um avião Boeing 767, da LATAM Cargo, e dois por aeronaves Airbus A320 da LATAM Airlines Colômbia. Os Airbus tiveram suas cabines de passageiros adaptadas para transportar a carga.

Os insumos foram arrecadados pela Fundação Pro-Archipiélago e pela Unidade Nacional de Gestão de Risco de Desastres da Colômbia. Essa foi a primeira vez que um avião cargueiro aterrissou na ilha.

Combater os incêndios do Pantanal brasileiro

O programa Avião Solidário também atuou no combate aos incêndios florestais que atingiram o Pantanal brasileiro em meados de 2020. Na parceria firmada com a ONG Ampara Animal/Ampara Silvestre, que coordenou a campanha Pantanal em Chamas, a LATAM levou à região 392 quilos de ração, 206 caixas de transporte e 20 kg de peles de tilápia, utilizadas no tratamento das queimaduras sofridas pelos animais.

Considerado patrimônio natural mundial pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (Unesco), o Pantanal é a maior planície de área alagada do mundo. Rico em fauna e flora, é ocupado por animais ameaçados de extinção, como a onça-pintada.

O transporte de animais a santuários, por meio do programa Resgate Animal, é uma atividade regular do Avião Solidário em seu eixo voltado ao meio ambiente. Em 2020, foram resgatados quatro animais.



SNAPSHOT

AVIÃO SOLIDÁRIO	2018	2019	2020
Saúde			
Passagens doadas	4.606	4.149	1.374
Órgãos, tecidos e células tronco transportados	598	807	1.174
Insumos médicos (t) – Covid-19	NA	NA	395,5
Desastres naturais			
Carga transportada como ajuda humanitária (t)	16	87	524,7
Meio ambiente			
Animais transportados	25	93	143,5
Transporte de materiais recicláveis e animais (t) ¹	170	204	

NA: não se aplica.

1 Os dois indicadores passaram a ser monitorados de forma consolidada a partir de 2020.

Mesmo durante a pandemia, o Avião Solidário não parou e continuou cruzando os céus da América do Sul para apoiar iniciativas de saúde, meio ambiente e ajuda humanitária.

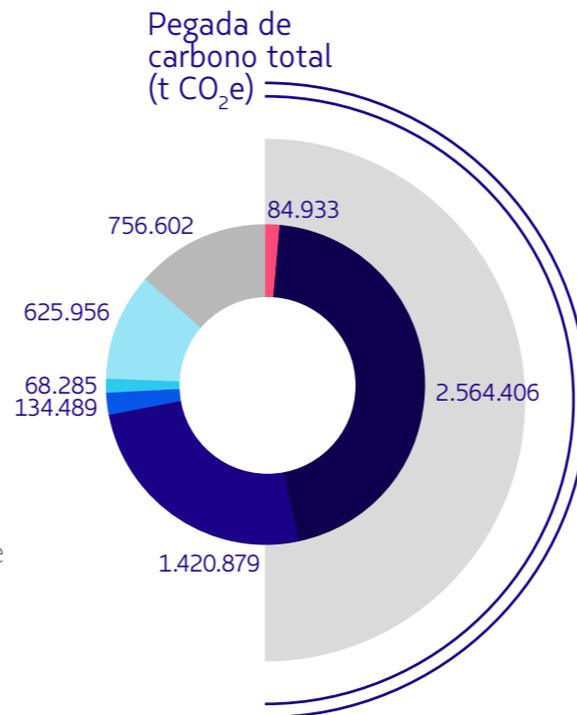


Mudanças climáticas

305-1, 305-2, 305-3, 305-4 e 305-5

Segundo o Painel Intergovernamental de Mudanças Climáticas (IPCC, na sigla em inglês), a aviação responde por 3% das emissões de gases de efeito estufa (GEE). Para reduzir seu impacto nas mudanças climáticas, a LATAM trabalha com dois temas prioritários: aumentar a eficiência no uso de combustíveis e iniciativas de compensação de emissões.

Anualmente, o Grupo realiza seu inventário de GEE segundo as diretrizes da norma ISO 14.064. Devido à redução do número de voos realizados durante a pandemia, a pegada de carbono total da LATAM foi de 5.655.551 toneladas de CO₂e, uma redução de 54% em comparação com 2019. A pegada de carbono líquida correspondeu a 5.521.062 toneladas de CO₂e, redução de 55% em relação ao desempenho do ano anterior.



Total: 5.655.551 t CO₂e

- LATAM Airlines Argentina¹
- LATAM Airlines Brasil
- LATAM Airlines Group
- LATAM Airlines Colômbia
- LATAM Airlines Equador
- LATAM Airlines Peru
- LATAM Cargo

1. Refere-se às emissões até junho de 2020, quando o Grupo encerrou suas operações domésticas no país.

Pegada de carbono total

5.655.551 t CO₂e

Pegada de carbono líquida total

5.521.062 t CO₂e

Intensidade de emissões aéreas

81 kg CO₂e/100 RTK

Intensidade de emissões líquidas totais

79,7 kg CO₂e/100 RTK

[+] Informações detalhadas sobre o inventário de GEE estão disponíveis a partir da **página 175**, na seção Anexos.

[+] Para informações sobre emissões de gases que impactam a camada de ozônio, do óxido de nitrogênio (NO_x) e óxido de enxofre (SO_x), consulte a **página 175**.

Base científica

No início de 2020, o Grupo foi o primeiro do setor aéreo nas Américas a aderir à Science Based Target initiative (SBTi), coalizão formada pelo Pacto Global, Carbon Disclosure Project (CDP), World Resources Institute (WRI) e WWF.

A coalizão defende o uso de bases científicas na definição das metas que contribuam para o atingimento do estabelecido no Acordo de Paris: limitar o aumento da temperatura do planeta a 1,5 °C em relação aos níveis pré-industriais, conforme recomendado no quinto relatório do IPCC, de 2013.

Ao longo do ano, a SBTi se dedicou a desenvolver ferramentas específicas de cálculo para a indústria aérea, e a LATAM participou das consultas públicas realizadas. Com as ferramentas definidas, o Grupo vai estabelecer suas metas e validá-las com a coalizão.

CORSIA: o compromisso da indústria aérea

O setor da aviação, coordenado pela IATA e a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), adotou uma série de medidas para enfrentar o aumento das emissões. Entre elas, destaca-se o Corsia (Esquema de Compensação e Redução de Carbono na Aviação Internacional), o único do mundo desse tipo. O Corsia rege as emissões de gases de efeito estufa da aviação civil internacional e visa alcançar a meta de crescimento neutro em carbono a partir de 2020 e de, em 2050, reduzir 50% das emissões na comparação com 2005. O acordo se limita aos voos internacionais, que são responsáveis por 60% das emissões totais. Os 40% são gerados em voos domésticos.

Para definir seus compromissos, a LATAM se orienta pelo Corsia, que foi referendado pelos 191 Estados-membros da OACI e será realizado em duas etapas. As operações domésticas das filiais da LATAM ainda não aderiram à etapa voluntária de participação (fase 1), que começa em 2021. A etapa obrigatória (fase 2) começará em 2027.

Uso eficiente de combustível [302-4 e 305-5](#)

O programa corporativo LATAM Fuel Efficiency gera impactos ambientais e financeiros positivos. Ao promover o uso eficiente de combustíveis, reduz a pegada de carbono e os gastos com esse insumo, que é o principal custo operacional no setor. Desde 2012¹, o programa aumentou 6,52% da eficiência do Grupo.

Os resultados em 2020 foram afetados pelos novos procedimentos durante a pandemia: maior uso do motor auxiliar (APU) em atividades no solo, aumento do tempo de permanência no solo para higienização, uso do ar-

condicionado durante todo o desembarque para assegurar a renovação do ar da cabine. O equipamento utiliza filtros HEPA (sigla em inglês para *high efficiency particulate air*), que retêm 99,97% das partículas, vírus e bactérias.

Ao longo do ano, a LATAM seguiu investindo em novas iniciativas de eficiência. Concluiu o projeto de retrofit das aeronaves *narrow-body*, possibilitando realizar toda a etapa de taxiamento nos aeroportos com apenas um motor ligado, sem utilizar o APU.

Tiveram sequência, ainda, os esforços para otimizar a quantidade de combustível definido para cada rota, reduzindo o peso total das aeronaves. Com exceção da LATAM Airlines Brasil, os motores auxiliares da frota também foram renovados. No fim do ano, começou a ser desenhada uma ferramenta de *analytics*, que cruzará diferentes informações para apoiar a decisão sobre a quantidade ideal em cada voo.

Foram economizados 32,1 milhões de galões de combustível (4.207 TJ de energia) em 2020, o que equivale a US\$ 63,8 milhões. Por causa da pandemia, os valores absolutos são menores que os registrados em anos anteriores, mas, em termos percentuais, a eficiência aumentou 0,52 ponto percentual em relação a 2019.

1 Apesar de o programa existir desde 2010, é considerado somente o histórico de dados verificados externamente desde 2012.

LATAM Fuel Efficiency 302-3 e 302-4

Balço 2012–2020

- **6,52% de ganhos** de eficiência no uso de combustível;
- Consumo evitado de **353.377.266** de galões de combustível, o que equivale a **3.370.583 toneladas** de GEE em emissões evitadas;
- **US\$ 853,2 milhões** economizados.

META IATA

Aumentar a eficiência no consumo de combustíveis em 1,5% ao ano no período 2005-2020.

DESEMPENHO LATAM

15% no uso de combustível por 100 RTK desde 2012¹, com uma média anual de 2%.

¹ Apesar de a meta da IATA estabelecer o ano-base 2005, a LATAM utiliza o ano de 2012 para estabelecer a comparação e monitorar os avanços.

Com responsabilidade, informação científica e senso de urgência, o Grupo colabora para o enfrentamento das mudanças climáticas.



Riscos e oportunidades 201-2

Diante das mudanças climáticas, a LATAM adota uma perspectiva de análise de riscos e oportunidades em um mundo em transição para uma economia de baixo carbono. Um dos riscos mais materiais é a adoção de leis e normativas nos países em que o Grupo opera, com o estabelecimento de taxas para as organizações que não conseguem compensar suas emissões de GEE. Na Colômbia, o pagamento já existe. Em 2020, a LATAM Colômbia neutralizou 100% das emissões de suas operações aéreas domésticas, garantindo a isenção da cobrança de US\$ 5 para cada tonelada de CO₂ emitida. No ano anterior, a companhia não conseguiu cumprir o estabelecido, tendo efetuado o pagamento correspondente. Na Europa, alguns países já taxam a emissão de gases que afetam a camada de ozônio, como o NO_x (óxido de nitrogênio), enquanto na América Latina países como Brasil e Chile avançam nas discussões em torno do tema.

Outro risco mapeado é o da ocorrência de fenômenos climáticos extremos, como ciclones e furacões, decorrentes do aumento da temperatura na Terra. Esses eventos podem acarretar o cancelamento de voos, a interrupção temporária das operações do Grupo e, em médio prazo, a diminuição da demanda por voos para a região atingida.

Na perspectiva de oportunidades, o desempenho do Grupo em relação ao tema pode representar um diferencial competitivo que impacta a preferência de passageiros e os investimentos direcionados a empresas que gerenciam temas ESG (sigla em inglês para ambiental, social e de governança), além de elevar o sentimento de orgulho e pertencimento da equipe.

Biocombustíveis

As especificidades do Brasil – extensão territorial, setor agrícola consolidado e *expertise* na produção de etanol à base de cana-de-açúcar – fazem do país uma referência do mundo quando o assunto é biocombustível.

A LATAM Airlines Brasil sempre integrou as discussões brasileiras sobre a produção de biocombustível para aviação em larga escala, individualmente e por meio da Associação Brasileira de Empresas Aéreas (ABEAR). O objetivo é impulsionar o desenvolvimento dessa fonte de energia limpa.

O Grupo também acompanha com atenção a Estratégia Nacional de Hidrogênio Verde, lançada pelo Ministério da Energia chileno em novembro de 2020. Com a estratégia, o Chile pretende impulsionar sua produção de hidrogênio verde nos próximos anos.

Impulso legal

O Brasil conta com uma política nacional (RenovaBio) para estimular a produção de biocombustíveis. Atualmente, os distribuidores de combustíveis fósseis do país seguem metas de redução de emissões e estão obrigados a comprar os chamados créditos de descarbonização (CBIOS), negociados na Bolsa de Valores brasileira (B3).



Compensação de emissões

Em 2020, em função do contexto do setor com a pandemia de Covid-19, o investimento em projetos de compensação se limitou à LATAM Airlines Colômbia, com a neutralização de 143,1 mil toneladas de CO₂. A filial é carbono neutro nas operações terrestres aéreas domésticas. Os projetos desenvolvidos no ano foram:

- Plantação de 2.234 hectares nos municípios de Maripán, Puerto Gaitán e Puerto López do departamento de Meta; e
- Recuperação de solos degradados com o uso de incentivos financeiros nas regiões Central e Leste da Colômbia.



MUDANÇAS CLIMÁTICAS 302-3 e 305-4	2018	2019	2020
Emissões totais (t CO ₂ e)	11.535.117	12.386.323	5.655.551
Emissões líquidas (t CO ₂ e)	11.178.625	12.253.203	5.521.062
Intensidade de emissões na operação aérea (kg CO ₂ e/100 RTK)	80,1	82,1	81,0
Intensidade de emissões líquidas na operação total (kg CO ₂ e/100 RTK)	77,9	82,8	79,7
Intensidade energética (MWh/100 RTK) ¹	0,3	0,4	0,6
Uso racional de combustíveis (redução em relação à média da IATA) ²	7,9%	5,7%	7,2%
Eficiência em combustível LATAM (litros/100 RPK)	31,8	32,6	32,0
Operação de passageiros	3,0	3,0	3,2
Operação de carga	19,8	21,7	20,7
Consumo de energia (TJ) ³	340.440	383.583	218.521

1 Considera o consumo interno e externo.

2 Em comparação com o consumo médio em 2019, segundo dados da IATA, que representam 80% do tráfego aéreo mundial.

3 Inclui operações terrestres e aéreas.

Gestão ambiental e ecoeficiência

A LATAM conta com sistema interno de gestão ambiental (SGA) e sistemas certificados externamente em três unidades.

- O SGA da LATAM Cargo em Miami (Estados Unidos) é certificado pela norma ISO 14001/2015.
- A LATAM Chile e a LATAM Colômbia contam com a certificação IEnvA (IATA Environmental Assessment), criada pela IATA para o setor aéreo. A adesão à IEnvA é voluntária e compreende dois estágios. O primeiro considera o alcance dos SGA, o compromisso da alta direção e o mapeamento dos requisitos legais e ambientais pertinentes e dos aspectos e impactos ambientais das atividades. O segundo, mais avançado, inclui a definição de metas e programas, realização de auditorias e controles operacionais e a capacitação das equipes.

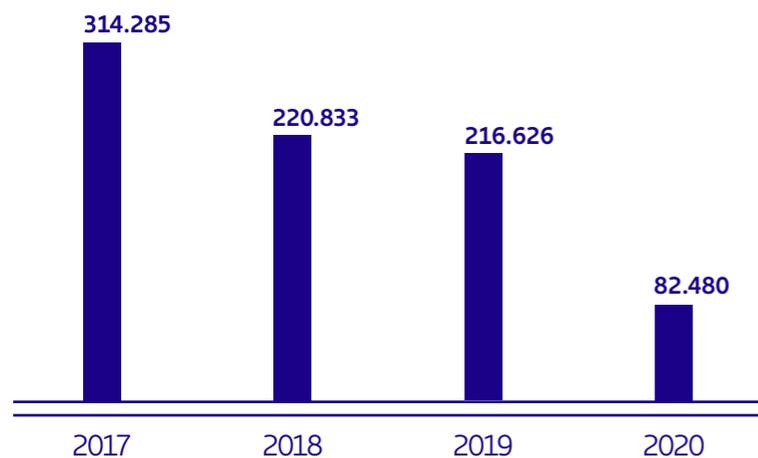
- A LATAM Chile possui a certificação da IEnvA estágio 2 para suas operações internacionais e a LATAM Colômbia é certificada no estágio 1, considerando operações domésticas e internacionais, escritórios administrativos e Base de Manutenção.

Ecoeficiência

O Grupo busca reduzir seus impactos ambientais com foco no consumo racional de água e energia e na redução e eliminação de resíduos.

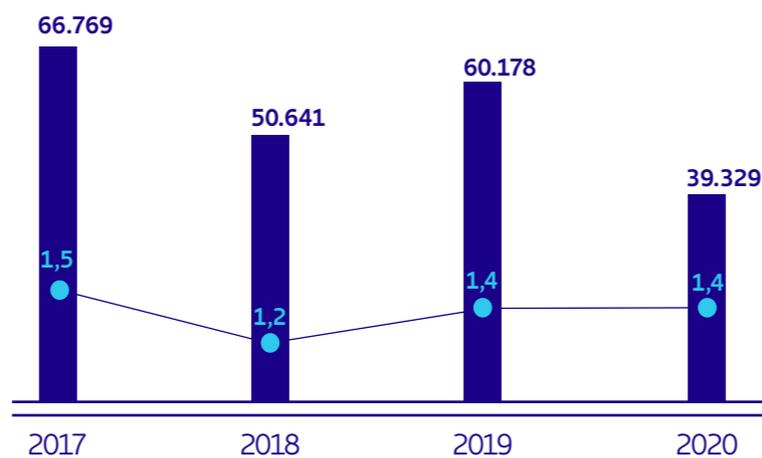
Em 2020, o consumo de água caiu 62% em comparação com 2019, e o de energia, 35%. A variação se deve à redução da operação no cenário de pandemia.

Consumo de água (m³)¹ 303-1



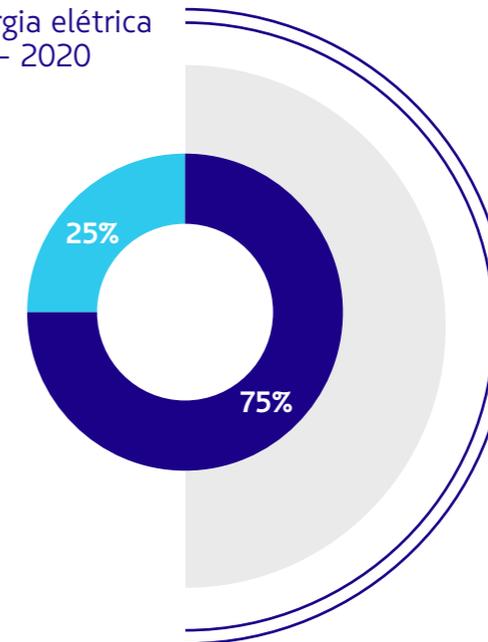
1 O abastecimento é realizado pelas redes municipais nos diversos países de operação, sem captação direta de água pela LATAM. O indicador considera 100% da operação.

Consumo de energia elétrica (MWh) e intensidade energética (MWh/FTE)²



2 FTE: full time employee (colaborador de jornada integral).

Consumo de energia elétrica (%) – 2020



- Fontes renováveis
- Fontes não renováveis

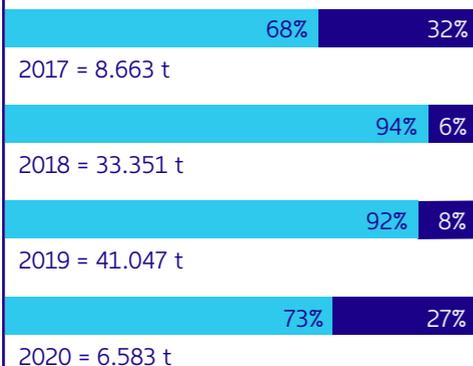
Total: 39.329 MWh

As informações sobre o consumo total de energia estão no **Anexo**.

Destinação de resíduos

Em 2020, a LATAM registrou uma redução de 84% na geração de resíduos em relação a 2019. O total foi 31% menor que o de 2015, ano-base para a meta de redução (10%) definida pelo Grupo.

Resíduos (%) 306-3



Obs.: O indicador cobre 100% das operações.

■ Perigosos
■ Não perigosos

Destinação de resíduos (t) 2020 306-3, 306-4 e 306-5

RECUPERAÇÃO DE RESÍDUOS

Resíduos perigosos	120
Reciclagem	120
Resíduos não perigosos	642
Reciclagem	642
Total de resíduos recuperados	742

DISPOSIÇÃO FINAL DE RESÍDUOS

Resíduos perigosos	4.699
Incineração (com recuperação energética)	177
Incineração (sem recuperação energética)	76
Aterro sanitário	38
Outros tipos de disposição final	4.408
Resíduos não perigosos	1.122
Incineração (com recuperação energética)	4
Aterro sanitário	1.016
Outros tipos de disposição final	103
Total de resíduos enviados para disposição final	6.583

Recicle a sua Viagem

Recicle a sua Viagem é um programa global do Grupo que possibilita a gestão sustentável dos resíduos gerados a bordo. Tripulantes e passageiros participam da coleta seletiva das embalagens dos produtos do Mercado LATAM comercializados durante o voo, permitindo a reciclagem de plásticos, alumínio e vidro. A iniciativa teve início em 2019 nos voos domésticos do Chile. Em março de 2020, teve que ser suspensa em cumprimento aos novos protocolos de segurança adotados durante a pandemia, que previam menor interação entre tripulação e passageiros. A expectativa é retomar o trabalho na operação doméstica do Chile em 2021 e implantá-lo nos voos domésticos da LATAM Airlines Brasil, da LATAM Airlines Colômbia, da LATAM Airlines Equador e da LATAM Airlines Peru em 2022.



SNAPSHOT

GESTÃO AMBIENTAL E ECOEFICIÊNCIA	2018	2019	2020
Unidades com SGA implementados	94%	91%	91%
Unidades com SGA certificados	3%	3%	3%
Consumo de água (m³)	220.833	216.626	82.480
Destinação de resíduos (t)	33.351	41.047	6.583

SEGURANÇA



Compromisso de todos

A segurança de passageiros, colaboradores e comunidades é um valor fundamental da LATAM e se orienta pela Política de Segurança, Qualidade e Meio Ambiente, alinhada aos parâmetros da OACI. O aperfeiçoamento contínuo dos procedimentos, o monitoramento constante do desempenho e o engajamento das equipes consolidam a cultura de segurança no Grupo.

Os indicadores de segurança nos voos, nas atividades de manutenção e de carga, nas operações terrestres e relativos à infraestrutura aeroportuária são monitorados pela vice-presidência de Segurança, reportados mensalmente ao CEO e integram a pauta do Conselho de Administração.

Campanhas internas conscientizam as equipes para a importância do comportamento seguro, e uma plataforma *on-line* recebe notificações de incidentes e desvios. A informação é utilizada no mapeamento de riscos e nos planos de melhoria. Em 2020, a plataforma recebeu em média 5,60 notificações a cada 100 voos.

Gestão da segurança

O Sistema de Gestão de Segurança é formado por um conjunto de ferramentas, programas e processos de auditoria que possibilitam ao Grupo acompanhar seu desempenho em segurança em todas as frentes, identificar situações de risco antecipadamente e tomar as decisões para minimizá-las de forma coordenada e rápida. A matriz de fatores de risco e graus de criticidade é atualizada sistematicamente, considerando tanto os dados das análises internas quanto informações sobre episódios externos à companhia.

O modelo também busca oportunidades de evolução por meio do monitoramento de metas mensais definidas com base nos seis melhores resultados alcançados nos dois anos anteriores.

Ferramentas

Um sistema capta 96% das informações de cada voo, processa-as automaticamente para identificar desvios nos

procedimentos operacionais e orientar preventivamente sobre ações de manutenção. A LATAM analisa detalhadamente as causas dos desvios e adota planos de correção.

Desde 2016, quando foi implantado, o sistema vem sendo aperfeiçoado: a cobertura aumentou de 1.280 para 3.000 parâmetros por segundo, a medição tornou-se mais precisa e diminuiu o tempo entre o pouso da aeronave e o processamento das informações. Nos aviões que contam com rede Wi-fi/3G (cerca de 40% da frota em 2020), o processamento é imediato. Nos demais, 80% das informações do voo são disponibilizadas em até três dias, menos de metade do prazo necessário há quatro anos.

Os dados alimentam o painel de monitoramento de segurança, no qual é possível visualizar o desempenho por rota, por aeroporto, por frota, por tipo de desvio e outras segmentações. Os relatórios são enviados semanalmente para os responsáveis de cada frota. Há também o recorte

Tecnologia a favor da segurança

Em 2020, a LATAM deu início ao projeto Safety II, que usa ferramentas avançadas de *analytics* para cruzar e processar dados de diferentes aspectos da segurança, como fatores humanos, condições climáticas e manutenção das aeronaves. A informação possibilitará aprimorar o modelo preditivo de gestão da segurança operacional.

Com uma extensa base de dados e a análise automatizada das relações entre as diferentes variáveis, será possível identificar de forma mais precisa os fatores com potencial de afetar positivamente o desempenho, para que sejam estendidos a toda a operação, e aqueles que elevam os riscos e devem ser gerenciados.

das informações por piloto, cujos dados ficam disponíveis no aplicativo Pilot LATAM. No *app*, o piloto visualiza detalhes de seu desempenho e pode compará-lo à média da frota que ele está alocado, além de ter acesso aos incidentes identificados durante os voos. Os dados por piloto são tratados com total confidencialidade.

Programas 403-7

Com foco no bem-estar psicológico de pilotos e copilotos, a LATAM realiza o programa SeguraMente, que oferece suporte em casos de problemas pessoais e familiares. O programa prevê consultas com médicos especialistas e acompanhamento psicológico. É oferecido nas operações de passageiros e carga no Brasil, na Colômbia e no Chile. Em 2020, será implantado nas filiais do Equador, Peru e Paraguai.

Na LATAM Airlines Brasil, há também o programa ProAjuda, que apoia casos de dependência química. Além de pilotos e copilotos, podem participar outros tripulantes e colaboradores das áreas de manutenção, despacho operacional de voo e carga e descarga de bagagens. Vale lembrar que a LATAM realiza o controle de álcool e drogas em todas as filiais por meio de testes por amostragem e sem aviso prévio. Em 2020, as diretrizes que norteiam o processo na LATAM Airlines Chile foram atualizadas em linha com as mudanças definidas pelas autoridades legais do país.

Auditorias

O Sistema de Gestão de Segurança da LATAM também é formado pelas auditorias, divididas em três grupos.

1. Auditorias internas periódicas, que avaliam a maturidade dos processos operacionais implementados.
2. Auditorias internas baseadas nas diretrizes da IOSA (IATA Operational Safety Audit), cujo objetivo é garantir que todas as filiais estejam em conformidade com os parâmetros da certificação.
3. Auditorias IOSA de recertificação, que podem acontecer a cada dois anos, se presenciais, ou anualmente, se realizadas de forma remota. Todas as filiais da LATAM são certificadas desde 2007.

Controle de fadiga

A LATAM utiliza um *software* específico para estruturar a escala de trabalho de pilotos e copilotos, evitando que atuem quando apresentam níveis altos de fadiga. A tecnologia cruza variáveis do ciclo circadiano (estados de vigília e de sono) ao planejamento das equipes. A partir dos resultados, chega-se a uma composição ideal para as escalas.



RESPOSTA A EMERGÊNCIAS	2018	2019	2020
Integrantes da equipe de emergência	2.954	3.787	2.814
Pessoas capacitadas	991	1.563	746

Segurança aeroportuária

A LATAM trabalha alinhada aos padrões nacionais e internacionais de segurança aeroportuária. O Grupo investe na melhoria contínua dos processos para que a carga e os passageiros transportados cheguem seguros a seus destinos, sem ser afetados por nenhuma intercorrência.

Com a pandemia de Covid-19, o Grupo ajustou alguns procedimentos, como os descritos a seguir.

- As diretrizes relacionadas a passageiros disruptivos passaram a incluir orientação específica sobre como abordar clientes que se recusam a usar equipamentos de proteção individual.
- Para evitar condições de inadmissibilidade de passageiros nos aeroportos de destino, houve um reforço nas orientações da equipe sobre as exigências sanitárias para o embarque.
- O Grupo criou e validou com as autoridades aeronáuticas os procedimentos de segurança para o *check-in* remoto, disponível em aeroportos do Brasil e do Chile.

- O controle de temperatura e outros procedimentos de biosegurança foram adotados em diversas instalações do Grupo, como hangares, armazéns de carga e escritórios.
- Nas operações de carga, em alinhamento a uma nova diretriz norte-americana, a LATAM passou a escanear 100% da carga embarcada para os Estados Unidos.
- Foi adotado um sistema de monitoramento remoto nos armazéns, fortalecendo a segurança das cargas de alto valor.

Plano de respostas a emergências

O Plano de Resposta a Emergências define os recursos e grupos de pessoas que devem ser acionados no caso de uma emergência aérea (um acidente com mortes). O objetivo é apoiar pessoas afetadas e seus familiares, dar suporte às investigações das autoridades aeronáuticas, conduzir as comunicações com os diversos *stakeholders* e garantir a continuidade da operação. São Comitês de Emergências, mesas de apoio, equipes em terra e voluntários para apoiar as pessoas afetadas e seus familiares.

São ativados comitês locais em oito filiais do Grupo: Chile, Brasil, Peru, Colômbia, Equador, Estados Unidos, Paraguai e Espanha.

Todos os anos, são realizadas simulações de emergência e treinamentos em todas as filiais durante a Semana da Segurança. Em 2020, em função da pandemia, a LATAM reduziu o evento para apenas um dia e capacitou mais de 700 colaboradores.



**COLABORADORES
DO GRUPO LATAM**



Desafio conjunto

Nos 91 anos de história da LATAM, 2020 foi o mais desafiador, em função do contexto mundial. Na fase mais crítica da pandemia, o Grupo chegou a operar com apenas 5% da capacidade. Foram mantidas poucas rotas internacionais partindo do Brasil e do Chile, e em outras filiais a operação internacional foi suspensa por restrições sanitárias. A queda drástica na demanda exigiu da empresa uma série de medidas de austeridade na gestão, para as quais o apoio dos colaboradores foi fundamental.

Em negociação com os sindicatos locais de trabalhadores e no marco legal de cada país, foram acordadas medidas de flexibilização, como a redução da jornada de trabalho com redução de salário e a concessão de licenças não remuneradas.

Em março, as empresas do grupo LATAM propuseram a redução voluntária de 50% do salário dos colaboradores por um período de três meses. A proposta foi aceita por 95% dos colaboradores do Grupo. A redução foi sendo ajustada nos meses seguintes, de acordo com retomada gradual das

operações do Grupo, o início do processo de reorganização e o cenário externo. No fim de 2020, a redução era de 15%.

Rotatividade

As ações foram essenciais para reduzir os custos operacionais do Grupo, mas não foram suficientes para preservar todos os postos de trabalho. Com a continuidade da pandemia e da queda na demanda – especialmente na operação internacional –, a LATAM se viu obrigada a desligar 15.262 colaboradores ao longo do ano. A taxa de rotatividade alcançou 53,7% em 2020 – no ano anterior, havia sido de 13,7%. [401-1](#)

No processo de encerramento das operações domésticas da LATAM Airlines Argentina em junho, 1.552 colaboradores optaram pelo Plano de Demissão Voluntária e 193 tiveram que ser desligados.

O processo de demissões seguiu as leis trabalhistas e foi acompanhado de um trabalho cuidadoso para mitigar

os impactos aos desligados (ver quadro) e manter os colaboradores engajados.

Suporte à recolocação profissional

Para apoiar a recolocação no mercado de trabalho dos profissionais desligados, o Grupo desenhou a iniciativa Talent Market. As equipes de gestão de pessoas apresentavam e indicavam ex-colaboradores a consultorias de recursos humanos e outras empresas.

Além disso, a LATAM colocou no ar uma plataforma web com os currículos e informações sobre os profissionais, para acesso por outras empresas e consultorias, na qual disponibilizou também tutoriais e outras ferramentas de apoio à reinserção profissional de ex-colaboradores do Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Peru e Argentina. Até novembro, o site havia registrado mais de 125 mil visitas.

[+] Consulte os dados detalhados de rotatividade nos **Anexos**

Para enfrentar o imenso desafio que 2020 representou, a LATAM contou com o comprometimento dos seus mais de 28 mil empregados. Com força e determinação, cada um colaborou para levar o Grupo adiante e seguir conectando pessoas e regiões.

Movimentações internas

No ano, 84% das vagas de média gerência (chefes e analistas) e 91% das vagas de nível executivo foram preenchidas via movimentações internas.

Clima organizacional

Apesar dos desafios enfrentados pelo Grupo, o Índice de Saúde Organizacional (OHI na sigla em inglês) subiu um ponto, totalizando 75, o melhor resultado da LATAM desde que começou a utilizar a metodologia. A pesquisa mede percepção das equipes em distintas dimensões, como coordenação e controle e inovação e aprendizagem, e contou com a participação de 75% dos colaboradores.

Diálogo e transparência

Nesse cenário excepcional, a LATAM apostou no diálogo permanente com os colaboradores. Os líderes intensificaram os comunicados internos e as reuniões com seus times para manter a todos informados, responder dúvidas e questionamentos e reforçar a relação de confiança.

As ferramentas de diálogo e engajamento já sistematizadas no Grupo apoiaram o processo, com encontros adaptados ao formato virtual, já que o home office foi adotado de forma generalizada pelas equipes administrativas assim que surgiram os primeiros casos da doença. Entre as ferramentas, se destacam

- **LATAM News:** encontro semanal entre líderes e equipes;
- **Ampliado:** reuniões periódicas conduzidas pelos vice-presidentes;
- **Acompanhamento 1 a 1:** conversas específicas entre o colaborador e seu líder, que apoiam o processo de desenvolvimento individual; e
- **Plataforma de Reconhecimento:** líderes e colegas podem reconhecer publicamente aqueles colaboradores com comportamento diferenciado.

COMPARAÇÃO SALARIAL MULHERES/HOMENS¹

Membros do Conselho de Administração ²	1,00
Altos Executivos: CEO, vice-presidentes, diretores e gerentes seniores	0,76
Gerentes e subgerentes (considera incentivos financeiros além do salário-base)	0,91
Gerentes e subgerentes (somente salário-base)	0,93
Média gerência (chefes e analistas) e demais colaboradores	1,01

1 O cálculo considera a média dos salários de mulheres/média dos salários de homens.

2 O salário do Conselho é determinado pela Assembleia de Acionistas. Ele é igual para todos os membros, com exceção do presidente, e está baseado unicamente na participação nas sessões.

Desenvolvimento das equipes

Os investimentos em capacitação foram reduzidos no ano, e o montante total foi de US\$ 13,6 milhões. A média de horas de treinamentos caiu de 37,1 em 2019 para 30,9 em 2020. [404-1](#)

No Brasil, com uma grande parte das equipes trabalhando no modelo *home office*, a LATAM Airlines Brasil firmou parcerias para oferecer cursos de autodesenvolvimento on-line, como inglês e gestão do estresse.

Para reforçar seu compromisso com a equidade salarial e a não discriminação de gênero, a LATAM aprovou em 2019 sua Política de Compensações. Em 2020, a média salarial das mulheres variou de 76% a 101% da média salarial dos homens.

CAPACITAÇÃO (H) POR PROFISSIONAL	2018	2019	2020 ¹
Por categoria profissional			
Administração	0,7	11,2	20,3
Manutenção	25,2	41,2	31,7
Operações	178,4	32,4	36,0
Piloto e copiloto	11,1	66,4	10,1
Outros tripulantes	50,7	52,7	43,2
Vendas	5,0	18,0	11,2
Por gênero			
Homens	30,3	36,5	30,2
Mulheres	42,5	38,2	32,0
Total	35,0	37,1	30,9

1 Os números incluem a Argentina, cujas operações foram encerradas em junho de 2020.

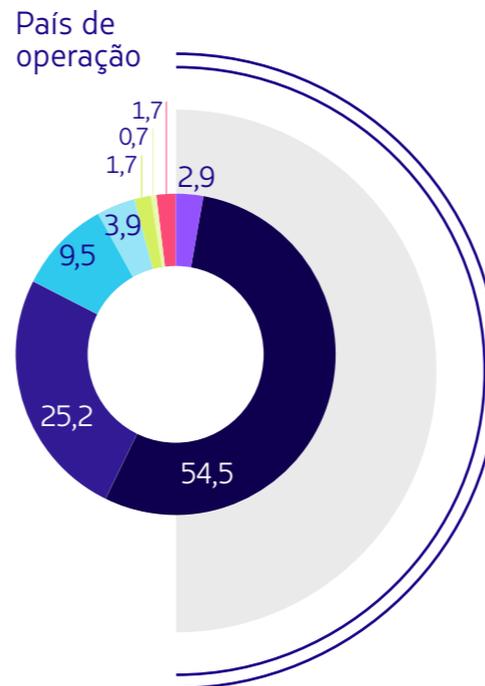


SNAPSHOT

GESTÃO DE PESSOAS	2018	2019	2020
Total de colaboradores 102-7	41.170	41.729	28.396
Taxa de rotatividade	14,2%	13,7%	53,7%
Média de horas de treinamento	35,5	37,1	30,9
Movimentações internas			
Média gerência (chefes e analistas)	71%	74%	84%
Executivos	87%	91%	91%
Pesquisa OHI			
Resultado	64	74	75
Quartil	3	1	1

Quem faz o grupo LATAM

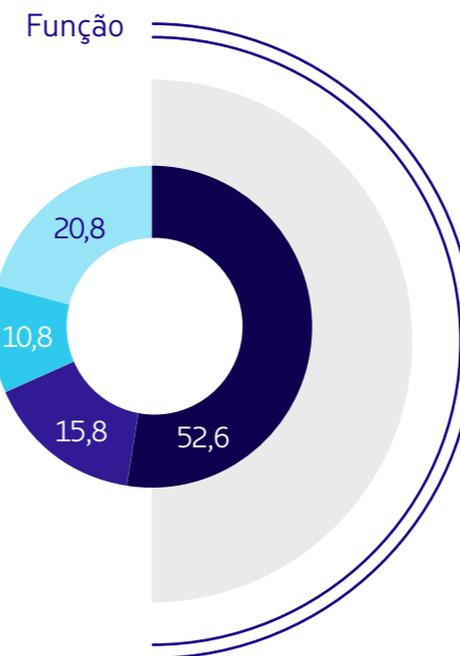
Grupo LATAM e suas filiais 102-8



- Argentina: 2,9%
- Brasil: 54,5%
- Chile: 25,2%
- Peru: 9,5%
- Colômbia: 3,9%
- Equador: 1,7%
- Estados Unidos: 0,7%
- Outros: 1,7%

Total: 28.396 colaboradores

Obs.: 98,9% dos contratos são por tempo indeterminado e 99,4% dos colaboradores cumprem jornada integral.



- Operações: 14.947 | 52,6%
- Suporte: 4.475 | 15,8%
- Pilotos e copilotos: 3.056 | 10,8%
- Outros tripulantes: 5.918 | 20,8%

Grupo LATAM e filiais

TOTAL DE COLABORADORES	TOTAL	%	COLABORADORES DE NÍVEL GERENCIAL ¹	TOTAL	%	CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO	TOTAL	%
Por gênero			Por gênero			Por gênero		
Homens	17.638	62,1	Homens	475	69,6	Homens	8	98,9
Mulheres	10.758	37,9	Mulheres	207	30,4	Mulheres	1	11,1
Por faixa etária			Por faixa etária			Por faixa etária		
Até 30 anos	6.338	22,3	Até 30 anos	27	4,0	Até 30 anos	0	0
De 31 a 40 anos	11.931	42,0	De 31 a 40 anos	341	50,0	De 31 a 40 anos	1	11,1
De 41 a 50 anos	7.324	25,8	De 41 a 50 anos	224	32,8	De 41 a 50 anos	1	11,1
De 51 a 60 anos	2.420	8,5	De 51 a 60 anos	79	11,6	De 51 a 60 anos	4	44,4
A partir de 61 anos	383	1,3	A partir de 61 anos	11	1,6	A partir de 61 anos	3	33,3
Por tempo de casa			Por tempo de casa			Por tempo de casa		
Até 3 anos	6.805	24,0	Até 3 anos	66	9,7	Até 3 anos	5	55,6
De 3 anos e um dia a 6 anos	3.872	13,6	De 3 anos e um dia a 6 anos	94	13,8	De 3 anos e um dia a 6 anos	3	33,3
De 6 anos e um dia a 9 anos	4.461	15,7	De 6 anos e um dia a 9 anos	172	25,2	De 6 anos e um dia a 9 anos	1	11,1
De 9 anos e um dia a 12 anos	4.648	16,4	De 9 anos e um dia a 12 anos	97	14,2	De 9 anos e um dia a 12 anos	0	0
A partir de 12 anos e um dia	8.610	30,3	A partir de 12 anos e um dia	253	37,1	A partir de 12 anos e um dia	0	0
Total	28.396	100,0	Total	682	100,0	Total	9	100

¹ Nível gerencial: inclui subgerente, gerente, gerente sênior, diretor e vice-presidente.

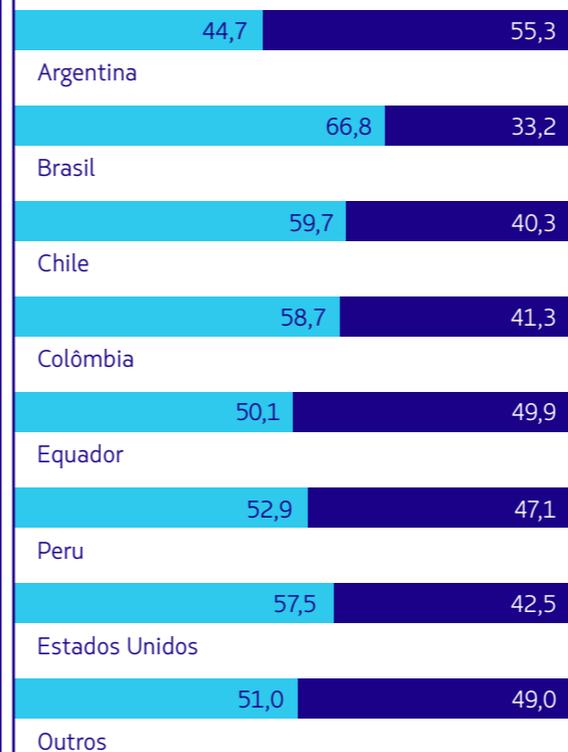
Grupo LATAM e filiais

DISTRIBUIÇÃO POR GÊNERO NOS PAÍSES 102-8

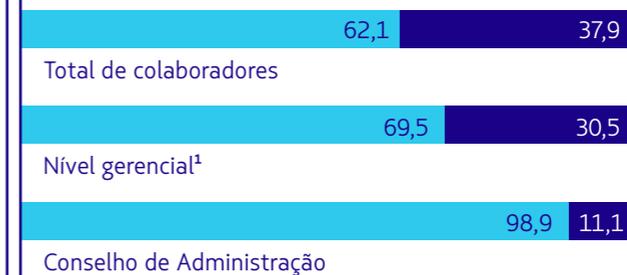
	MULHERES	HOMENS
Total de colaboradores		
Argentina	456	369
Brasil	5.138	10.330
Chile	2.885	4.270
Colômbia	457	649
Equador	237	238
Estados Unidos	88	119
Peru	1.266	1.423
Outros	231	240
Colaboradores de nível gerencial ¹		
Argentina	4	7
Brasil	56	111
Chile	114	279
Colômbia	6	16
Equador	2	5
Estados Unidos	12	26
Peru	8	16
Outros	5	15
Integrantes do Conselho de Administração		
Chile	2	22,2
Brasil	6	66,7
Reino Unido	1	11,1

¹ Nível gerencial: inclui subgerente, gerente, gerente sênior, diretor e vice-presidente.

Gênero – por país (%)



Gênero (%)



¹ Nível gerencial: inclui subgerente, gerente, gerente sênior, diretor e vice-presidente.

■ Homens
■ Mulheres

DIVERSIDADE NA FORÇA DE TRABALHO – 2020 (%)

Mulheres (% sobre o total de colaboradores)	37,9
Mulheres em cargos gerenciais (% sobre o total de cargos gerenciais)	34,0
Gerentes e subgerentes	28,7
Vice-presidentes e CEO	5,3
Mulheres em cargos de geração de receita (gerentes e subgerentes de Vendas)	32,5

Segurança da equipe

403-9

Riscos considerados críticos

São definidos como críticos os riscos que podem levar à morte ou à incapacidade permanente das pessoas no trabalho. São eles:

- Trabalho em altura;
- Trabalho em espaços confinados;
- Operação de equipamentos móveis;
- Exposição a ruído;
- Manejo de motores de aeronaves; e
- Manejo de sistemas hidráulicos.

Para minimizar a exposição das equipes a esses riscos, inerentes à operação e a atividades de maior complexidade, a LATAM estabeleceu as "regras de ouro", que devem ser adotadas e respeitadas por todos.

100% das operações estão em linha com os limites de ruído definidos no capítulo IV da OACI.

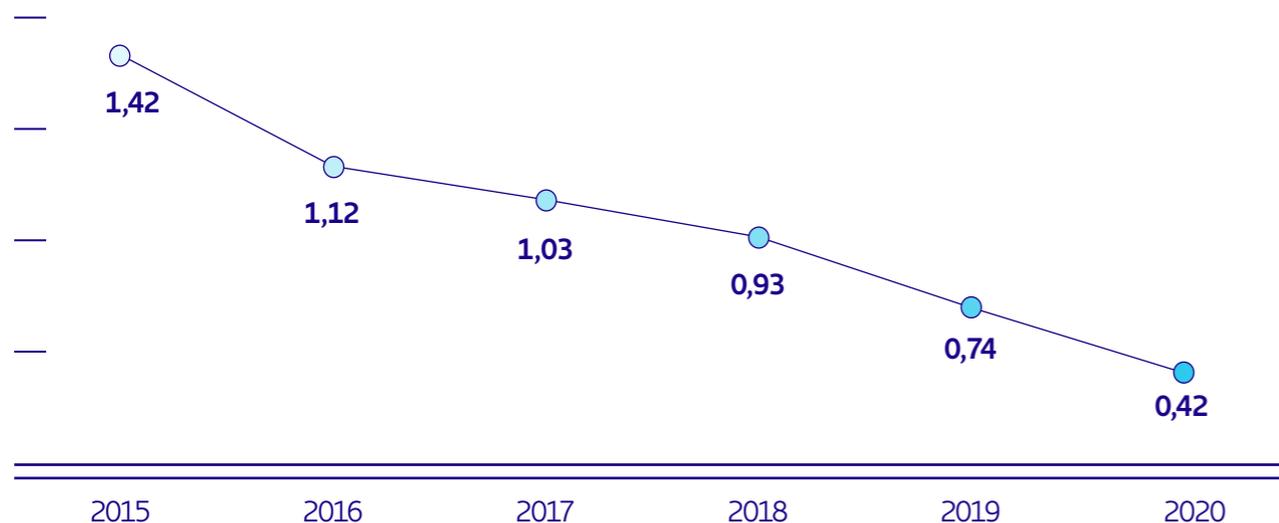
A segurança dos colaboradores é prioridade para a LATAM e sua gestão envolve programas de sensibilização, análises de riscos, monitoramento de indicadores-chave, planos de prevenção e mitigação e inspeções e auditorias periódicas.

O Grupo identifica riscos operacionais e agentes nocivos à saúde dos colaboradores e adota medidas de controle, como sistema de proteção pessoal ou coletiva. Colaboram para identificar os perigos: inspeções de segurança, reporte de informações no sistema de gestão de riscos e os comitês paritários com representantes dos colaboradores e da empresa.

Resultados 2020

A LATAM teve desempenho positivo nos indicadores de segurança em 2020. A taxa de dias perdidos, que mede as interrupções no trabalho causadas por acidentes, caiu 52,1% em relação a 2019. A taxa de lesões manteve a tendência decrescente registrada em anos anteriores e ficou em 0,42, uma redução de 43,2% na comparação com o ano anterior e de 70,4% ao longo de cinco anos.

Taxa de acidentes¹



1 Total de acidentes com perda de tempo/dotação média x 100.

Prevenção à pandemia

Para reduzir o risco de contágio dos colaboradores pelo novo coronavírus, a LATAM adotou uma série de medidas. Entre elas, se destacam:

- Reforço das rotinas de limpeza e higienização;
- Identificação dos profissionais pertencentes a grupos de risco;
- Acompanhamento de áreas da empresa e regiões com alta de casos e realização de testes para detectar a doença – no Chile, toda a equipe de Operações foi testada;
- Disponibilização de equipamentos de proteção individual (EPIs);

- Medição de temperatura na entrada das instalações da LATAM; e
- Comunicação interna para informar sobre a doença.

Também foi criada uma equipe de atendimento e orientação permanente a casos de suspeita da doença. Os colaboradores com diagnóstico confirmado receberam acompanhamento até a alta médica.

No segundo semestre de 2020, a retomada do trabalho presencial nos escritórios administrativos seguiu protocolos específicos.



SAÚDE E SEGURANÇA OCUPACIONAL 403-9	2018	2019	2020
Número de acidentes ¹	390	310	148,5
Taxa de lesões ²	0,93	0,74	0,42
Dias perdidos	6.164	5.232	1.943
Taxa de dias perdidos ³	14,7	12,5	5,47
Óbitos (total taxa)	0 0	0 0	0 0
Acidentes de trabalho com consequência grave (total taxa) ⁴	ND	ND	3 0,01
Acidentes de trabalho de notificação obrigatória (total taxa) ³	ND	ND	145,5 0,41

ND: informação não disponível.

1 Os acidentes associados a algum risco crítico e os eventos de alto impacto (acidentes que geram mais de 100 dias perdidos) contam como 1,5.

2 Total de lesões com afastamento/número médio de colaboradores x 100.

3 Os dias perdidos são calculados em conformidade com a legislação local de cada país. Argentina, Colômbia e Estados Unidos começam a contar a partir do dia seguinte ao incidente; em outros países, a contabilização tem início no mesmo dia do incidente. Os indicadores não incluem acidentes de trajeto.

4 Total de dias perdidos/número médio de colaboradores x 100. Inclui afastamentos relacionados a doenças ocupacionais, acidentes e óbitos.

5 O cálculo não inclui óbitos. A taxa é calculada pela fórmula: ocorrências/média de colaboradores x 100. Este indicador começou a ser monitorado em 2020.

6 O cálculo inclui óbitos. A taxa é calculada pela fórmula: ocorrências/média de colaboradores x 100. Este indicador começou a ser monitorado em 2020.

[+] Os indicadores de lesões por gênero e país de operação estão disponíveis nos **Anexos**.



**CLIENTES DO
GRUPO LATAM**



Conectar pessoas

O setor aéreo foi um dos mais afetados pela pandemia de Covid-19, com a queda abrupta da demanda e medidas de restrição de circulação de pessoas em todo o mundo. Apesar do cenário adverso, o grupo LATAM se manteve fiel a seu propósito de conectar pessoas e regiões, e garantiu deslocamentos essenciais nos países onde opera.

Logo no início da emergência sanitária, o Grupo centrou esforços para garantir o retorno dos passageiros a seus locais de origem com a máxima segurança e rapidez. Foram repatriadas mais de 162 mil pessoas, em um processo coordenado com os governos de todos os países em que o Grupo atua.

A LATAM, por sua vez, ofereceu mais flexibilidade comercial aos clientes ao ampliar até dezembro de 2021 o prazo de validade das passagens emitidas com data de início da viagem em 2020 e permitir a remarcação sem multas ou pagamentos extras.

Segurança

A segurança e a proteção de passageiros e tripulantes são prioridade e sempre foram valores inegociáveis da LATAM ao longo dos seus mais de 90 anos de história. O Grupo segue todas as recomendações da Organização Mundial de Saúde (OMS), das autoridades de saúde dos países e da IATA. Os protocolos de segurança da empresa cobrem as etapas de *check-in*, embarque, a bordo e desembarque.

Entre as medidas adotadas pela equipe do grupo LATAM para garantir a segurança dos clientes, estão:

- Uso obrigatório de máscaras de proteção durante os voos a partir do início de maio de 2020 – a LATAM foi pioneira em anunciar a medida na região;
- Disponibilização de álcool gel em todos os voos;
- Medidas de distanciamento para embarque e desembarque;

Qualidade do ar

Os sistemas de ventilação de toda a frota do grupo LATAM contam com filtros HEPA, que retêm 99,97% dos vírus e bactérias. Além de limpar, o sistema renova o ar a cada três minutos, misturando uma parte de ar filtrado do interior da cabine com ar retirado da parte externa.

- Suspensão temporária dos serviços de bordo nos voos domésticos e de curta duração;
- Redução do número de interações entre tripulação e passageiros nas viagens longas e na classe executiva (*premium business*); e
- Segmentação do transporte de colaboradores para os aeroportos.

Com foco na sanitização das aeronaves, a LATAM lançou uma solução inovadora desenvolvida pela equipe da Base de Manutenção de São Carlos (SP), no Brasil. Trata-se de um robô que opera de forma autônoma e aplica luz ultravioleta para higienizar superfícies, como poltronas e bandejas de refeição, reduzindo o emprego de produtos químicos. A eficácia da tecnologia foi comprovada por especialistas em microbiologia da Universidade de São Paulo (USP).

Pontualidade

Do ponto de vista operacional, 2020 foi extremamente desafiador. Devido à pandemia, a LATAM precisou ajustar diversos processos, como a limpeza e desinfecção das aeronaves e o *check-in*, embarque e desembarque de passageiros. Apesar dos ajustes, a LATAM manteve o seu compromisso com a pontualidade dos voos e alcançou 90% no indicador DEP15, utilizado pela aviação. Esse resultado colocou o Grupo três pontos percentuais acima do desempenho em 2019, quando foi reconhecido como o mais pontual do mundo pela OAG e a Cyrium, referências globais em informação e *analytics* no setor.

Satisfação

A LATAM monitora constantemente a percepção dos passageiros sobre a operação e os serviços. De maneira proativa e em diferentes momentos de interação, o Grupo realiza uma série de pesquisas do programa Voz do Cliente, além de medir o indicador Net Promoter Score (NPS) e o grau de satisfação com os processos. Entre os aspectos analisados

estão a experiência digital, a experiência durante a viagem e o atendimento do Contact Center, o que permite entender os pontos fortes e fracos e impulsiona a melhoria contínua.

Os resultados em 2020 foram positivos. O NPS aumentou sete pontos percentuais em relação a 2019 e alcançou 40 pontos. Na comparação entre o segundo semestre de 2020 e o mesmo período no ano anterior, o aumento foi de 10 pontos percentuais, com 45 pontos. Entre os aspectos que justificam a alta na satisfação, os clientes destacaram o serviço prestado, a gentileza das equipes, a pontualidade dos voos e as medidas de prevenção ao novo coronavírus. O NPS foi respondido por 8% dos passageiros da LATAM em 2020.

No contexto da pandemia, a pesquisa passou a incluir uma pergunta sobre o quanto os passageiros se sentem protegidos ao viajar com a LATAM. O resultado melhorou 11 pontos percentuais desde a primeira aplicação da pergunta em maio e, até dezembro de 2020, encerrou o ano no patamar de 30 pontos.

A LATAM Cargo e as filiais cargueiras também realizam pesquisa NPS com seus clientes. Apesar da queda de 14 pontos percentuais na comparação com 2019 por causa da pandemia, os clientes reconheceram o papel desempenhado pela companhia na logística de produtos durante a crise sanitária.

Transformação de cabines

Como parte da melhoria contínua da experiência de viagem, a LATAM avançou no processo de transformação das cabines de diversos aviões para oferecer flexibilidade e customização e atender as diferentes necessidades dos passageiros. Até dezembro de 2020 haviam sido modernizadas as cabines de 84 aeronaves, com um investimento de US\$ 105 milhões. Em função das condições extraordinárias da pandemia, o projeto foi interrompido temporariamente, enquanto o Grupo mantém seu foco nos clientes por meio de outras iniciativas de inovação e cuidado.

Por conta da pandemia, foi preciso desacelerar os motores e manter o distanciamento, mas a LATAM se manteve próxima dos seus clientes, oferecendo transporte seguro para quem precisava voltar para casa, realizar atividades essenciais ou se conectar com lugares distantes.



Experiência de viagem mais digital

A evolução da experiência do cliente ganhou impulso em 2020 com o lançamento da nova experiência digital LATAM, que visa simplificar os processos e facilitar o acesso a informações e serviços via celular ou outros canais de preferência do cliente (*app*, site ou mensagem).

Um exemplo disso foi a eliminação do processo de *check-in* para os voos domésticos. O cliente não precisa reconfirmar a viagem 48 horas antes do voo porque o bilhete é automaticamente atualizado com novas informações à medida que o voo se aproxima, como os dados do portão de embarque, seleção de assento e eventuais mudanças de itinerário.

A nova experiência digital LATAM também foi levada a alguns aeroportos, com a revitalização dos ambientes, priorizando os quiosques de autoatendimento.

O processo começou nas filiais do Chile e do Equador e, no fim de 2020, foi aplicado à Colômbia e ao Brasil. O plano é fazer o lançamento no Peru em 2021.

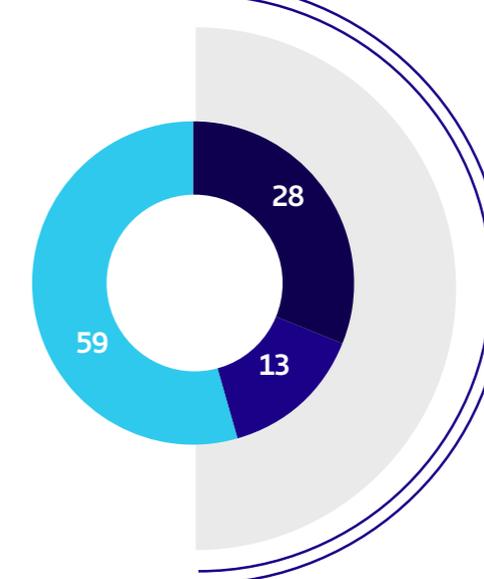
Os esforços voltados a melhorar a experiência digital dos passageiros deram forma à unidade de negócios E-Business da LATAM.

Check-in remoto nos aeroportos

A LATAM também foi pioneira na América Latina ao oferecer atendimento remoto nos aeroportos. Com o recurso, disponível no Brasil e no Chile, os passageiros interagem com um agente via ferramenta digital, por meio de uma tela digital. A iniciativa fortaleceu a segurança dos passageiros durante a pandemia e elevou o nível de serviço oferecido. Sem a necessidade da presença física no local de atendimento, as equipes podem ser realocadas facilmente conforme a variação da demanda nos diferentes aeroportos.

Com a nova experiência digital, 28% dos *check-ins* foram realizados de forma automática em 2020. A expectativa é que essa parcela aumente à medida que o projeto avance em toda a operação.

Facilidade no *check-in*



- 28% de *check-ins* automáticos
- 13% de *check-ins* feitos por um agente nos aeroportos
- 59% de *check-ins* digitais (via *app*, site ou quiosques de autoatendimento)

Analytics

As ferramentas de *analytics* impulsionam melhorias em mais de 30 processos, como o direcionamento mais assertivo de campanhas segundo os perfis dos passageiros e a identificação de potenciais tentativas de fraudes no programa LATAM Pass. Também são utilizadas para cruzar dados das aeronaves e dos centros de manutenção com o objetivo de identificar e gerenciar antecipadamente fatores que possam afetar a pontualidade da operação.

Outras soluções



Autodespacho de bagagens (*self bag drop*): em dezembro de 2020, o serviço já estava disponível em nove aeroportos: São Paulo, Brasília, Rio de Janeiro e Salvador (Brasil), Puerto Montt (Chile), Bogotá (Colômbia), Quito (Equador), Londres (Inglaterra) e Lima (Peru).



Reconhecimento facial por biometria no embarque: com a tecnologia, o passageiro só precisa apresentar a documentação uma vez, para as autoridades policiais. A LATAM testa a tecnologia nos aeroportos de Montevideú (Uruguai), Santiago (Chile), Orlando e Nova York (Estados Unidos) e Florianópolis (Brasil).



Ferramenta de realidade aumentada: disponibilizada no app, permite ao passageiro checar se a bagagem de mão atende aos padrões permitidos a bordo.



Plataforma LATAM Play: *app* de acesso a séries, filmes, notícias e outros conteúdos de entretenimento durante os voos.

A LATAM se reinventa e aposta na experiência digital para tornar ainda mais simples e acessível todo o processo de interação dos clientes com a empresa, da escolha da passagem até o desembarque.



SNAPSHOT

CLIENTES	2018	2019	2020
LATAM Pass ¹ (inscritos)	30 milhões	30 milhões	38 milhões
Tecnologia			
Usuários do <i>app</i> LATAM	5.468.600	8.052.136	ND
Check-in fácil	78,5%	79,4%	87%
Check-in automático	NA	NA	28%
Auto check-in digital (<i>app</i> , site ou totem)	78,5%	79,4%	59%
Pontualidade			
OTP 15	82%	88%	90%
Satisfação ²			
NPS – Passageiro	23	33	40
NPS – Carga	23	32	18

1 Para 2018, foi considerada a soma dos dois programas então operados pelo Grupo: LATAM Fidelidade (no Brasil), LATAM Pass (nos outros países).

2 A metodologia NPS usa a escala de -100 a +100.

ND: informação não disponível.

NA: não se aplica. A funcionalidade foi implantada em 2020.



**FORNECEDORES
DO GRUPO LATAM**



Rede de parceiros

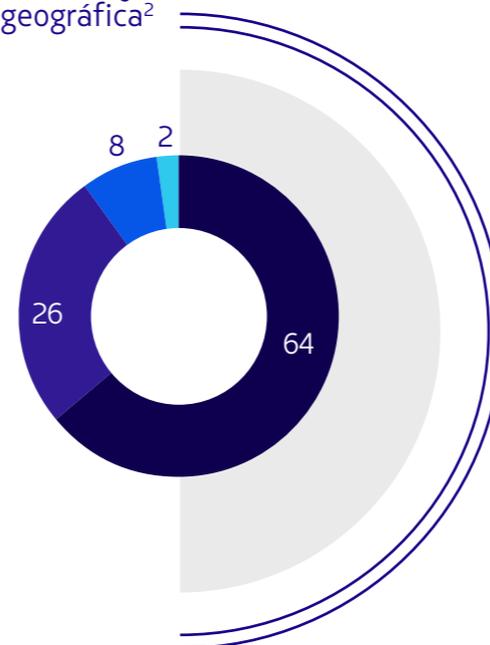
O grupo LATAM realiza negócios com 9 mil fornecedores, com um volume anual de compras da ordem de US\$ 3,8 bilhões. As empresas estão majoritariamente localizadas na América do Sul (ver gráfico), onde a cadeia de abastecimento ligada diretamente à operação dos voos envolveu mais de 28 mil trabalhadores¹ em 2019. A relação com os parceiros é pautada pela transparência, o compromisso e a busca pela evolução conjunta.

Com o início do processo voluntário de reestruturação (ver página 44), todos os pagamentos foram suspensos temporariamente, ficando sujeitos à aprovação do corte norte-americana. Para evitar interrupções no fornecimento, as equipes da LATAM promoveram acordos com os fornecedores, e a relação de confiança possibilitou a continuidade da operação.

Com a aprovação do financiamento DIP e o início do recebimento dos recursos, a LATAM conseguiu realizar algumas negociações.

A corte norte-americana também autorizou o pagamento das micro, pequenas e médias empresas.

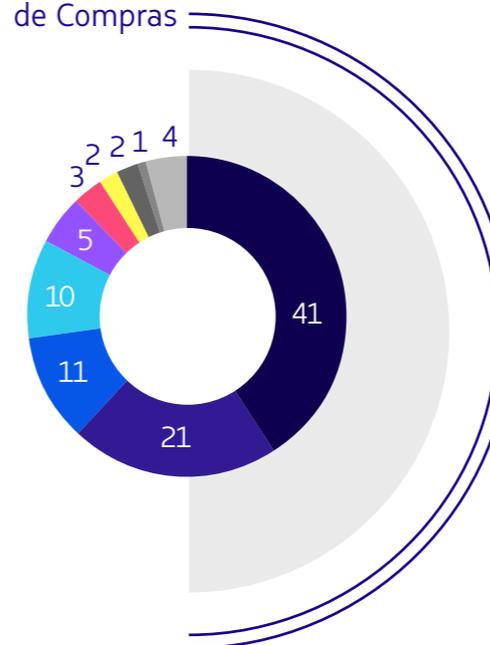
Distribuição geográfica²



- 64% Brasil, Chile, Colômbia e Peru
- 26% Outros países na América
- 8% Europa e África
- 2% Ásia e Oceania

9.013 fornecedores

Volume de Compras



- 41% Combustível
- 21% Motores, frota, financeiros e LATAM Travel
- 11% Outras compras não técnicas
- 10% Compras técnicas
- 5% Ground handling³
- 3% Tecnologia e sistemas
- 2% Infraestrutura
- 2% Abastecimento e catering
- 1% Administração
- 4% Outros

US\$ 3,8 milhões

¹ Fonte: Impacto Econômico da LATAM Airlines na América do Sul, estudo realizado pela Oxford Economics em maio de 2020.

² Com base na localização da sede da empresa.

³ Serviços de apoio prestados em terra a aeronaves, passageiros e carga.

Atuação na pandemia

Os parceiros de negócio foram fundamentais na logística de abastecimento de regiões isoladas e no transporte de insumos médicos (ver página 25). Esse trabalho implicou na coordenação de fornecedores de diversas áreas e se apoiou na relação de confiança mantida com a LATAM.

Também se destacaram as empresas que atuam diretamente com os clientes da LATAM, como a área de *catering*. Em conjunto com o Grupo, esses fornecedores desenvolveram novos protocolos de segurança para o serviço de bordo, evitando os riscos de contaminação e transmitindo ainda mais segurança aos passageiros.

Perfil da cadeia 102-9

Os fornecedores de produtos e serviços se dividem em 21 categorias, entre compras técnicas e não técnicas.

São consideradas compras técnicas aquelas relacionadas à operação dos negócios, como fornecedores de combustíveis; frota e motores; serviços de engenharia; consumíveis e rotáveis; PMA (*Parts Manufacturer Approval*); rodas, freios, pneus e aviãoica; entretenimento a bordo; assentos, materiais e acabamentos; vendas; componentes maiores, a exemplo dos trens de pouso; *pool* (conserto, troca e aluguel de alguns componentes oferecidos em sistema *pool* pelos fornecedores); e compras não *pool* (ferramentas e outros tipos de componentes).

Na categoria de compras não técnicas estão fornecedores de aeroporto; administração; abastecimento e *catering*; infraestrutura; hotéis e uniformes; *marketing*; serviços profissionais; tecnologia e sistemas; e transportes.

Principais fornecedores

Os principais fornecedores da LATAM são os fabricantes de aviões: Airbus e Boeing. Também constituem parceiros relevantes os fornecedores de acessórios, peças de reposição e componentes para aviões, a exemplo das empresas: Pratt & Whitney, MTU Maintenance, Rolls-Royce, Pratt and Whitney Canada, CFM International, General Electric Commercial Aviation Services Ltd., General Electric Celma, General Electric Engines Service, Honeywell e Israel Aerospace Industries (motores e unidades auxiliares de energia – APU, na sigla em inglês); Zodiac Seats US, Recaro, Thompson Aero Seating (assentos); Honeywell e Rockwell Collins (aviônica e APU); Air France/KLM, Lufthansa Technik (componentes de manutenção, reparo e operações – MRO); Zodiac Inflight Innovations, Panasonic e Thales (entretenimento a bordo); Safran Landing Systems, AAR Corporation (trens de pouso e freios); UTC Aerospace e Nordam (suporte de motor).

Entre os fornecedores de combustível, destacam-se: Raízen, Petrobras, Air BP Copec, World Fuel Services, AirBP PBF, YPF, Terpel, Repsol, CEPSA e Vitol.

Boas práticas

A gestão de fornecedores segue diretrizes de qualidade e regularidade no fornecimento, preços competitivos, conformidade legal e boas práticas sociais e ambientais.

Os fornecedores de combustíveis, *ground handling*, abastecimento e *catering* passam por auditoria periódica, e o Grupo promove o alinhamento de toda a cadeia aos seus princípios e valores.

Auditorias

Em 2020, a LATAM realizou auditorias em 122 fornecedores, que deram origem a 717 planos de melhoria, que serão monitorados no ano seguinte.

Os participantes de processos de licitação precisam formalizar a adesão ao Código de Conduta de Fornecedores, que de questões sobre práticas anticorrupção e antitruste, acesso à informação privilegiada, privacidade, segurança de dados confidenciais e de clientes, crime digital e cibernético, crimes financeiros e de lavagem de dinheiro e questões socioambientais e de direitos humanos e do trabalho.

As contratações são regidas pela Política Corporativa de Compras, que está alinhada à Política Anticorrupção do Grupo e estabelece os requisitos financeiros, sociais e ambientais para os parceiros. Além disso, todos os contratos possuem cláusula específica exigindo a comunicação de incidentes ou danos ambientais.

Terceiros intermediários

Para os terceiros intermediários (TPIs, na sigla em inglês), fornecedores que interagem em nome da LATAM com funcionários públicos nacionais e internacionais, há um processo de *due diligence* antes da contratação. O contrato também traz cláusulas anticorrupção e antissuborno, e, durante sua vigência, esse fornecedor precisa comprovar o cumprimento ao Código de Conduta e à Política Anticorrupção.

Gestão de riscos [308-2 e 414-2](#)

A matriz de riscos na cadeia envolve critérios econômicos, sociais e ambientais para todas as categorias de produtos e serviços. O Grupo utiliza um sistema de consulta a bases de dados internacionais para identificar riscos de concorrência desleal, corrupção, exploração de trabalho infantil ou análogo ao escravo, financiamento ao terrorismo e ao narcotráfico e não conformidades ambientais. Todos os fornecedores passam pela análise preventiva na etapa de contratação, e o monitoramento é mensal para os fornecedores ativos.

A LATAM verifica em detalhe todos os casos de alerta pelo sistema e define as medidas tomadas em caso de comprovação do risco ou da inconformidade, incluindo a suspensão do contrato.

Em 2020, quase 6,7 mil fornecedores foram submetidos à avaliação. Em 3% deles foram identificados riscos e elaborados planos de mitigação, e nenhum contrato foi interrompido.



SNAPSHOT

CADEIA DE SUPRIMENTOS	2019	2020
Total de fornecedores LATAM	15.341	9.013
Fornecedores mais representativos ¹		
Participação na base de fornecedores	13%	11%
Participação no volume de compras	69%	89%
Identificação de riscos potenciais 308-2 e 414-2		
% de categorias com análise de riscos de sustentabilidade	100%	100%
Análises preventivas realizadas no sistema de bases de dados internacionais (% sobre o total da base)	9.427 (61%)	6.680 (74%)
Fornecedores considerados de alto risco em aspectos de sustentabilidade (% sobre os analisados)	110 (1,1%)	178 (3%)
Avaliações detalhadas a partir de alertas do sistema (% sobre o grupo de alto risco)	110 (100%)	178 (100%)
Monitoramento e gestão		
Auditorias realizadas	249	122
Fornecedores com planos de mitigação acordados (% sobre os auditados)	192 (77%)	112 (92%)
Planos de ação	1.616	717
Contratos encerrados por não conformidade	0	0

¹ Inclui empresas com contratos superiores a US\$ 1 milhão, que se relacionam com órgãos do governo em nome da LATAM ou fornecem à operação itens essenciais ou de difícil substituição. A informação divulgada no Relatório Integrado 2019 foi ajustada a essa definição.

Nota: Nesta tabela, excepcionalmente, não é possível apresentar a série histórica de três anos porque a forma de calcular a base total de fornecedores foi corrigida em 2019, impedindo a comparação com 2018.



METODOLOGIA



Construção do relato

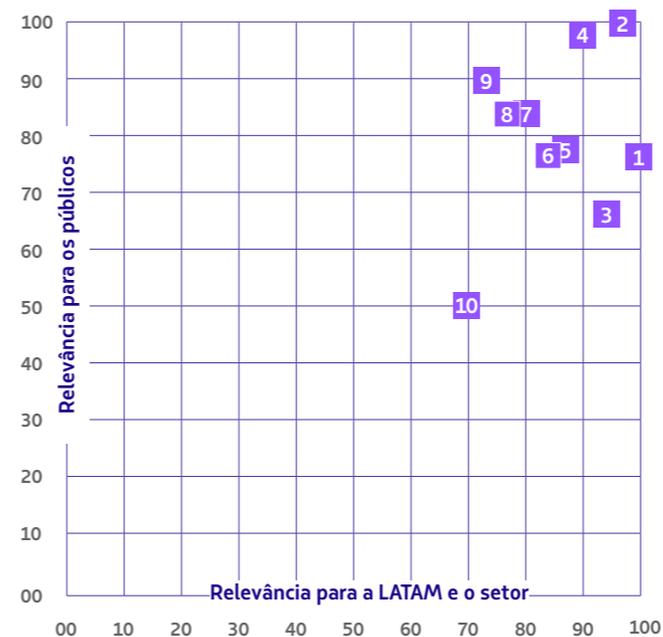
102-40, 102-42, 102-43, 102-46, 102-47, 102-50 e 102-54

O Relatório Integrado LATAM 2020 cobre todas as empresas do LATAM Airlines Group e se refere ao período de 1º de janeiro a 31 de dezembro de 2020. A publicação foi preparada em conformidade com as normas GRI, opção Essencial, segue os princípios de relato integrado do IIRC e as normas legais e contábeis aplicáveis a relatórios anuais de resultados financeiros.

Os conteúdos e indicadores ligados à norma GRI passaram por verificação externa da Deloitte (ver página 103). A PwC (ver página 181) foi responsável pela auditoria das Demonstrações Financeiras Consolidadas do LATAM Airlines Group e suas filiais, que incluem as demonstrações consolidadas da situação financeira a 31 de dezembro de 2019 e 2020, disponíveis a partir da página 180. 102-56

A seleção de conteúdo levou em conta a cobertura dos 10 temas considerados mais relevantes para o Grupo e seus públicos de relacionamento.

Matriz de materialidade LATAM 102-47



- 1 Saúde e segurança no ar e na terra
- 2 Ética e luta contra a corrupção
- 3 Pontualidade
- 4 Sustentabilidade econômica e financeira
- 5 Desenvolvimento dos colaboradores
- 6 Mitigação das mudanças climáticas
- 7 Foco no cliente
- 8 Rede de destinos e conectividade
- 9 Relacionamento com autoridades
- 10 Turismo sustentável

Definição da materialidade

O processo de definição de temas materiais da LATAM, concluído no início de 2018, analisou os principais impactos econômicos, ambientais e sociais do negócio e as expectativas dos principais públicos de relacionamento da LATAM. Foram consideradas cerca de 2.400 respostas, de colaboradores, clientes e fornecedores.

Em seguida, houve a priorização dos temas materiais mais relevantes, definidos a partir da avaliação do grau de relevância e impacto. A visão consolidada dos públicos externos e da liderança do Grupo compõe a matriz de materialidade, validada pelo CEO.

PÚBLICO DE INTERESSE ¹ 102-40 e 102-42	METODOLOGÍA DE CONSULTA
Colaboradores	Pesquisa <i>on-line</i>
Clientes	Pesquisa <i>on-line</i>
Fornecedores	Pesquisa <i>on-line</i>
Investidores e acionistas	Levantamento sobre os temas de sustentabilidade presentes nas políticas de investimento dos sete principais investidores e acionistas do Grupo ²
Sociedade (organizações da sociedade civil e imprensa)	Levantamento sobre os temas de sustentabilidade presentes em publicações de 14 organizações ³ com quem a LATAM mantém relacionamento e dos temas de sustentabilidade publicados na imprensa envolvendo a LATAM ao longo de 2017
Autoridades	Levantamento sobre os temas de sustentabilidade presentes em publicações de dez órgãos reguladores ⁴
Indústria da aviação	Levantamento sobre os temas de sustentabilidade presentes em publicações de seis concorrentes ⁵ , dez associações setoriais ⁶ e três especialistas ⁷

1 A seleção dos *stakeholders* consultados foi realizada em linha com a Política de Sustentabilidade da LATAM. Foram considerados os grupos com os quais a empresa mantém interação direta ou indireta e são impactados positiva ou negativamente pelas suas atividades.

2 Banco de Chile (Citi en USA); JP Morgan; Deutsche Bank; Santander; Larraín Vial; Raymond James; e BTG Pactual.

3 América Solidaria; TECHO; Chilenter; Fundación la Nación; Fundación Sí; Cimientos; Safug (Sustainable Aviation Fuel Users Group); Junior Achievement; Amigos do Bem; Make a Wish; Instituto Rodrigo Mendes; Operación Sonrisa Colombia; Operación Sonrisa Perú; e Fundación Pachacútec.

4 JAC Chile (Junta de Aeronáutica Civil); Nuevo Pudahuel – Chile; Municipalidad Isla de Pascua – Chile; Anac Argentina (Administración Nacional de Aviación Civil); Anac Brasil (Agência Nacional de Aviação Civil); SAC Brasil (Secretaria Nacional de Aviação Civil); Infraero Brasil; Aerocivil Colômbia (Aeronáutica Civil - Unidad Administrativa Especial); Cnac Equador (Consejo Nacional de Aviación Civil); e DGAC Peru (La Dirección General de Aeronáutica Civil).

5 China Airlines; Gol; Lufthansa; ANA (All Nippon Airways); Delta Airlines; e Airfrance/KLM.

6 Iata (International Air Transport Association); Alta (Latin American and Caribbean Air Transport Association); Amcham Chile (American Chambers of Commerce); Idea (Instituto para el Desarrollo Empresarial de la Argentina); Jurca (Cámara de las Compañías Aéreas en Argentina); ABEAR (Associação Brasileira das Empresas Aéreas); Abraba (Aliança Brasileira para Biocombustíveis de Aviação); Atac (Asociación del Transporte Aéreo en Colombia); Arlae (Asociación de Representantes de Líneas Aéreas en el Ecuador); e Aetai Peru (Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional).

7 Sasb (Sustainability Accounting Standards Board) – Airlines Materiality Map; GRI (Global Reporting Initiative) – Sustainability Topics for Sectors: What do stakeholders want to know? – Air Transportation – Airlines; e DJSI (Dow Jones Sustainability Indexes) – DJSI Company Benchmark Report.

Tema material 102-44 e 103-1	Público que apontou relevância do tema	LIMITES		Capítulo no Relatório Integrado
		Onde ocorre o impacto?	Envolvimento da organização	
Saúde e segurança no ar e na terra	Governo, clientes, colaboradores e fornecedores	O impacto ocorre dentro da organização, principalmente nas aeronaves, aeroportos e outras instalações operacionais.	A LATAM define diferentes níveis de gestão dependendo do tipo de evento. Há um time dedicado que continuamente prepara a organização para a gestão de emergências.	Pessoas Segurança
Ética e luta contra a corrupção	Imprensa, clientes, colaboradores, fornecedores e investidores	O impacto pode ocorrer dentro da organização, afetando todos os colaboradores e terceiros, bem como toda a sociedade.	A LATAM implementou um programa amplo de conformidade para gerenciar os impactos e minimizar os riscos.	Governança corporativa
Pontualidade	Clientes, colaboradores e fornecedores	O impacto ocorre na principal atividade da LATAM, que são os voos operados, afetando a percepção dos passageiros e o negócio de maneira geral.	Uma fatia relevante dos impactos pode ser gerenciada pela LATAM, como atrasos devidos a manutenções, gestão da tripulação e outros. Alguns impactos são externos à organização, como condições climáticas, limitações de tráfego aéreo e congestionamento nos aeroportos.	Clientes
Sustentabilidade econômica e financeira	Imprensa, clientes, colaboradores, fornecedores e investidores	O principal impacto ocorre dentro da LATAM e pode afetar a marca, o programa de fidelidade, a implementação da estratégia de negócio, as relações comerciais e outros.	A LATAM pode ajustar ou reestruturar sua estratégia. Ainda assim, a maioria dos fatores não está sob seu controle. O Grupo conta com uma política de gestão e mitigação de riscos financeiros.	Nosso negócio
Desenvolvimento dos colaboradores	Clientes, colaboradores e fornecedores	O impacto ocorre em todas as operações da LATAM. A gestão de recursos humanos está diretamente ligada ao desempenho corporativo.	A LATAM possui iniciativas de gestão de pessoas para maximizar os talentos dos colaboradores e estimular seu compromisso com a estratégia corporativa.	Pessoas
Mitigação das mudanças climáticas	Clientes, colaboradores e fornecedores	O impacto ocorre no meio ambiente e provém, principalmente, do uso de combustível, que contribui, em maior grau, para a emissão de gases de efeito estufa e, em menor grau, para a piora na qualidade do ar local.	O impacto é resultado das operações do Grupo, razão pela qual a LATAM conta com uma estratégia de seguimento e gestão das mudanças climáticas. O Grupo também está atento às oportunidades para incorporar novas tecnologias e melhores práticas que impactem no tema.	Sustentabilidade
Foco no cliente	Imprensa, clientes, colaboradores e fornecedores	O impacto ocorre dentro da LATAM e com seus clientes, afetando o <i>market share</i> e os gastos dos clientes com a empresa.	A LATAM possui um papel-chave na gestão deste impacto, principalmente no que se refere à sua capacidade de se antecipar aos riscos existentes.	Clientes
Rede de destinos e conectividade	Imprensa, clientes, colaboradores e fornecedores	O desenvolvimento e o crescimento da rede de destinos são benéficos às cidades atendidas, gerando desenvolvimento econômico por meio da redução do custo de se fazer negócios e de transporte de cargas, e pelo aumento do turismo.	A LATAM possui um papel-chave na gestão e monitoramento dos fatores que podem afetar este tópico material.	Perfil
Relacionamento com autoridades	Organizações da sociedade civil, associações setoriais, clientes, colaboradores, fornecedores e investidores	O impacto de uma mudança no ambiente regulatório ocorre dentro da organização, afetando todas as operações, e ocorre fora da organização afetando todo o setor.	A LATAM tem o papel de identificar e monitorar como as decisões das autoridades podem afetar o desenvolvimento do Grupo e da indústria aérea, assim como a conectividade de um país ou região e dos clientes.	Perfil Governança corporativa
Turismo sustentável	Clientes e colaboradores	O impacto ocorre nos destinos atendidos pela LATAM.	A capacidade de gestão sobre o tema varia de acordo com a participação da LATAM no total de tráfego de passageiros para uma determinada localidade. O Grupo procura ser um ator ativo na promoção do equilíbrio entre o turismo e a conservação da cultura e do meio ambiente locais.	Sustentabilidade



Sumário de conteúdo da GRI

102-55

GRI 101: FUNDAMENTOS 2016

GRI 102: CONTEÚDOS GERAIS 2016

CONTEÚDO

PÁGINA/RESPOSTA

102-1 Nome da organização

15 e 106

102-2 Atividades, marcas, produtos e serviços

Os principais serviços oferecidos são o transporte de passageiros e de cargas e não há casos de serviços banidos em nenhum dos mercados de operação. A descrição completa está nas páginas 15, 49 e 106.

102-3 Localização da sede da organização

Chile, página 106.

102-4 Local de operações

24 e 106

102-5 Natureza da propriedade e forma jurídica

106

102-6 Mercados atendidos

15, 23 e 24

102-7 Porte da organização

15, 24, 46 e 77

102-8 Informações sobre empregados e outros trabalhadores

78 e 80

102-9 Cadeia de fornecedores

90

102-10 Mudanças significativas na organização e em sua cadeia de fornecedores

15 e 35

102-11 Princípio ou abordagem da precaução

A LATAM não adota formalmente o princípio da precaução, mas considera em seu planejamento os potenciais impactos e riscos da operação para os consumidores e para a sociedade. Todos os serviços do Grupo – rotas, itinerários, atividades de manutenção e programas de fidelidade – seguem a legislação aplicável.

CONTEÚDO	PÁGINA/RESPOSTA
GRI 101: FUNDAMENTOS 2016	
GRI 102: CONTEÚDOS GERAIS 2016	
102-12 Iniciativas externas	52
102-13 Participação em associações	108
102-14 Declaração do mais alto executivo	12
102-16 Valores, princípios, normas e códigos de comportamento	29
102-18 Estrutura de governança	31
102-40 Lista de grupos de <i>stakeholders</i>	30 e 94
102-41 Acordos de negociação coletiva	Do total de colaboradores, 64% são sindicalizados e 86% são cobertos por acordos de negociação coletiva.
102-42 Identificação e seleção de <i>stakeholders</i>	93 e 94
102-43 Abordagem para engajamento de <i>stakeholders</i>	Além da abordagem descrita em Relato e materialidade, a gestão do relacionamento cotidiano da LATAM com seus públicos de interesse é apresentada nos capítulos Sustentabilidade, Colaboradores, Clientes e Fornecedores do grupo LATAM.
102-44 Principais preocupações e tópicos levantados	95
102-45 Entidades incluídas nas demonstrações financeiras consolidadas	Todas as filiais foram cobertas pelo relatório.
102-46 Definição do conteúdo do relatório e dos limites dos tópicos materiais	93
102-47 Lista de tópicos materiais	93
102-48 Reformulação de informações	Os casos de reapresentação de informações são indicados claramente.
102-49 Alterações no relato	Não houve.
102-50 Período coberto pelo relatório	De 1º de janeiro a 31 de dezembro.
102-51 Data do relatório mais recente	Abril de 2020.
102-52 Ciclo de emissão de relatórios	Annual.
102-53 Contato para perguntas sobre o relatório	investorrelations@latam.com e sostenibilidad@latam.com.
102-54 Declarações de relato em conformidade com as Normas GRI	Este relatório foi preparado em conformidade com o GRI Standards, opção Essencial.
102-55 Sumário de conteúdo da GRI	96
102-56 Verificação externa	103

NORMA GRI	CONTEÚDO	PÁGINA/RESPOSTA
Tema material: Saúde e segurança no ar e na terra		
GRI 103: Forma de gestão 2016	103-1 Explicação do tópico material e seu limite	95
	103-2 Forma de gestão e seus componentes	71 e 81
	103-3 Avaliação da forma de gestão	71 e 81
GRI 403: Saúde e segurança do trabalho 2018	403-7 Prevenção e mitigação de impactos de saúde e segurança do trabalho diretamente vinculados com relações de negócios	72
	403-9 Acidentes de trabalho	82
Tema material: Ética e luta contra a corrupção		
GRI 103: Forma de gestão 2016	103-1 Explicação do tópico material e seu limite	95
	103-2 Forma de gestão e seus componentes	29 e 30
	103-3 Avaliação da forma de gestão	29 e 30
GRI 205: Combate à corrupção 2016	205-2 Comunicação e capacitação em políticas e procedimentos de combate à corrupção	30
	205-3 Casos confirmados de corrupção e medidas tomadas	Não houve. Vale ressaltar que a LATAM utiliza a definição de corrupção da Lei de Práticas Corruptas no Exterior (Foreign Corrupt Practices Act – FCPA), segundo a qual é configurado um caso de corrupção quando se realiza uma oferta, uma promessa ou uma autorização de pagamento, ou um pagamento, a um funcionário público, com a intenção de induzi-lo a utilizar-se de seu cargo oficial, sem ser necessário que o ato de corrupção tenha tido êxito.
GRI 206: Concorrência desleal 2016	206-1 Ações judiciais por concorrência desleal, práticas de truste e monopólio	Não houve multas significativas, aquelas com valores superiores a US\$ 50 milhões, que podem paralisar a operação ou afetar a imagem do Grupo.
GRI 417: Marketing e rotulagem	417-3 Casos de não conformidade em relação a comunicação de marketing	Não houve multas significativas, aquelas com valores superiores a US\$ 50 milhões, que podem paralisar a operação ou afetar a imagem do Grupo.
GRI 419: Conformidade socioeconômica 2016	419-1 Não conformidade com leis e regulamentos na área socioeconômica	Não houve multas significativas, aquelas com valores superiores a US\$ 50 milhões, que podem paralisar a operação ou afetar a imagem do Grupo.



NORMA GRI	CONTEÚDO	PÁGINA/RESPOSTA
Tema material: Pontualidade		
GRI 103: Forma de gestão 2016	103-1 Explicação do tópico material e seu limite	95
	103-2 Forma de gestão e seus componentes	85
	103-3 Avaliação da forma de gestão	85
Não se aplica	OTP (<i>on-time performance</i>)	87
Tema material: Sustentabilidade econômica e financeira		
GRI 103: Forma de gestão 2016	103-1 Explicação do tópico material e seu limite	95
	103-2 Forma de gestão e seus componentes	44 e 45
	103-3 Avaliação da forma de gestão	44 e 45
GRI 203: Impactos econômicos indiretos 2016	203-2 Impactos econômicos indiretos significativos	16
Tema material: Desenvolvimento dos colaboradores		
GRI 103: Forma de gestão 2016	103-1 Explicação do tópico material e seu limite	95
	103-2 Forma de gestão e seus componentes	75
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión	75
GRI 401: Emprego 2016	401-1 Novas contratações e rotatividade de empregados	177
GRI 404: Capacitação e educação 2016	404-1 Média anual de horas de treinamento por empregado	77
Tema material: Mitigação das mudanças climáticas		
GRI 103: Forma de gestão 2016	103-1 Explicação do tópico material e seu limite	95
	103-2 Forma de gestão e seus componentes	62, 63, 65, 66, 67 e 69
	103-3 Avaliação da forma de gestão	62, 63, 65, 66, 67 e 69
GRI 201: Desempenho econômico 2016	201-2 Implicações financeiras e outros riscos e oportunidades decorrentes de mudanças climáticas	65



NORMA GRI	CONTEÚDO	PÁGINA/RESPOSTA
Tema material: Mitigação das mudanças climáticas		
GRI 302: Energia 2016	302-1 Consumo de energia dentro da organização	176
	302-3 Intensidade energética	64 e 68
	302-4 Redução do consumo de energia	63 e 64
GRI 305: Emissões 2016	305-1 Emissões diretas (Escopo 1) de gases de efeito estufa (GEE)	62 e 175
	305-2 Emissões indiretas (Escopo 2) de gases de efeito estufa (GEE) provenientes da aquisição de energia	62 e 175
	305-3 Outras emissões indiretas (Escopo 3) de gases de efeito estufa (GEE)	62 e 175
	305-4 Intensidade de emissões de gases de efeito estufa (GEE)	62 e 175
	305-5 Redução de emissões de gases de efeito estufa (GEE)	62 e 175
	305-6 Emissões de substâncias destruidoras da camada de ozônio (SDO)	175
	305-7 Emissões de NO _x , SO _x e outras emissões atmosféricas significativas	175
GRI 306: Resíduos 2020	306-3 Resíduos gerados	69
	306-4 Resíduos não destinados para disposição final	69
	306-5 Resíduos destinados para disposição final	69
Tema material: Foco no cliente		
GRI 103: Forma de gestão 2016	103-1 Explicação do tópico material e seu limite	95
	103-2 Forma de gestão e seus componentes	85, 86 e 87
	103-3 Avaliação da forma de gestão	85, 86 e 87
Não se aplica	Net Promoter Score (NPS)	87



NORMA GRI	CONTEÚDO	PÁGINA/RESPOSTA
Tema material: Conectividade		
GRI 103: Forma de gestão 2016	103-1 Explicação do tópico material e seu limite	95
	103-2 Forma de gestão e seus componentes	23 e 25
	103-3 Avaliação da forma de gestão	23 e 25
Não se aplica	Conectividade	24 e 26
Tema material: Relacionamento com autoridades		
GRI 103: Forma de gestão 2016	103-1 Explicação do tópico material e seu limite	95
	103-2 Forma de gestão e seus componentes	30
	103-3 Avaliação da forma de gestão	30
GRI 415: Políticas públicas 2016	415-1 Contribuições políticas	30
Tema material: Turismo sustentável		
GRI 103: Forma de gestão 2016	103-1 Explicação do tópico material e seu limite	95
	103-2 Forma de gestão e seus componentes	16 e 45
	103-3 Avaliação da forma de gestão	16 e 45
GRI 203: Impactos econômicos indiretos 2016	203-1 Investimentos em infraestrutura e apoio a serviços	45 e 58
Outros indicadores GRI monitorados		
GRI 303: Água e efluentes 2018	303-3 Captação de água	68
GRI 308: Avaliação ambiental de fornecedores 2016	308-2 Impactos ambientais negativos na cadeia de fornecedores e medidas tomadas	91
GRI 414: Avaliação social de fornecedores 2016	414-2 Impactos sociais negativos na cadeia de fornecedores e medidas tomadas	91



Pacto Global

A LATAM é signatária do Pacto Global, iniciativa da ONU, que visa mobilizar a comunidade empresarial internacional para adotar, em suas práticas de negócios, uma série de valores fundamentais e internacionalmente aceitos nas áreas de direitos humanos, relações trabalhistas, meio ambiente e combate à corrupção.

Veja ao lado a localização, nesta publicação, das principais ações desenvolvidas.

Direitos humanos

- 1 Apoiar e respeitar a proteção de direitos humanos reconhecidos internacionalmente (página 56)
- 2 Assegurar-se da não participação em violações desses direitos (página 56)

Trabalho

- 3 Apoiar a liberdade de associação e o reconhecimento efetivo do direito à negociação coletiva (página 96)
- 4 Apoiar a eliminação de todas as formas de trabalho forçado ou compulsório (páginas 56, 90 e 91)
- 5 Apoiar a abolição efetiva do trabalho infantil (páginas 56, 90 e 91)
- 6 Eliminar a discriminação no emprego (páginas 29 e 77)

Meio ambiente

- 7 Apoiar uma abordagem preventiva aos desafios ambientais (páginas 62 a 69)
- 8 Desenvolver iniciativas para promover maior responsabilidade ambiental (páginas 62 a 69)
- 9 Incentivar o desenvolvimento e a difusão de tecnologias ambientalmente amigáveis (páginas 63 a 65)

Anticorrupção

- 10 Combater a corrupção em todas as suas formas, inclusive extorsão e propina (páginas 29 e 30)



102-56

Deloitte Advisory SpA – Rosario Norte 407 – Las Condes, Santiago – Chile – Fono: (56) 227 297 000 – Fax: (56) 223 749 177 deloittechile@deloitte.com – www.deloitte.cl

RELATÓRIO DE REVISÃO INDEPENDENTE DO RELATÓRIO INTEGRADO LATAM 2020

Sr.

Juan José Tohá

Diretor de Assuntos Corporativos e Sustentabilidade
Presente

De nossa consideração:

Realizamos a revisão dos seguintes aspectos do Relatório Integrado LATAM 2020.:

Escopo

Revisão de segurança limitada da adaptação dos conteúdos e indicadores do Relatório Integrado 2020 com base na Global Reporting Initiative (GRI) Standards quanto ao perfil da organização e aos indicadores materiais originados do processo de materialidade, realizado pela empresa sobre os critérios estabelecidos na GRI Standards, relacionados às dimensões econômica, social e ambiental.

Padrões e processos de verificação

Realizamos nosso trabalho de acordo com a Internacional Standard on Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information (ISAE 3000), emitida pelo International Auditing and Assurance Standard Board (IAASB) da International Federation of Accounts (IFAC).

Nosso trabalho de revisão consistiu na formulação de perguntas a diversas unidades e gerências do Grupo LATAM que estiveram envolvidas no processo de realização deste relatório, assim como na aplicação dos procedimentos analíticos e testes de revisão que são descritos a seguir:

- Reunião com área de Sustentabilidade.
- Análise da adaptação dos conteúdos do Relatório Integrado LATAM 2020 aos requisitos da GRI Standards na sua opção de conformidade essencial e comprovação de que os indicadores verificados incluídos neste relatório correspondem aos protocolos estabelecidos pela referida norma e que os indicadores não aplicáveis ou não materiais são justificados; e
- Comprovação, mediante provas de revisão das informações quantitativas e qualitativas correspondentes aos indicadores da GRI Standards incluídos no Relatório Integrado LATAM 2020 e sua compilação adequada a partir dos dados fornecidos pelas fontes de informações do grupo LATAM.

Conclusões

- O processo de verificação foi realizado com base nos indicadores estabelecidos a partir do processo de materialidade realizado pela empresa. Uma vez identificados, priorizados e validados, os indicadores foram incluídos no relatório. Os indicadores informados e verificados são apresentados na tabela a seguir:

102-1, 102-2, 102-3, 102-4, 102-5, 102-6, 102-7, 102-8, 102-9, 102-10, 102-11, 102-12, 102-13, 102-14, 102-16, 102-17, 102-18, 102-40, 102-41, 102-42, 102-43, 102-44, 102-45, 102-46, 102-47, 102-48, 102-49, 102-50, 102-51, 102-52, 102-53, 102-54, 102-55, 102-56, 103-1, 103-2, 103-3, 201-2, 203-1, 203-2, 205-2, 205-3, 206-1, 302-1, 302-3, 302-4, 303-1, 305-1, 305-2, 305-3, 305-4, 305-5, 305-6, 305-7, 306-3, 306-4, 306-5, 308-2, 401-1, 403-7, 403-9, 414-2, 415-1, 417-3, 419-1

- Com relação aos indicadores verificados, podemos afirmar que não foi evidenciado nenhum aspecto que nos faça crer que o Relatório Integrado 2020 do grupo LATAM não foi elaborado conforme a GRI Standards nos aspectos estabelecidos no escopo.

Responsabilidades da direção do grupo LATAM e da Deloitte

- A preparação do Relatório Integrado LATAM 2020, assim como o seu conteúdo, são responsabilidade do grupo LATAM, o qual é responsável por definir, adaptar e manter os sistemas de gestão e controle interno nos quais as informações são obtidas.
- Nossa responsabilidade é emitir um relatório independente com base nos procedimentos aplicados na nossa revisão.
- Este relatório foi preparado exclusivamente a pedido do grupo LATAM, conforme os termos estabelecidos na Carta de Compromisso.
- Realizamos nosso trabalho conforme as normas de independência requeridas pelo Código de Ética da IFAC.
- As conclusões resultantes da verificação da Deloitte são válidas para a última versão do relatório em nosso poder, recebida em 23/03/2021.
- O escopo de uma revisão de segurança limitada é significativamente inferior ao de uma auditoria ou revisão de segurança razoável, motivo pelo qual não fornecemos parecer de auditoria sobre o Relatório Integrado 2020 do grupo LATAM.

Fernando Gaziano
Socio
Marzo 24, 2021

GLOSSÁRIO

ABEAR: Associação Brasileira de Empresas Aéreas
ADR: *American Depositary Receipt*
AENOR: Associação Espanhola de Normatização e Certificação
AFP: Administradoras de Fundos de Pensão
ALTA: Associação Latino-americana e do Caribe de Transporte Aéreo
ANAC: Agência Nacional de Aviação Civil
API: *Action Plan Index* (índice de planos de ação)
APU: *Auxiliary Power Unit* (motores e unidades auxiliares de energia)
ASK: *available seat-kilometers* (assentos-quilômetro oferecidos) – equivalente ao número de assentos disponíveis multiplicado pela distância voada
ATAC: Associação de Transporte Aéreo da Colômbia
ATAG: Air Transport Action Group
ATK: *available ton-kilometers* (tonelada-quilômetro oferecida) – equivale à capacidade disponível em toneladas multiplicada pela distância voada
B3: Bolsa de Valores do Brasil
CEIV Pharma: Center of Excellence of Independent Validators Pharma (Centro de Excelência para Validadores Independentes)
CEO: Chief Executive Officer
CMF: Comissão para o Mercado Financeiro (Chile)
CORSIA: Plano de Compensação e Redução de Carbono da Aviação Internacional
CVM: Comissão de Valores Mobiliários (Brasil)
DIP: *debtor in possession*, mecanismo de financiamento previsto no Capítulo 11 da lei americana, no qual os credores do empréstimo têm prioridade no recebimento dos valores
DJSI: Índice Dow Jones de Sustentabilidade

Ebitda: Lucro antes de juros, impostos, amortização e depreciação
Ebitda Ajustado: Lucro antes de juros, impostos, amortização, depreciação e arrendamento de aeronaves
GEE: gases de efeito estufa
GLP: gás liquefeito de petróleo
GRI: Global Reporting Initiative
HEPA: *high efficiency particulate arrestors*, tecnologia de alta eficiência na separação de partículas. Utilizada nos sistemas de circulação de ar das aeronaves, remove mais de 99,9% de impurezas, como vírus e bactérias, do ar
IAG: International Airlines Group
IASB: International Accounting Standards Board (Conselho de Normas Internacionais de Contabilidade)
IATA: Associação Internacional de Transporte Aéreo
IEnvA: IATA Environmental Assessment
IFRS: International Financial Reporting Standard (Norma Internacional de Informação Financeira)
IIRC: International Integrated Reporting Council (Conselho Internacional de Reporte Integrado)
IOSA: IATA Operational Safety Audit (Auditoria de Segurança Operacional da IATA)
IPCC: Painel Internacional de Mudanças Climáticas
JBA: Joint Business Agreement (Acordo de Negociação Conjunta)
LSA: Lei de Sociedades Anônimas (Chile)
MRO: Manutenção, Reparo e Operação
NPS: Net Promoter Score
NYSE: Bolsa de Valores de Nova York
OACI: Organização Internacional de Aviação Civil

OCDE: Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Econômico
ODS: Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
OHI: Organizational Health Index (Índice de Saúde Organizacional)
OIT: Organização Internacional do Trabalho
ONU: Organização das Nações Unidas
OPA: oferta pública de aquisição de ações ordinárias
OPEP: Organização de Países Exportadores de Petróleo
OTC: *over-the-counter* ou mercado de balcão, no qual os instrumentos financeiros são negociados diretamente entre as partes, fora do ambiente dos mercados organizados
OTP: *on-time performance* (indicador de pontualidade)
PLE: países de língua espanhola
PMA: Parts Manufacturer Approval – fornecedores de peças certificados pelos órgãos aeronáuticos
RASK: *revenue per available seat-kilometer* (receitas por assento-quilômetro) – mede a eficiência da companhia aérea; é obtido por meio da divisão da receita operacional pelo ASK.
RPK: *revenue passenger – kilometers* (passageiros-quilômetro pagos) – total de passageiros pagantes multiplicado pela distância percorrida
RTK: *revenue ton-kilometers* (receitas por tonelada-quilômetro) – tonelada transportada multiplicada pela distância percorrida
SEC: Securities and Exchange Commission
SGA: Sistema de Gestão Ambiental
TDLC: Tribunal de Defesa da Livre Concorrência (Chile)
TPI: *third-party intermediary* (terceiro intermediário)

ANEXOS

106	Constituição legal, Objeto da Sociedade e Propriedades, unidades e equipamentos
107	Informações corporativas
108	Participação em associações
109	Conselho de Administração: Composição e currículos
112	Relatório Anual de Gestão do Comitê de Diretores
119	Principais executivos
121	Acordo de acionistas
126	Marco regulatório
135	Fatos relevantes
151	Fatores de risco
175	Mudanças climáticas
176	Gestão ambiental e ecoeficiência
177	Desafio conjunto
178	Segurança da equipe



Quem somos 102-1, 102-2, 102-3, 102-4 e 102-5

LATAM Airlines Group S.A.

RUT: 89.862.200-2

Domicílio: Santiago

Nomes-fantasia: “LATAM Airlines”, “LATAM Airlines Group”, “LATAM Group”, “LAN Airlines”, “LAN Group” y/o LAN”.

Constituição legal

Constituída sob a forma de companhia de responsabilidade limitada, por meio de escritura pública datada de 30 de dezembro de 1983, registrada no Cartório de Eduardo Avello Arellano, inscrita no Registro de Comercio (Junta Comercial) de Santiago na folha 20.34, número 11.248 do ano de 1983 e publicada no *Diario Oficial* do dia 31 de dezembro de 1983.

Transformada em sociedade anônima por meio da escritura pública datada de 20 de agosto de 1985, outorgada pelo Cartório de Miguel Garay Figueroa, sob o nome de Línea Aérea Nacional Chile S.A. (atualmente LATAM Airlines Group S.A.), que, conforme previsto expressamente na Lei n. 18.400, é sucessora legal da empresa pública do Estado criada no ano de 1929 sob o nome de Línea Aérea Nacional de Chile, com relação às concessões aeronáuticas e de comunicação por rádio, direito de tráfego e outras concessões administrativas.

A LATAM Airlines Group S.A. é regida pelas normas aplicáveis às sociedades anônimas de capital aberto e, para todos os efeitos, está inscrita sob o n. 0306, de 22 de janeiro de 1987, no Registro de Valores da Comissão para o Mercado Financeiro (CMF), anteriormente Superintendência de Valores Mobiliários e Seguros.

Objeto da Sociedade

- O Comércio do transporte ar e/ou terrestre, sob qualquer forma, quer de passageiros, carga, correio e tudo o que está direta ou indiretamente relacionado a esta atividade, dentro e fora do país, ou por conta própria;
- A prestação de serviços relacionados à manutenção e reparação de aeronaves, próprias ou de terceiros;
- Desenvolvimento e exploração de outras atividades no âmbito do objeto social e/ou associada, relacionada, adjuvantes ou complementárias destas;
- Comércio e desenvolvimento relacionados a viagens, atividades de turismo e hospitalidade; e
- Participação em empresas de qualquer tipo ou espécie que permitam a sociedade para cumprir seus propósitos.

Propriedades, unidades e equipamentos

Chile

• **Sede:** as instalações principais da LATAM no Chile se localizam próximo ao Aeroporto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez, em Santiago. O complexo conta com escritórios, salas de reuniões, espaços para treinamento, refeitórios e cabines de simulação utilizadas nos processos de instrução da tripulação. Os escritórios corporativos, por sua vez, estão situados na região central da capital, Santiago.

• **Base de Manutenção:** integra a área do Aeroporto Internacional de Santiago. Inclui hangar de aeronaves, armazéns, escritórios e espaço para estacionamento de 30 aviões de curto alcance ou 30 de largo alcance.

Para mais informações sobre as atividades desenvolvidas, consulte a *página 15*.

• **Outras instalações:** a LATAM conta também com um centro de treinamento de voo e uma área para a recreação dos colaboradores, estruturado com o apoio da Airbus. Ambos estão localizados próximo ao aeroporto em Santiago.

Brasil

• **Sede:** as principais instalações da LATAM Airlines Brasil ficam na cidade de São Paulo, em hangares localizados no Aeroporto de Congonhas e arredores, que são alugados da

Quem somos

Infraero, administradora local do aeroporto. Também fica próximo ao aeroporto a Academia de Serviços, onde são realizados processos de seleção, treinamento e simulações, além de atendimento médico.

- **Base de Manutenção:** a base de MRO fica em São Carlos, interior de São Paulo. Suas atividades e sua capacidade são descritas na *página 21*. Além dessa unidade, a LATAM Brasil também dispõe de espaços para a manutenção de aeronaves, aquisição e logística de materiais aeronáuticos nos hangares do aeroporto de Congonhas.
- **Outras instalações:** sede comercial, edifício de uniformes, edifício Morumbi Office Tower, edifício da Central de Atendimento e escritórios das subsidiárias LATAM Travel e Multiplus, todos localizados na cidade de São Paulo.

Outras localidades

A LATAM também dispõe de instalações no Aeroporto Internacional de Miami (Estados Unidos), arrendadas pelo aeroporto por meio de um acordo de concessão. Inclui um edifício corporativo, armazéns de cargas, que inclui uma área refrigerada, uma plataforma de estacionamento de aeronaves e hangar de manutenção com oficinas, armazéns e escritórios próprios.

Na Argentina, Colômbia, Equador e Peru, as filiais da LATAM mantêm contratos de arrendamento de escritórios administrativos e comerciais, hangares e áreas de manutenção via concessões aeroportuárias.

Informações corporativas

Escritório principal

Avenida Presidente Riesco 5711, 19º andar
Las Condes, Santiago, Chile
Tel.: (56) (2) 2565 2525

Base de manutenção

Aeropuerto Arturo Merino Benítez
Santiago, Chile
Tel.: (56) (2) 2565 2525

Código – bolsa de valores

LTM CI – Bolsa de Comercio de Santiago
LTM US – Bolsa de Valores de Nueva York

Informações financeiras

Relações com Investidores | LATAM Airlines Group S.A.
Avenida Presidente Riesco 5711, 20º andar
Las Condes, Santiago, Chile
Tel: (56) (2) 2565 2525
E-mail: InvestorRelations@latam.com

Informações aos acionistas

Depósito Central de Valores
Calle Huérfanos 770, 22º andar
Santiago, Chile
Tel: (56) (2) 2393 9003
E-mail: atencionaccionistas@dcv.cl

Banco depositário de ADRs

JPMorgan Chase Bank, N.A.
P.O. Box 64504
St. Paul, MN 55164-0504
Tel.: Geral (800) 990-1135
Tel.: Fora dos Estados Unidos (651) 453-2128
Tel.: Global Invest Direct (800) 428-4237
E-mail: jpmorgan.adr@wellsfargo.com

Banco de custódia de adrs

Banco Santander Chile
Bandera 140, Santiago
Departamento de Custódia
Tel: (56) (2) 2320 3320

Auditores independentes

PwC
Avenida Andrés Bello 2.711, 5º andar
Santiago, Chile
Tel.: (56) (2) 2940 0000

Mais informações sobre o grupo LATAM Airlines
www.latamairlinesgroup.net
www.latam.com

Participação em associações 102-13

Brasil

- Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA)
- Associação Brasileira de Agências de Viagens (Abav)
- Associação Brasileira de Anunciantes (ABA)
- Associação Brasileira de Comunicação Empresarial (Aberje)
- Associação Brasileira dos Consolidadores de Passagens
- Aéreas e Serviços de Viagens (AirTKT)
- Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear)
- Associação Brasileira de Agências de Viagens Corporativas (Abracorp)
- Associação Brasileira das Empresas do Mercado de Fidelização (Abemf)
- American Chamber of Commerce (Amcham Brasil)
- Flight Safety Foundation (FSF)
- G100 Brasil
- Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil (Jurcaib)
- Oficina de Convenções de Sao Paulo – Fundação 25 de Janeiro
- Sindicato Nacional das Empresas Aéreas (SNEA)

Chile

- Acción Empresas
- Asociación Chilena de Aerolíneas (ACHILA)
- Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA)
- Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA)
- Cámara Chileno Norteamericana de Comercio (Amcham – Chile)
- Cámara de Comercio Chileno-Argentina
- Cámara de Comercio Chileno-Peruana
- Cámara de Comercio de Santiago
- Cámara Oficial Española de Comercio de Chile
- Centro de Estudios Públicos
- Corporación de Estudios para Latinoamérica (Cieplan)
- Federación de las Empresas de Turismo de Chile (Fedetur)
- Fundación Chilena del Pacífico
- Instituto Chileno de Administración Racional de Empresas (ICARE)
- Pacto Global
- Sociedad de Fomento Fabril (SOFOFA)

Colômbia

- Asociación de Transporte Aéreo de Colombia (ATAC)
- Asociación de Aerolínea Internacionales en Colombia (ALAICO)

Equador

- Asociación de Representantes de Líneas Aéreas del Ecuador (ARLAE)
- Cámara de Industrias de Guayaquil
- Cámara de Industrias y Producción de Quito

Peru

- Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI)
- Asociación Peruana de Empresas Aéreas (APEA)
- Cámara de Comercio Americana del Perú (AmCham)
- Cámara Nacional de Turismo (CANATUR)
- Confederación Nacional de Instituciones Empresariales Privadas (CONFIEP)
- Sociedad de Comercio Exterior del Perú (COMEX PERÚ)
- Perú 2021

Estrutura de governança

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO: Composição e currículos



Ignacio Cueto Plaza
Presidente do Conselho
RUT: 7.040.324-2

Ignacio Cueto é membro do Conselho de Administração da LATAM Airlines Group e presidente desde abril de 2017, reeleito para o Conselho de Administração da LATAM em abril de 2019 e abril de 2020. A carreira de Cueto na indústria de aviação começou há mais de 30 anos. Em 1985, assumiu o cargo de vice-presidente de Vendas da Fast Air Carrier, então empresa nacional chilena de cargas. Em 1985, Cueto se tornou gerente de Serviços e gerente de Negócios do escritório de vendas de Miami. Posteriormente, ocupou cargos no Conselho de Administração da Ladeco (de 1994 a 1997) e da LAN (de 1995 a 1997). Foi presidente da LAN Cargo de 1995 a 1998, CEO do negócio de passageiros de 1999 a 2005 e presidente e diretor operacional da LAN de 2005 até a fusão com a TAM em 2012. Posteriormente, foi CEO da LAN até abril de 2017. Cueto também liderou o estabelecimento de várias subsidiárias da companhia na América do Sul, bem como a implementação de alianças importantes com outras companhias aéreas. Em 28 de fevereiro de 2021, Cueto compartilhava a propriedade efetiva de 99.381.777 ações ordinárias da LATAM Airlines Group (16,39% das ações em circulação da LATAM Airlines Group) detidas pelo Grupo Cueto, do qual é membro.



Enrique Cueto Plaza
Vice-presidente do Conselho
RUT: 6.694.239-2

Enrique Cueto é membro do Conselho de Administração da LATAM Airlines Group desde abril de 2020. Anteriormente, ocupou o cargo de CEO da LATAM Airlines Group, desde a fusão entre LAN e TAM em junho de 2012. De 1983 a 1993, Cueto foi CEO da Fast Air, uma companhia aérea chilena de carga. De 1993 a 1994, foi membro do Conselho de Administração da LAN Airlines. Posteriormente, atuou como CEO da LAN até junho de 2012. Enrique Cueto é membro do Conselho de Administração da International Air Transport Association (IATA). Ele também é membro do Conselho de Administração da Fundação Endeavor, organização dedicada à promoção do empreendedorismo no Chile e membro executivo da Associação Latino-Americana e Caribenha de Transporte Aéreo (ALTA). É irmão de Ignacio Cueto, presidente do Conselho. Em 28 de fevereiro de 2021, Cueto compartilhava a propriedade beneficiária de 99.381.777 ações ordinárias da LATAM Airlines Group (16,39% das ações em circulação do grupo LATAM Airlines) detidas pelo Grupo Cueto, do qual também é membro.



Enrique Ostalé Cambiaso
Conselheiro
RUT: 8.681.278-9

Enrique Ostalé ingressou no Conselho de Administração da LATAM Airlines Group em abril de 2020. Também é presidente do Conselho de Administração do Walmart México e América Central SBA e Walmart Chile S.A. Antes dessa função, foi vice-presidente executivo e diretor executivo regional – Reino Unido, América Latina e África no Walmart International. Ostalé assumiu essa função regional ampliada em abril de 2017, depois de atuar como CEO do Walmart América Latina, Índia e África (2016-2017), como CEO do Walmart México, América Central e América Latina (2013-2016) e presidente e CEO do Walmart Chile (2006-2013), quando liderou a transição bem-sucedida da D&S S.A. para o que hoje é o Walmart Chile, após sua aquisição pelo Walmart Inc. em 2009. Ostalé é graduado em Economia e Administração de Empresas pela Universidade Adolfo Ibáñez e possui mestrado em Ciências Contábeis e Financeiras pela London School of Economics.

Estrutura de governança

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO: Composição e currículos

Nicolás Eblen Hirmas
Conselheiro
RUT: 15.336.049-9



Nicolás Eblen faz parte do Conselho de Administração da LATAM desde abril de 2017 e foi reeleito para o Conselho de Administração da LATAM em abril de 2019 e abril de 2020. Atualmente, também é CEO da Inversiones Andes SpA, cargo que ocupa desde 2010, membro do Conselho de Administração da Granja Marina Tornagaleones S.A., Río Dulce S.A., Patagonia SeaFarms Inc., SalmonChile AG e a Sociedad Agrícola La Cascada Ltda. Eblen é engenheiro industrial, com especialização em Ciência da Computação pela Pontifícia Universidade Católica do Chile e pós-graduação em Administração pela Harvard Business School. Em 28 de fevereiro de 2021, o Eblen Group compartilhava a propriedade beneficiária de 27.644.702 ações ordinárias da LATAM Airlines Group (4,56% das ações em circulação da LATAM Airlines Group).

Henri Philippe Reichstul
Conselheiro
RUT: 48.175.668-5



Henri Philippe Reichstul ingressou no Conselho de Administração da LATAM em abril de 2014 e foi reeleito em abril de 2019 e abril de 2020. Reichstul é cidadão brasileiro e atuou como presidente da Petrobras e do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada do Brasil (IPEA) e vice-presidente do Banco Inter American Express S. A. Atualmente, além das funções de membro do Conselho de Administração da TAM e do grupo LATAM, também é membro do Conselho de Administração da Repsol e presidente do Conselho da Fives, entre outros. Reichstul é economista graduado pela Faculdade de Economia e Administração da Universidade de São Paulo (USP) e possui pós-graduação na mesma disciplina pela Hertford College da Universidade de Oxford.

Patrick Horn
Conselheiro
RUT: 6.728.323-6



Patrick Horn faz parte do Conselho de Administração da LATAM Airlines Group desde abril de 2019 e foi reeleito em abril de 2020. Atualmente é membro do Conselho Econômico da Universidade de los Andes e diretor de organizações sem fins lucrativos como a Aportes Chile. Possui mais de 35 anos de experiência como executivo no Chile e no exterior, em empresas como British American Tobacco Co., Unilever, Compañía Sudamericana de Vapores e Grupo Ultramar, onde também foi diretor de subsidiárias. Horn formou-se engenheiro civil industrial pela Pontifícia Universidade Católica de Valparaíso e é mestre em Engenharia Industrial pelo Instituto de Tecnologia da Geórgia (EUA). Participou de programas executivos nos centros de treinamento British American Tobacco Co. e Unilever em Londres e na Kellogg Business School. Também completou um programa de gestão de negócios (PADE) na Escola de Negócios (ESE) da Universidade de los Andes.

Estrutura de governança

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO: Composição e currículos

Alexander Wilcox
Conselheiro
RUT: estrangeiro



Alexander Wilcox atua no Conselho de Administração da LATAM Airlines Group desde outubro de 2020. Reside nos Estados Unidos e tem ampla experiência na indústria de aviação, onde ocupou cargos executivos em várias companhias aéreas entre 1996 e 2005. Wilcox é cofundador e CEO da JSX, companhia aérea *charter* de serviço público nos Estados Unidos. Frequentou a Universidade de Vermont, onde se formou em Ciências Políticas e Língua Inglesa.

Eduardo Novoa
Conselheiro
RUT: 7.836.212-K



Eduardo Novoa faz parte do Conselho de Administração da LATAM desde abril de 2017 e foi reeleito para o Conselho de Administração da LATAM em abril de 2019 e abril de 2020. Da mesma forma, Novoa é membro do Conselho de Administração da Cimentos Bio-Bio, Grupo Ecomac, ESSAL e do conselho consultivo de STARS e Endeavor. Também fez parte do Conselho de Administração da Esval, Soquimich, Grupo Drillco, Techpack, Endesa-Americas, Grupo Saesa, Grupo Chilquinta e várias outras empresas da região que eram subsidiárias da Enersis e AFP Provida. Ele também foi membro do Conselho de Administração da Amcham-Chile, da Electric Companies Association, da YPO-Chile, do Chile Global Angels e de várias *startups*. Entre 1990 e 2007, foi executivo de diversas empresas, como CorpGroup, Enersis, Endesa, Blue Circle, PSEG e Grupo Saesa. Novoa é graduado em Administração pela Universidade do Chile e pós-graduado em Administração pela Universidade de Chicago. Ele participou de programas executivos em Harvard, Stanford e Kellogg e foi professor de finanças e economia em várias universidades no Chile.

Sonia Villalobos
Conselheira
RUT: 21.743.859-4



Sonia J. S. Villalobos ingressou no Conselho de Administração da LATAM Airlines em agosto de 2018 e foi reeleita para o Conselho de Administração da LATAM em abril de 2019 e abril de 2020. Villalobos é cidadã brasileira e membro do Conselho de Administração da Petrobras e da Telefônica Vivo. É sócia-fundadora da empresa Villalobos Consultoria desde 2009 e professora da pós-graduação em Finanças do Insper desde 2016. Entre 2005 e 2009, foi gestora de fundos na América Latina e no Chile, administrando fundos mútuos e institucionais da Larrain Vial AGF. De 1996 a 2002, foi responsável por investimentos de *private equity* no Brasil, Argentina e Chile para Bassini, Playfair & Associates, LLC. Em 1989, foi chefe de pesquisa do Banco Garantia. Formou-se em Administração Pública pela Fundação Getúlio Vargas em 1984 e obteve o título de mestra em Finanças pela mesma instituição em 2004. Foi a primeira pessoa na América Latina a receber a certificação Chartered Financial Analyst (CFA), em 1994. Como voluntária, participa do Conselho da CFA Society Brasil, associação sem fins lucrativos que reúne cerca de mil profissionais que possuem a certificação CFA no Brasil.

Estrutura de governança

RELATÓRIO ANUAL DE GESTÃO DO COMITÊ DE DIRETORES

De acordo com as disposições do parágrafo 5º do inciso 8º do artigo 50 bis da Lei n.º 18.046 sobre Sociedades Anônimas, o Comitê de Diretores da LATAM Airlines Group S.A. (a “Sociedade”, a “Empresa” ou a “LATAM”) procede a emissão do seguinte relatório anual de sua gestão em relação ao exercício de 2020.

I. Integrantes do Comitê de Diretores

O Comitê de Diretores da Sociedade é composto pelos senhores Eduardo Novoa Castellón, Patrick Horn García e Nicolás Eblen Hirmas, que detêm o status de independentes ao abrigo da legislação norte-americana. Sob a lei chilena, os dois primeiros têm o status de conselheiro independente. O Comitê de Diretores é presidido pelo senhor Eduardo Novoa Castellón.

Os conselheiros foram eleitos na Assembleia Ordinária de Acionistas realizada em 30 de abril de 2020, e a duração de suas funções é de dois anos, conforme o disposto nos estatutos da Sociedade.

II. Relatório das atividades do Comitê

Durante o exercício de 2020, o Comitê de Diretores reuniu-se em 41 ocasiões para exercer seus poderes e cumprir suas obrigações de acordo com o artigo 50 bis da Lei n.º 18.046 sobre Sociedades Anônimas, bem como para tratar de outras questões que o Comitê de Diretores considerou necessário avaliar, os quais, em um ano marcado principalmente pela pandemia de Covid-19, concentraram-se majoritariamente em questões relacionadas ao ingresso da Empresa no proce-

dimento do Capítulo 11 nos Estados Unidos e a obtenção de financiamento para lidar com a queda da receita em razão da redução da operação.

A seguir, são relatados os principais temas discutidos.

Análise e revisão do balanço e demonstrações financeiras

O Comitê de Diretores analisou e revisou as demonstrações financeiras da Sociedade em 31 de dezembro de 2019, bem como o fechamento dos trimestres concluídos em 31 de março, 30 de junho e 30 de setembro de 2020, em sessões ordinárias do Comitê em 3 de março, 29 de maio, 18 de agosto e 6 de novembro de 2020, respectivamente, incluindo a análise dos respectivos relatórios dos auditores externos da Sociedade, conforme se explica adiante. A empresa *PriceWaterhouseCoopers Consultores, Auditores e Cia. Limitada* (“PwC”) participou das 4 sessões para dar seu parecer na qualidade de auditor externo da Sociedade.

Revisão de relatórios de deterioração de unidades geradoras de caixa

Nas sessões de 3 de março, 6 de abril, 29 de maio, 15 de outubro e 21 de dezembro de 2020, o Comitê de Diretores tratou de assuntos relacionados ao teste de deterioração e à análise de indícios de deterioração correspondentes a determinados ativos incluídos nas demonstrações financeiras da unidade geradora de caixa de transporte aéreo. Mais detalhadamente, foram discutidos os resultados do teste de deterioração em dezembro de 2019, análise de indícios de deterioração em 31 de março de 2020, teste de deterioração em 31 de março, análise de indícios em 30 de setembro de 2020 e cálculos preliminares do teste em 31 de dezembro de 2020, respectivamente. Concluiu-se que não se observam indícios de deterioração que justifiquem a necessi-

dade de a Empresa realizar testes adicionais nessas datas, ou ainda realizar um ajuste contábil dos ativos além do realizado em março de 2020.

Sistemas de compensação para executivos e trabalhadores

Na sessão de 20 de janeiro de 2020, o Comitê examinou os sistemas e as políticas de remuneração vigentes e os planos de compensação dos principais executivos e empregados da Sociedade.

Auditoria interna

Nas sessões ordinárias do Comitê de Diretores realizadas nos dias 20 de janeiro, 9 de março, 4 de maio, 8 de junho, 13 de julho, 10 de agosto, 7 de setembro e 21 de dezembro de 2020, foram revisados temas relativos à auditoria interna. Revisou-se o status do plano de auditoria interna executado em 2019, destacando a quantidade de projetos que foram abordados, os aspectos relevantes no trabalho realizado e a apresentação dos relatórios de auditoria nos quais foram analisados os riscos mais altos, assim como a apresentação e a aprovação do plano de trabalho de 2020 e os avanços do trabalho relativo a tal plano.

Auditorias sob os regulamentos SOX

Nas sessões do Comitê de Diretores realizadas em 3 de março e 8 de junho de 2020, falou-se sobre o planejamento a seguir em matéria dos regulamentos SOX para a certificação de 2020. Também se deu conta dos resultados obtidos na certificação SOX durante o ano de 2019, dos assuntos mais relevantes a considerar durante o ano de 2020, dos projetos da Empresa que, por sua relevância, possam gerar impacto em relação aos regulamentos SOX, dos principais impactos

no ambiente de controle das contingências Covid 19 e Capítulo 11, e de um cronograma a seguir em relação a essa certificação durante o ano de 2020.

Serviços de auditoria externa

|| Plano de trabalho de auditorias externas

- Na sessão de 13 de julho de 2020, a empresa de auditoria externa PWC expôs sobre o plano de trabalho a seguir em matéria de auditoria externa durante o ano de 2020, abordando temas que dizem respeito aos requisitos normativos quanto a comunicação e os resultados do trabalho, a composição da equipe da PWC que presta serviço à Empresa, o enfoque de auditoria consolidado, os avanços alcançados durante o ano na revisão de controle interno e o cronograma de atividades e comunicações que manterão com os membros do Comitê.
- Na sessão ordinária de 9 de novembro de 2020, a empresa de auditoria externa Externos Ernst & Young (“EY”), encarregada da auditoria externa da LATAM Brasil, falou da equipe, do alcance e do cronograma de trabalho, dos resultados da revisão limitada em 30 de setembro de 2020, dos principais assuntos a tratar em 2020, dos assuntos de controle interno – SOX e dos próximos passos a seguir.

Gestão de riscos corporativos

Na sessão de 7 de setembro de 2020, foi revisado o mapa de riscos da Empresa no novo cenário de baixa atividade, pandemia de Covid-19 e Capítulo 11.

Segurança

Nas sessões do Comitê de Diretores de 6 de abril, 7 de setembro e 5 de outubro de 2020, foram analisadas diferentes matérias relativas a segurança da informação, entre as quais se destacam o processo de certificação PCI Compliance, que valida a proteção que a Empresa dá à informação dos cartões de crédito e de débito de seus clientes, e uma apresentação sobre cibersegurança. Na sessão de 13 de julho de 2020, foram tratados temas relativos aos protocolos de segurança médica a bordo e em razão da Covid-19.

Compliance

O Comitê de Diretores, nas sessões ordinárias de 20 de janeiro e 7 de setembro de 2020, recebeu os relatórios do Programa de Compliance vigente e seus principais conteúdos, entre os quais se destacam o compromisso da alta direção, as normas e leis mais relevantes para a Organização, o desenvolvimento de políticas e regulamentos, treinamentos e comunicações, os controles do status em que se encontram os Third Party Intermediaries (“TPIs”) em cada país, a identificação e o gerenciamento dos riscos de Compliance, e a divulgação de Compliance no nível corporativo.

Na sessão de 9 de novembro de 2020, a equipe da empresa MC Compliance realizou uma apresentação ao Comitê relativa à responsabilidade penal das pessoas jurídicas e informou e emitiu a certificação sobre os novos delitos estabelecidos pela lei.

Políticas LATAM

Na sessão de 20 de janeiro de 2020, foi analisada a proposta de uma nova política de seleção de serviços de auditoria externa. Nessa sessão, o Comitê ficou com a tarefa de avaliar detalhadamente a política proposta. Posteriormente, na ses-

são de 9 de março de 2020, a nova política foi aprovada.

Análise de relatórios relativos à Política de Operações com Partes Relacionadas (“OPR”).

Na sessão do Comitê de 8 de junho de 2020, deu-se cumprimento à obrigação de divulgação estabelecida na Política de OPR, e a administração informou ao Comitê de Diretores sobre: (i) as operações habituais que o Grupo LATAM celebra com as filiais em que sua participação é inferior a 95%, (ii) as principais operações celebradas entre empresas do Grupo LATAM em geral, e (iii) as operações reveladas na nota que acompanha as demonstrações financeiras sobre transações com partes relacionadas.

Em particular, na sessão do Comitê de 6 de abril de 2020, foi analisada a solicitação da Qatar de adiar o pagamento da sublocação de cinco aeronaves Airbus A350 feita a ela pela LATAM. Após a análise da matéria, resolveu-se recomendar ao Conselho de Administração fazer uma contraproposta à Qatar que consistia em lhe transferir as condições que o locatário das aeronaves havia proposto à LATAM, cujos particulares foram considerados convenientes para a Sociedade e ajustados aos termos e condições razoáveis e de mercado, dadas as circunstâncias do momento.

Na sessão de 11 de maio, foi informado ao Comitê que a Qatar substituiu o pedido de diferimento do pagamento da locação previamente realizado por uma proposta de devolução antecipada das cinco aeronaves Airbus A350 que LATAM lhe havia sublocado, mais um pagamento compensatório decorrente da devolução antecipada. Analisada a proposta, o Comitê decidiu propor sua aprovação ao Conselho de Administração, porque ela era conveniente para a LATAM e os preços,

Estrutura de governança RELATÓRIO ANUAL DE GESTÃO DO COMITÊ DE DIRETORES

termos e condições eram razoáveis e de mercado, dadas as condições imperantes.

Na sessão de 4 de maio, foi analisado o JBA com a Delta sob a ótica do artigo 147 da Lei n.º 18.046 sobre Sociedades Anônimas, dado que a Delta foi incorporada como acionista da Empresa. Após uma análise detalhada, concluiu-se que o acordo JBA com a Delta Air Lines é conveniente para a Sociedade, entre outras, pelas seguintes considerações: (i) a ótima conectividade da Delta nos Estados Unidos da América; (ii) a eliminação da “dupla marginalização”, para melhorar as tarifas; (iii) a implementação de um esquema de “profit sharing” para incentivar e compartilhar todas as eficiências que são alcançadas em um ambiente mais competitivo; (iv) a pouca sobreposição na malha de rotas de ambas as companhias; y (v) a possibilidade de melhorar a oferta para os clientes com preços competitivos, uma malha de voo melhor com conexões menos demoradas, melhor atendimento ao cliente, um programa FFP mais robusto. Considerando que a transação contribui para o interesse social e se ajusta a termos e condições razoáveis e de mercado, foi acordado submeter ao Conselho de Administração a recomendação de aprovar o acordo JBA com a Delta nos termos e condições descritos.

Posteriormente, na sessão de 9 de novembro de 2020, e por estar a Empresa no processo do Capítulo 11, informou-se ao Comitê que foi apresentado ao tribunal que delibera sobre o Capítulo 11 uma moção de aceitação do acordo JBA com a

Delta incluindo certas cláusulas de flexibilização relacionadas à sua implementação e rescisão, considerando as circunstâncias atravessadas pela LATAM; todo o precedente, à luz do artigo 147 da Lei n.º 18.046 sobre Sociedades Anônimas. Os membros do Comitê concordaram novamente em submeter ao Conselho de Administração a recomendação de aprovar a moção relativa ao JBA com a Delta.

Adicionalmente, na sessão de 24 de maio de 2020, foi analisada a proposta de cancelar antecipadamente o contrato de venda de aeronaves Airbus A350 à Delta, com uma multa por cancelamento que a Delta pagaria à LATAM. Na opinião da administração, essa multa representou um valor justo em relação aos preços de mercado das aeronaves. Também foi destacado que, embora de baixo risco, a não aceitação da operação colocaria em jogo o recebimento dos saldos pendentes de cobrança com a Delta. Concluiu-se que a transação contribuiu para o interesse social e contemplava preço, termos e condições razoáveis e de mercado, para as circunstâncias especiais do momento. Produto do que precede, o Comitê concordou em submeter ao Conselho de Administração a recomendação de aprovar o cancelamento antecipado do contrato de venda das aeronaves Airbus A 350 à Delta nos termos indicados.

Revisão de antecedentes relativos ao Financiamento DIP (*debtor in possession*) no marco do procedimento do Capítulo 11.

Nas sessões do Comitê de Diretores de 25 de maio, 24 de junho, 4 de julho, 7 de julho, 8 de julho, 15 de julho, 24 de julho, 27 de julho, 28 de julho, 29 de julho, 2 de agosto, 10 de agosto, 11 de setembro, 13 de setembro, 14 de setembro, 15 de setembro, 16 de setembro, 8 de outubro e 9 de novembro de

2020, o Comitê de Diretores revisou e analisou os antecedentes apresentados em relação ao Financiamento DIP (*debtor in possession*) no marco do procedimento do Capítulo 11, dando cumprimento à normativa referente a operações com partes relacionadas, nos casos correspondentes.

Na sessão de 25 de maio de 2020, estabeleceu-se que cumprir totalmente as regras de OPR é uma condição para avançar com o Financiamento DIP. O Comitê conclui que a assinatura da Tranche B (atual Tranche C) beneficia o interesse social e encontra-se em condições comparáveis às do mercado.

Na sessão de 29 de maio de 2020, o Comitê analisou os antecedentes recebidos em relação à estrutura de Financiamento DIP de parte dos acionistas Costa Verde e Qatar. Considera-se que o Financiamento Tranche C: (a) está aberto a todos os acionistas, (b) prevê que podem ser apresentadas opções/alternativas melhores, e (c) que tudo deve ser aprovado pelo juiz interviniente no processo do Capítulo 11, que pode receber propostas alternativas diretamente até o momento de tomar sua decisão. Expôs-se que o Financiamento DIP sob análise contempla preço, termos e condições razoáveis e de mercado para este tipo muito específico de transações.

Na sessão de 4 de julho de 2020, foi analisado o acordo Support Agreement com a Delta e, dado que se considera que contribui para o interesse social e contempla preço, termos e condições de mercado para este tipo de operações, concorda-se em recomendar sua aprovação ao Conselho de Administração.

Na sessão de 8 de julho de 2020, o Comitê analisou a proposta de Financiamento DIP para a Tranche A. Quanto a isso, o Comi-

Estrutura de governança RELATÓRIO ANUAL DE GESTÃO DO COMITÊ DE DIRETORES

tê concluiu que a assinatura do acordo do Financiamento DIP Tranche A com a empresa Oaktree vai ao encontro do interesse social, visto que permite a LATAM acessar o financiamento necessário para superar a crise desencadeada pela pandemia de Covid 19, e se encontra em condições comparáveis às atuais de mercado, pois foi a melhor opção após um detalhado processo de seleção entre vários proponentes.

Na sessão de 28 de julho de 2020, o Comitê revisou uma proposta alternativa de financiamento para a Tranche C que contém melhorias em relação à primeira oferta e concluiu que esta transação (Financiamento DIP Tranche C de parte dos acionistas Costa Verde, que também considera o grupo Amaro e o grupo Eblen, e Qatar) contribui para o interesse social e é a chave para a continuidade das operações. Ademais, contempla preço, termos e condições razoáveis e de mercado para este tipo muito específico de transação, visto que, nesta ocasião, também pôde ser comparado com outra alternativa competitiva e revelou-se o mais benéfico para a Empresa.

Nas sessões de 29 de julho e 2 de agosto de 2020, o Comitê analisou algumas mudanças e melhorias para a oferta alternativa e decidiu manter a recomendação realizada na sessão de 28 de julho de 2020.

Na sessão de 11 de setembro de 2020, informou-se ao Comitê a decisão do Tribunal de Falências de Nova York, que decidiu não aprovar a proposta do Financiamento DIP. Não

obstante, a mesma decisão também indica que os termos do Financiamento DIP são justos e razoáveis, cumprem o padrão de ser totalmente justo (*entire fairness*), e refletem o exercício por parte da LATAM de julgamento comercial prudente, consistente com seus deveres fiduciários. Na sessão de 16 de setembro de 2020, após a revisão de uma nova proposta de Financiamento DIP da qual participam os acionistas liderados por Costa Verde e Qatar e outros investidores liderados pelas empresas Jefferies/Knighthead Capital, o Comitê se pronunciou sobre a nova proposta de Financiamento DIP em relação aos requisitos previstos na Lei de Sociedades Anônimas, concluindo que esta transação de Financiamento DIP contribui para o interesse social, já que é a chave para a continuidade das operações. Ademais, contempla preço, termos e condições razoáveis e de mercado para este tipo muito específico de transações.

Práticas de governança corporativa

Com a finalidade de cumprir a Norma de Caráter Geral (“NCG”) n.º 385 da Comissão de Mercado Financeiro (CMF), o Comitê de Diretores, nas sessões de 20 de janeiro e 9 de novembro de 2020, revisou o plano de trabalho e os ajustes necessários ao questionário previsto no Anexo I da referida norma e analisou e examinou as práticas de governança corporativa da LATAM correspondentes ao período a serem enviadas posteriormente à CFM.

Recomendações do Comitê de Diretores

Por outro lado, o Comitê de Diretores fez as recomendações indicadas abaixo neste relatório anual de gestão, por ocasião da nomeação de auditores externos da Sociedade e agências de classificação de risco para o exercício de 2020.

Informe de atividades por sessão do Comitê de Diretores

O Comitê de Diretores se reuniu e realizou sessões nas opor-

tunidades indicadas abaixo, com uma breve lista dos assuntos examinados em cada uma dessas sessões:

1) Sessão ordinária n.º 206 de 20/01/2020

- Sistema de remunerações e planos de compensação de executivos e trabalhadores da Sociedade.
- Análise contábil associada à transação com a *Delta Air Lines*.
- Análise de nova política de seleção de serviços de auditoria externa.
- Temas corporativos (proposição de auditores externos e agências de classificação de risco para o exercício de 2020 e aprovação do Anexo n.º 1 para cumprir a NCG n.º 385 da CMF).
- Questões de *Compliance*.
- Status do plano de auditoria interna de 2019.

2) Sessão extraordinária n.º 79 de 03/03/2020

- Teste de deterioração da unidade geradora de caixa de transporte aéreo (em 31.12.19).
- Certificação SOX.
- Revisão das demonstrações financeiras em 31.12.2019.

3) Sessão ordinária n.º 207 de 09/03/2020

- Apresentação de RH relacionada à saída do CEO.
- Relatório anual de gestão do Comitê de Diretores.

Estrutura de governança RELATÓRIO ANUAL DE GESTÃO DO COMITÊ DE DIRETORES

- Aprovação da nova política de seleção de serviços de auditoria externa. Proposição de auditores externos e agências de classificação de risco para o exercício de 2020.

- Relatórios da auditoria interna.

4) Sessão ordinária n.º 208 de 06/04/2020

- Índícios de deterioração em relação às demonstrações financeiras em 31.03.2020.
- Diferimento da locação de aeronaves com a Qatar Airways Q.E.S.C. (“Qatar”).
- Tratamento de compras que não são realizadas pela área de Procurement.
- Projeto PCI Compliance 2020.

5) Sessão ordinária n.º 209 de 04/05/2020

- Instalação e eleição do presidente do Comitê de Diretores.
- Joint Business Agreement (“JBA”) transamericano com a Delta Air Lines (“Delta”).
- Relatórios da auditoria interna.

6) Sessão extraordinária n.º 80 de 11/05/2020

- Devolução antecipada de aeronaves sublocadas pela Qatar.

7) Sessão extraordinária n.º 81 de 24/05/2020

- Rescisão antecipada do contrato de venda das aeronaves com a Delta.

8) Sessão extraordinária n.º 82 de 25/05/2020

- Recomendação relativa à aprovação e assinatura do *Term Sheet* correspondente à denominada Tranche B) do Financiamento DIP (*debtor in possession*) no marco do procedimento do Capítulo 11.

9) Sessão extraordinária n.º 83 de 29/05/2020

- Teste de deterioração da unidade geradora de caixa de transporte aéreo (em 31.03.20).
- Revisão das demonstrações financeiras em 31 de março de 2020.

10) Sessão ordinária n.º 210 de 08/06/2020

- Plano de auditoria interna 2020.
- Plano SOX 2020.
- Apresentação de temas tributários e de obrigações de divulgação para o cumprimento da Política de operações com partes relacionadas.

11) Sessão extraordinária n.º 84 de 24/06/2020

- Análise da proposta de Financiamento DIP de parte dos acionistas Costa Verde Aeronáutica S.A. (“Costa Verde”) e Qatar.

12) Sessão extraordinária n.º 85 de 04/07/2020

- Análise dos avanços no Financiamento DIP da Tranche A e do acordo *Support Agreement* com a Delta.

13) Sessão extraordinária n.º 86 de 07/07/2020

- Análise dos avanços no Financiamento DIP da Tranche A.

14) Sessão extraordinária n.º 87 de 08/07/2020

- Análise do Financiamento DIP da Tranche A e recomendação ao Conselho de Administração.

15) Sessão ordinária n.º 211 de 13/07/2020

- Relatórios de auditoria interna.
- Protocolos de segurança médica a bordo e pelos requisitos da Covid-19.
- Plano da auditoria externa PwC para o ano 2020.
- Acompanhamento de um tema tributário.

16) Sessão extraordinária n.º 88 de 15/07/2020

- Análise de uma nova proposta recebida para a Tranche C do Financiamento DIP.

17) Sessão extraordinária n.º 89 de 24/07/2020

- Análise de uma nova proposta recebida para a Tranche C do Financiamento DIP.

18) Sessão extraordinária n.º 90 de 27/07/2020

- Análise dos avanços na Tranche C do Financiamento DIP.

19) Sessão extraordinária n.º 91 de 28/07/2020

- Análise dos avanços na Tranche C do Financiamento DIP e recomendação ao Conselho de Administração.

20) Sessão extraordinária n.º 92 de 29/07/2020

- Análise das novidades na Tranche C do Financiamento DIP.

21) Sessão extraordinária n.º 93 de 29/07/2020

- Análise das novidades na Tranche C do Financiamento DIP.

22) Sessão extraordinária n.º 94 de 02/08/2020

- Análise das novidades na Tranche C do Financiamento DIP e recomendação ao Conselho de Administração.

23) Sessão ordinária n.º 212 de 10/08/2020

- Análise das novidades nas Tranches A e C para o Financiamento DIP.

- Temas contábeis relevantes relacionados às demonstrações financeiras em 30 de junho 2020.

- Relatório de auditoria interna e plano de trabalho.

24) Sessão extraordinária n.º 95 de 18/08/2020

- Revisão das demonstrações financeiras em 30 de junho de 2020.

- Revisão do “Monthly Operating Report” (MOR) do mês de junho 2020, no marco do cumprimento de obrigações sob o procedimento do Capítulo 11.

25) Sessão extraordinária n.º 96 de 28/08/2020

- Revisão do MOR do mês de julho 2020, no marco do cumprimento de obrigações sob o procedimento do Capítulo 11.

26) Sessão ordinária n.º 213 de 07/09/2020

- Temas de *Compliance*.
- Certificação PCI *Compliance*.
- Gestão dos riscos corporativos.
- Plano de trabalho da auditoria interna.

27) Sessão extraordinária n.º 97 de 11/09/2020

- Análise das novidades no Financiamento DIP.

28) Sessão extraordinária n.º 98 de 13/09/2020

- Análise das novidades no Financiamento DIP.

29) Sessão extraordinária n.º 99 de 14/09/2020

- Análise das novidades no Financiamento DIP.

30) Sessão extraordinária n.º 100 de 15/09/2020

- Análise das novidades no Financiamento DIP.

31) Sessão extraordinária n.º 101 de 16/09/2020

- Análise das novidades no Financiamento DIP e recomendação ao Conselho de Administração.

32) Sessão extraordinária n.º 102 de 29/09/2020

- Revisão do MOR do mês de agosto 2020, no marco do cumprimento de obrigações sob o procedimento do Capítulo 11.

33) Sessão ordinária n.º 214 de 05/10/2020

- Revisão do status da auditoria interna realizada para a área comercial da LATAM Airlines Brasil. Apresentação sobre cibersegurança.

- Apresentação sobre Digital XP.

34) Sessão extraordinária n.º 103 de 08/10/2020

- Análise das novidades no Financiamento DIP.

35) Sessão extraordinária n.º 104 de 15/10/2020

- Análise de indícios de deterioração da unidade geradora de caixa de transporte aéreo (em 30.09.20).

36) Sessão extraordinária n.º 105 de 30/10/2020

- Revisão do MOR do mês de setembro 2020, no marco do cumprimento de obrigações sob o procedimento do Capítulo 11.

37) Sessão extraordinária n.º 106 de 06/11/2020

- Revisão das demonstrações financeiras em 30 de setembro de 2020.

38) Sessão ordinária n.º 215 de 09/11/2020

- Análise das novidades no Financiamento DIP e negociação da frota.

- Apresentação da empresa EY.

- Moção de aceitação do JBA com a *Delta Air Lines* e recomendação ao Conselho de Administração.

- Revisão do Anexo n.º 1 da NCG n.º 385 da CMF e recomendação ao Conselho de Administração.
- Apresentação da empresa MC Compliance relativa à responsabilidade penal de personas jurídicas.

39) Sessão extraordinária n.º 107 de 30/11/2020

- Revisão do MOR do mês de outubro de 2020, no marco do cumprimento de obrigações sob o procedimento do Capítulo 11.

40) Sessão ordinária n.º 216 de 21/12/2020

- Revisão das conclusões do relatório de auditoria interna realizado para a área comercial de LATAM Airlines Brasil.
- Atualização da negociação da frota.
- Teste de deterioração em 31 de dezembro de 2020.
- Provisões para as demonstrações financeiras em 31 de dezembro de 2020.
- Atualização dos temas de auditoria interna.

41) Sessão extraordinária n.º 108 de 29/12/2020

- Revisão do MOR do mês de novembro 2020, no marco do cumprimento de obrigações sob o procedimento do Capítulo 11.

III. Remunerações e gastos do Comitê de Diretores

A Assembleia Ordinária de Acionistas da Sociedade, realizada em 30 de abril de 2020, acordou que cada conselheiro membro do Comitê receba o equivalente a 80 Unidades de Fomento por conta do subsídio mensal para assistência às sessões do Comitê de Diretores, sem considerar o número de sessões. Esta proposição significou manter a remuneração aprovada para o exercício anterior.

Para fins do funcionamento do Comitê de Diretores e seus assessores, a Lei n.º 18.046 sobre Sociedades Anônimas estabelece que o orçamento das suas despesas deverá ser ao menos igual à soma das remunerações anuais dos membros do Comitê. Neste sentido, a referida Assembleia Ordinária de Acionistas aprovou um orçamento de 2.880 Unidades de Fomento. Durante o ano de 2020, esse orçamento não foi utilizado.

Como resultado, as despesas do Comitê de Diretores estão relacionadas ao subsídio mensal para a participação das sessões e honorários por assessorias determinadas pelo Comitê de Diretores.

IV. Recomendações do Comitê de Diretores

|| IV.1 Proposição de Designação de Auditores Externos

Na sessão do Comitê de Diretores de 9 de março de 2020 e de acordo com o disposto no parágrafo 2º do inciso 8º do artigo 50 bis da Lei n.º 18.046 sobre Sociedades Anônimas, o Comitê de Diretores concordou em propor ao Conselho de Administração da empresa, com base na análise do trabalho dos auditores externos e na avaliação de desempenho de 2019 das empresas de auditoria apresentadas pela Admi-

nistração, continuar com os auditores externos já eleitos e ratificados na Assembleia Ordinária de Acionistas da Sociedade de 25 de abril de 2019, que correspondem a PWC para a empresa-mãe, EY para o Brasil e PWC para os SSC (em inglês, outros países de língua espanhola onde a LATAM opera), considerando também que segue vigente o contrato assinado com a PWC como resultado da licitação dos serviços de auditoria externa realizada em 2018 pela Sociedade e que compreende a prestação de tais serviços para os períodos de 2019, 2020 e 2021.

|| IV.2 Proposição de Agências de Classificação de Risco

O Comitê de Diretores, na sessão do dia 9 de março de 2020 e em conformidade com o disposto no parágrafo 2º do inciso oitavo do artigo 50 bis da Lei n.º 18.046 sobre Sociedades Anônimas, concordou em propor ao Conselho de Administração as agências de classificação de risco a serem sugeridas na Assembleia Ordinária de Acionistas da Sociedade de 30 de abril de 2020. Em tal sentido, o Comitê decidiu propor ao Conselho de Administração da Empresa a designação das seguintes empresas de classificação de risco locais: Fitch Chile Clasificadora de Riesgo Limitada, Feller-Rate Clasificadora de Riesgo Limitada e International Credit Rating (ICR) Compañía Clasificadora de Riesgo Limitada. Em relação às agências de classificação de risco internacional, o Comitê de Diretores concordou em propor ao Conselho de Administração a designação das seguintes empresas: Fitch Ratings, Inc., Moody's Investors Service e Standard & Poor's Ratings Services.

Estrutura de governança PRINCIPAIS EXECUTIVOS



Roberto Alvo
CEO LATAM Airlines Group
RUT: 8.823.367-0

Roberto Alvo é diretor-presidente da LATAM (CEO), cargo que ocupa desde 31 de março de 2020, antes do qual trabalhava, desde maio de 2017, como vice-presidente comercial (CCO) da empresa, sendo responsável pela gestão das receitas de Passageiros e Carga do Grupo, com todas as unidades de negócios subordinadas a ele. Anteriormente, foi vice-presidente Internacional e de Alianças da LATAM Airlines desde 2015 e vice-presidente de Planejamento Estratégico e Desenvolvimento desde 2008. Alvo ingressou na LAN Airlines em novembro de 2001, onde atuou como diretor de Administração e Finanças da LAN Argentina, como gerente de Desenvolvimento e Planejamento Financeiro na LAN Airlines e como vice-gerente de Finanças na LAN Airlines. Antes de 2001, Alvo ocupou vários cargos na Sociedad Química y Minera de Chile S.A., uma importante empresa de mineração não metálica. É engenheiro civil pela Pontifícia Universidade Católica de Chile e obteve um MBA do IMD em Lausanne (Suíça).



Ramiro Alfonsín
Vice-presidente de Finanças
RUT: 22.357.225-1

Ramiro Alfonsín é vice-presidente de Finanças (CFO) da LATAM, cargo que ocupa desde julho de 2016. Nos últimos 16 anos, antes de ingressar na LATAM, trabalhou na Endesa, empresa líder no fornecimento de energia na Espanha, Itália e Chile, onde atuou como diretor geral adjunto e diretor financeiro de suas operações na América Latina. Antes de ingressar no setor de energia, trabalhou por cinco anos em Corporate and Investment Banking em vários bancos europeus. Alfonsín é graduado em Administração pela Pontifícia Universidade Católica.



Martin St. George
Vice-presidente comercial
RUT: estrangeiro

Martin St. George ingressou na LATAM Airlines Group em 2020 como vice-presidente comercial após uma carreira de mais de 30 anos na indústria de aviação na América do Norte e na Europa. Antes de ingressar na LATAM, operou uma empresa de consultoria em estratégia, atendendo companhias aéreas e clientes da indústria de viagens nos Estados Unidos, Caribe e Europa, incluindo um cargo de vice-presidente jurídico interino na Norwegian Air Shuttle ASA. De 2006 a 2019, trabalhou para a JetBlue Airways, em cargos de marketing, networks e, finalmente, como vice-presidente jurídico da JetBlue. St. George é engenheiro civil graduado pelo Massachusetts Institute of Technology.



Paulo Miranda
Vice-presidente de Clientes
RUT: estrangeiro

Paulo Miranda é vice-presidente de Clientes da LATAM, cargo que ocupa desde maio de 2019. Miranda tem mais de 20 anos de experiência no setor de aviação, onde ocupou diversos cargos, primeiro na Delta Air Lines nos Estados Unidos e depois na Gol Linhas Aéreas no Brasil. Em sua última função, Miranda foi responsável pela Experiência do Cliente, tendo atuado anteriormente em finanças, parcerias, bem como negociação e implementação de *joint venture*. Miranda é graduado em Administração de Empresas pela Carlson School of Management da Universidade de Minnesota (EUA).

Estrutura de governança PRINCIPAIS EXECUTIVOS



Hernán Pasman
Vice-presidente de Operações e Manutenção
RUT: 21.828.810-3

Hernán Pasman é vice-presidente de Operações e Manutenção da LATAM Airlines Group desde outubro de 2015. Ingressou na LAN Airlines em 2005 como responsável pelo planejamento estratégico e análise financeira das áreas técnicas. Entre 2007 e 2010, atuou como diretor de Operações da LAN Argentina e depois como CEO da LAN Colômbia em 2011. Antes de ingressar na empresa, entre 2001 e 2005, Pasman foi consultor da McKinsey & Company em Chicago. Entre 1995 e 2001, ocupou cargos na Citicorp Equity Investments, Telefonica da Argentina e Motorola da Argentina. Pasman é engenheiro industrial pela ITBA (1995) e possui MBA pela Kellogg Graduate School of Management (2001).



Emilio del Real
Vice-presidente de Pessoas
RUT: 9.908.112-00

Emilio del Real é vice-presidente de Recursos Humanos da LATAM, cargo que assumiu em agosto de 2005. Entre 2003 e 2005, foi gerente de Recursos Humanos da D&S, empresa chilena de varejo. Entre 1997 e 2003, ocupou vários cargos na Unilever, incluindo gerente de Recursos Humanos, gerente de Treinamento e Contratação e Desenvolvimento Executivo para a América Latina. Del Real é psicólogo formado pela Universidade Gabriela Mistral.



Juan Carlos Menció
Vice-presidente Jurídico e de Compliance
RUT: 24.725.433-1

Juan Carlos Menció é vice-presidente Jurídico e de Compliance da LATAM Airlines Group desde 1º de setembro de 2014. Menció ocupou anteriormente o cargo de assessor geral para a América do Norte para a LATAM Airlines Group e suas empresas relacionadas, bem como assessor geral para suas operações de Carga ao redor do mundo, desde 1998. Antes de ingressar na LAN, trabalhou como advogado em Nova York e na Flórida, representando várias companhias aéreas internacionais. Menció formou-se em Finanças Internacionais e Marketing pela School of Business da University of Miami e obteve seu título de doutor em Direito pela Loyola University.

Estrutura de propriedade

ACORDO DE ACIONISTAS

Após a fusão entre LAN e TAM em junho de 2012, a TAM S.A. continua existindo como subsidiária da Holdco I e da LATAM. A LAN Airlines S.A. passou a ser a “LATAM Airlines Group S.A.”.

Antes da fusão de operações, a LATAM Airlines Group e o Grupo Cueto, atualmente acionista majoritário, celebraram vários acordos de acionistas com a TAM, o Grupo Amaro (atuando através da TEP Chile) e a Holdco I, estabelecendo assim acordos e restrições relacionados à governança corporativa na tentativa de equilibrar os interesses da LATAM Airlines Group, como proprietário de praticamente todos os direitos econômicos sobre a TAM e do Grupo Amaro. Para atingir tais objetivos, os diferentes acordos de acionistas estabeleceram a proibição de tomar determinadas medidas e decisões corporativas relevantes sem a aprovação prévia por maioria qualificada de seus acionistas e/ou do Conselho da Holdco I ou da TAM. Além disso, esses acordos de acionistas estabelecem os acordos das partes em relação à governança corporativa e à administração da LATAM Airlines Group após a fusão das operações da LAN e TAM.

Governança e administração da LATAM Airlines Group

Nos referimos ao acordo de acionistas entre o Grupo Cueto e o Grupo Amaro (atuando por meio da TEP Chile), que estabelece os acordos relativos à governança corporativa, à administração e à operação da LATAM Airlines Group, e regulamenta os votos e as transferências das ações ordinárias da LATAM Airlines Group e das ações com direito a

voto da Holdco I de propriedade da TEP Chile, como “acordo de acionistas Cueto Amaro”. Nos referimos ao acordo de acionistas entre a LATAM Airlines Group S.A. e a TEP Chile, que estabelece os acordos relativos à governança corporativa, à administração e à operação da LATAM Airlines Group, como o “acordo de acionistas da LATAM Airlines Group-TEP”. O acordo de acionistas Cueto Amaro e o acordo de acionistas da LATAM Airlines Group-TEP estabelecem o acordo das partes relativos à governança corporativa e à administração da LATAM Airlines Group após sua entrada em vigor.

Esta seção descreve as disposições fundamentais do acordo de acionistas Cueto Amaro e do acordo de acionistas da LATAM Airlines Group-TEP. A descrição do acordo de acionistas da LATAM Airlines Group-TEP, resumido abaixo e em qualquer outra seção deste relatório anual contido no Formulário 20-F, está qualificada por completo em referência ao texto integral dos acordos de acionistas, apresentado como anexo deste relatório anual contido no Formulário 20-F.

Composição do Conselho de Administração da LATAM Airlines Group

Desde abril de 2017, não há restrições no acordo de acionistas Cueto Amaro nem no acordo de acionistas da LATAM Airlines Group-TEP relativas à composição do Conselho da LATAM Airlines Group. Uma vez eleitos os conselheiros, de acordo com os regulamentos chilenos, os membros do Conselho da LATAM Airlines Group têm o direito de nomear qualquer dos seus membros como presidente, de acordo com os seus estatutos em vigor. Consequentemente, em maio 2017, 14 de maio de 2019 e 30 de abril de 2020, o senhor Ignacio Cueto Plaza foi eleito presidente do Conselho.

Em 1 de abril de 2020 e 17 de abril de 2020, abril de 2017, Juan José Cueto Plaza e Carlos Heller Solari renunciaram ao Conselho da LATAM Airlines Group, sendo substituídos por Enrique Cueto Plaza e Enrique Ostalé Cambiasso, respectivamente. Ambos foram eleitos pelos acionistas na Assembleia Ordinária de 30 de abril de 2020.

Recentemente, em 7 de setembro de 2020, Giles Agutter renunciou ao Conselho de Administração da LATAM Airlines Group e, como substituto, o Conselho de Administração nomeou Alexander D. Wilcox em 6 de outubro de 2020, até a próxima Assembleia Ordinária de Acionistas da LATAM, que deveria acontecer no primeiro trimestre de 2021, momento em que haverá eleição e renovação de todo Conselho de Administração.

Administração da LATAM Airlines Group

Em setembro de 2019, a LATAM anunciou que Enrique Cueto Plaza, diretor executivo da LATAM (“CEO da LATAM”) desde junho de 2012, que deixou o cargo em 31 de março de 2020, seria substituído a partir de então por Roberto Alvo, atual diretor comercial da LATAM. O cargo de CEO da LATAM é o mais elevado da LATAM Airlines Group, sendo diretamente subordinado ao Conselho de Administração da LATAM. O CEO da LATAM é encarregado da supervisão geral, da direção e do controle dos negócios da LATAM Airlines Group e de algumas outras responsabilidades estabelecidas no acordo de acionistas da LATAM Airlines Group-TEP. Em caso de eventual saída do CEO da LATAM atual, nosso Conselho designará seu sucessor assim que receber a recomendação do Comitê de Liderança.

Estrutura de propriedade ACORDO DE ACIONISTAS

A sede corporativa da LATAM Airlines Group continuará localizada em Santiago, no Chile.

Governança e administração da Holdco I e da TAM

Nos referimos ao acordo de acionistas entre a Holdco I e a TEP Chile, que estabelece os acordos relativos à governança corporativa, à administração e à operação da Holdco I e regulamenta os votos e as transferências das ações com direito a voto da Holdco I, como o “acordo de acionistas da Holdco I” e ao acordo de acionistas entre nós, Holdco I, TAM e TEP Chile, que estabelece nosso acordo relativo à governança corporativa, à administração e à operação da TAM e suas subsidiárias após sua entrada em vigor como o “acordo de acionistas da TAM.” O acordo de acionistas da Holdco I e o acordo de acionistas da TAM estabelecem os acordos relativos à governança corporativa e à administração da Holdco I, TAM e suas subsidiárias (em conjunto, o “Grupo TAM) após a fusão entre LAN e TAM.

Esta seção descreve as disposições fundamentais do acordo de acionistas da Holdco I e o acordo de acionistas da TAM. As descrições do acordo de acionistas da Holdco I e do acordo de acionistas da TAM, resumidos abaixo e em qualquer outra seção deste relatório anual contido no Formulário 20-F, estão qualificadas por completo em referência ao texto integral dos acordos de acionistas antes mencionados, apresentado como anexo deste relatório anual contido no Formulário 20-F.

Composição dos Conselhos de Administração da Holdco I e da TAM

O acordo de acionistas da Holdco I e o acordo de acionistas da TAM preveem, em termos gerais, conselhos idênticos e o mesmo CEO para a Holdco I e a TAM, sendo a LATAM responsável por indicar dois conselheiros e a TEP Chile, quatro conselheiros (inclusive o presidente do Conselho).

O acordo de acionistas Cueto Amaro estabelece que as pessoas eleitas pelos acionistas controladores do Grupo Cueto ou do Grupo Amaro (ou em representação deles) para o Conselho serão também membros dos conselhos da Holdco I e da TAM.

Administração da Holdco I e da TAM

Os assuntos e negócios diários da Holdco I serão administrados pelo CEO do Grupo TAM sob a supervisão do Conselho da Holdco I. Os assuntos e negócios diários da TAM serão administrados pela diretoria da TAM sob a supervisão do Conselho da TAM. A diretoria da TAM é composta pelo CEO do Grupo TAM, o CFO da TAM, o COO da TAM e o CCO da TAM. Atualmente, o cargo de CEO da TAM também será o CEO inicial da Holdco I e da TAM, ou seja, o “CEO do Grupo TAM”. Qualquer CEO sucessor será designado pela LATAM entre três candidatos propostos pela TEP Chile. O CEO do Grupo TAM será encarregado da supervisão geral, da direção e do controle dos negócios e das operações do Grupo TAM (no que diz respeito ao que não forem negócios internacionais de passageiros da LATAM Airlines Group), e cumprirá todas as ordens e resoluções do Conselho de Administração da TAM. O primeiro diretor financeiro da TAM, o “CFO da TAM”, foi designado em conjunto pela LATAM e pela TEP Chile, e qualquer sucessor do CFO será designado pela TEP Chile entre três candidatos propostos pela

LATAM. O diretor de operações da TAM, o “COO da TAM”, e o diretor comercial da TAM, o “CCO da TAM”, serão designados em conjunto e recomendados ao Conselho da TAM pelo CEO e o CFO do Grupo TAM, devendo, além disso, ser aprovado pelo Conselho da TAM. Esses acordos de acionistas regulamentam, ainda, a composição dos conselhos das subsidiárias da TAM.

Após a fusão, a sede da TAM permanece em São Paulo, Brasil.

Atos que exigem maioria qualificada

Determinados atos da Holdco I ou da TAM exigem a aprovação, por maioria qualificada, do Conselho ou dos acionistas da Holdco I ou da TAM, exigindo efetivamente a aprovação da LATAM e da TEP Chile antes de serem levados a cabo. Os atos que exigem a aprovação por maioria qualificada dos conselhos da Holdco I ou da TAM são os seguintes:

- aprovar o orçamento anual, o plano de negócios e os negócios plurianuais (em conjunto, os “planos aprovados”), e, além disso, as alterações desses planos;
- cumprir ou acordar qualquer ato que implique ou possa implicar, individualmente ou em conjunto, qualquer gasto de capital, operacional ou outro gasto de qualquer empresa da TAM e suas subsidiárias acima de (i) 1% das receitas ou 10% dos lucros (o que for menor) nos termos dos planos aprovados, em relação aos atos que afetem a demonstração de resultados; ou (ii) 2% dos ativos ou 10% do caixa e equivalentes de caixa (cf. a definição do IFRS), o que for menor, de acordo com o estabelecido no plano aprovado em vigor, em relação aos atos que afetem a situação de fluxo de caixa;

Estrutura de propriedade ACORDO DE ACIONISTAS

- criar, afastar ou admitir novos acionistas em alguma das subsidiárias da empresa relevante, exceto na medida em que esteja expressamente contemplado nos planos aprovados;
- aprovar a aquisição, alienação, modificação ou oneração por parte de qualquer empresa da TAM, de qualquer ativo com valor superior a US\$ 15 milhões ou de qualquer valor acionário ou de valores conversíveis em ações de qualquer empresa da TAM ou outra empresa, exceto na medida em que isso esteja expressamente contemplado nos planos aprovados;
- aprovar qualquer investimento em ativos não relacionados com o objeto social de qualquer empresa da TAM, salvo na medida em que isso esteja expressamente contemplado nos planos aprovados;
- firmar qualquer contrato de valor superior a US\$ 15 milhões, salvo na medida em que isso esteja expressamente contemplado nos planos aprovados;
- firmar qualquer contrato relacionado a participação acionária, associações de empresas, colaborações comerciais, participação em alianças, acordos de código compartilhado, exceto pelo aprovado nos planos de negócios e orçamentos vigentes no momento, exceto na

medida em que isso esteja expressamente contemplado nos planos aprovados;

- cancelar, modificar ou renunciar a qualquer direito ou demanda de uma empresa relevante ou suas subsidiárias em valor superior a US\$ 15 milhões, exceto na medida em que isso esteja expressamente contemplado nos planos aprovados;
- iniciar, tomar parte em, comprometer ou estabelecer qualquer ato importante em relação a qualquer litígio ou processo em valor superior a US\$ 15 milhões, relacionado com a empresa relevante, exceto na medida em que isso esteja expressamente permitido nos planos aprovados;
- aprovar a execução, modificação, rescisão ou ratificação de acordos com partes relacionadas, salvo na medida em que isso esteja expressamente contemplado nos planos aprovados;
- aprovar qualquer demonstração financeira, modificação, ou qualquer política contábil, de dividendos ou impositiva da empresa relevante;
- aprovar a outorga de qualquer interesse sobre valores ou garantias de obrigações de terceiros;
- designar executivos que não sejam o CEO da Holdco I ou o diretor da TAM, ou reeleger os atuais CEO da TAM ou CFO da TAM; e
- aprovar qualquer voto da respectiva empresa ou suas subsidiárias em sua qualidade de acionista.

Os atos que exigem a aprovação da maioria dos acionistas são as seguintes:

- Aprovar qualquer modificação nos estatutos de qualquer empresa relevante ou suas subsidiárias em relação às seguintes matérias: (i) objeto social; (ii) capital social; (iii) direitos inerentes a cada classe de ações e seus acionistas; (iv) as atribuições de assembleias ordinárias de acionistas ou as limitações às atribuições do Conselho; (v) alterações no número de conselheiros ou executivos; (vi) o prazo; (vii) alteração das sedes corporativas de uma empresa relevante; (viii) a composição, as atribuições e os compromissos da administração de qualquer empresa relevante; e (ix) dividendos e outras distribuições;
- Aprovar a desintegração, dissolução ou liquidação de uma empresa relevante;
- Aprovar a transformação, fusão, separação ou qualquer tipo de reorganização societária de uma empresa relevante;
- Pagar ou distribuir dividendos ou realizar qualquer outro tipo de distribuição aos acionistas;
- Aprovar a emissão, o resgate ou a amortização de instrumentos de dívida, valores acionários ou valores conversíveis;
- Aprovar um plano de alienação de 50% ou mais dos ativos da Holdco I, por meio de venda, oneração ou a outro título, conforme determinado no balanço do ano anterior;

Estrutura de propriedade ACORDO DE ACIONISTAS

- Aprovar a alienação de 50% ou mais dos ativos da Holdco I que representem pelo menos 20% de Holdco I, por meio de venda, oneração ou a outro título, ou aprovar a venda, a oneração ou a alienação de valores acionários que provoquem a perda de controle da Holdco I;
- Aprovar a concessão de interesses sobre instrumentos ou garantias para garantir as obrigações superiores a 50% dos ativos de uma empresa relevante; e
- Aprovar a execução, modificação, rescisão ou ratificação dos atos ou contratos com partes relacionadas, mas apenas nos casos em que a legislação pertinente exija a aprovação dessas matérias.

Acordos de votos, transferências e outros acordos

Acordos de votos

O Grupo Cueto e a TEP Chile definiram, no acordo de acionistas Cueto Amaro, votar da seguinte maneira em relação às suas ações ordinárias da LATAM Airlines Group correspondentes:

- As partes aceitam usar suas ações ordinárias da LATAM Airlines Group para apoiar as outras partes no afastamento ou na substituição de conselheiros ou outros indicados pelo Conselho de Administração da LATAM Airlines Group;

- As partes aceitam consultar umas às outras e envidar esforços de boa-fé para estabelecer acordos e atuar em conjunto em todos os atos (exceto os atos que exijam a aprovação da maioria nos termos da legislação chilena) e ser consideradas pelo Conselho de Administração da LATAM Airlines Group ou pelos acionistas da LATAM Airlines Group; e, se não for possível chegar a tal acordo, seguir as propostas de nosso Conselho de Administração;
- As partes aceitam manter o Conselho de Administração da LATAM Airlines Group com um total de nove membros e manter o quórum exigido para seus atos igual à maioria do Conselho de Administração da LATAM Airlines Group; e
- Caso, após ter envidado esforços de boa-fé para chegar a um acordo em relação a qualquer ato que exija aprovação por maioria qualificada nos termos da legislação chilena e um período de mediação, as partes não consigam chegar a esse acordo, a TEP Chile aceita dar seu voto na matéria que exija maioria qualificada conforme indicado pelo Grupo Cueto, ao qual nos referimos como “voto direto”.

As partes do acordo de acionistas da Holdco I e do acordo de acionistas da TAM aceitaram usar suas ações com direito a voto da Holdco I e as ações da TAM para dar efeito aos acordos relacionados à representação do Conselho da TAM, discutido anteriormente.

Restrições às transferências

Nos termos do acordo de acionistas Cueto Amaro, o Grupo Cueto e a TEP Chile estão sujeitos a determinadas restrições relacionadas a vendas, transferências e gravames das ações

ordinárias da LATAM Airlines Group e (apenas no caso da TEP Chile) as ações com direito a voto da Holdco I de sua propriedade. Salvo por um número limitado das ações ordinárias da LATAM Airlines Group, nem o Grupo Cueto nem a TEP Chile poderão vender as ações ordinárias da LATAM Airlines Group, e a TEP Chile não poderá vender os direitos acionários da Holdco I até junho de 2015. Posteriormente, qualquer uma das partes estará autorizada a vender ações ordinárias da LATAM Airlines Group, sem prejuízo de: (i) determinadas limitações de volume e frequência dessa venda e (ii), apenas no caso da TEP Chile, a TEP Chile deverá cumprir determinados requisitos mínimos de propriedade. Em 31 de dezembro de 2021 ou após essa data, a TEP Chile poderá vender em bloco todas as suas ações da LATAM Airlines Group e os direitos acionários da Holdco I, sem prejuízo das seguintes condições: (x) a aprovação do Conselho da LATAM em relação ao cessionário; (y) que a venda não tenha efeito adverso; e (z) que o direito de aquisição preferencial seja em favor do Grupo Cueto, condições às quais nos referimos em conjunto como “disposições de venda em bloco”. Um “efeito adverso” é definido no acordo de acionistas Cueto Amaro como um efeito adverso importante sobre a capacidade da Holdco I e nossa de deter ou receber os benefícios totais da propriedade da TAM e suas subsidiárias para conduzir os negócios de aviação em todo o mundo. O Grupo Cueto aceitou transferir todas as ações com direito a voto da Holdco I adquiridas em conformidade com tal direito de aquisição preferencial da LATAM, pelo mesmo valor pago por essas ações.

Além disso, a TEP Chile pode vender à LATAM Airlines Group todas as ações ordinárias e as ações com direito a voto da Holdco I, sem prejuízo do cumprimento das cláusulas de venda

Estrutura de propriedade ACORDO DE ACIONISTAS

em bloco, caso ocorra um evento de liberação (conforme descrito a seguir) ou se a TEP Chile for obrigada a realizar dois ou mais votos dirigidos durante qualquer período de 24 meses em duas assembleias (consecutivas ou não) de acionistas da LATAM Airlines Group realizadas com intervalo de pelo menos 12 meses, e caso a LATAM Airlines Group não tenha exercido integralmente a conversão de opções descrita a seguir. Um “evento de liberação” ocorrerá caso (i) seja realizado um aumento de capital da LATAM Airlines Group, (ii) a TEP Chile não exerça na íntegra seus direitos preferenciais outorgados nos termos da legislação chilena pertinente em relação ao aumento de capital em relação a todas as ações ordinárias restritas da LATAM Airlines Group, e (iii) após a conclusão do aumento de capital, o indivíduo designado pela TEP Chile para a votação do Conselho de Administração da LATAM Airlines Group, com a colaboração do Grupo Cueto, não seja eleito membro do Conselho de Administração da LATAM Airlines Group.

Além disso, após 31 de dezembro de 2021 e depois da data de vigência da propriedade total, a TEP Chile poderá vender integral ou parcialmente suas ações ordinárias da LATAM Airlines Group, sem prejuízo (x) do direito de preferência de aquisição em favor do Grupo Cueto e, (y) das restrições à venda de ações ordinárias da LATAM Airlines Group mais de uma vez num período de 12 meses.

O acordo de acionistas Cueto Amaro prevê determinadas ex-

ceções a essas restrições à transferência para determinadas ações em poder da LATAM Airlines Group realizadas pelas partes e para transferências a filiais, em cada caso sob certas circunstâncias delimitadas.

Restrições às transferências de ações da TAM

A LATAM aceitou, no acordo de acionistas da Holdco I, não vender nem transferir ações da TAM a qualquer pessoa (que não sejam nossas filiais), enquanto a TEP Chile detiver ações com direito a voto da Holdco I. Sem prejuízo do anterior, a LATAM terá o direito de realizar tal venda ou transferência se, simultaneamente a tal venda ou transferência, a LATAM (ou sua cessionária) adquirir todas as ações com direito a voto da Holdco I que sejam de propriedade da TEP Chile por um valor igual à então base tributável da TEP Chile em tais ações e qualquer custo com que a TEP Chile deva arcar para concretizar tal venda ou transferência. A TEP Chile outorgou irrevogavelmente à LATAM o direito atribuível de comprar todas as ações com direito a voto da Holdco I que sejam propriedade da TEP Chile em relação a tal venda.

Opção de conversão

Nos termos do acordo de acionistas Cueto Amaro e do acordo de acionistas da Holdco I, a LATAM tem o direito unilateral de converter nossas ações sem direito a voto da Holdco I em ações com direito a voto da Holdco I, no limite máximo permitido por lei, e a aumentar nossa representação nos Conselhos de Administração da TAM e da Holdco I nos termos permitidos pelas leis brasileiras que dispõem sobre a propriedade e por outras leis pertinentes, caso a conversão não tenha efeitos. Em fevereiro de 2019, completamos os procedimentos para a permuta de ações da Holdco I S.A., por meio

da qual a LATAM Airlines Group SA aumentou sua participação indireta na TAM S.A., de 48,99% a 51,04%. Essa transação foi realizada em conformidade com a Medida Provisória 863/2018, de 13 de dezembro de 2018, mediante a qual se permite a participação de até 100% de capital estrangeiro no setor aéreo brasileiro.

A partir de 31 de dezembro de 2021, e depois que a LATAM tiver convertido todas as suas ações sem direito a voto da Holdco I em ações com direito a voto da Holdco I nos termos permitidos pelas leis brasileiras e outras legislações pertinentes, a LATAM terá o direito de adquirir todas as ações com direito a voto da Holdco I que estejam em poder dos acionistas majoritários da TAM por um valor igual à sua base tributável nessas ações, e os custos com que deva arcar para concretizar tal venda, valor ao qual nos referimos como “contraprestação de venda”. Caso a LATAM não exerça oportunamente o direito de compra dessas ações ou se, após 31 de dezembro de 2021, a LATAM tiver o direito, nos termos da legislação brasileira e outras leis pertinentes, de converter todas as ações sem direito a voto da Holdco I em ações com direito a voto da Holdco I, e se tal conversão não tiver efeito adverso, mas não tenhamos exercido o direito em sua totalidade num período específico, os acionistas majoritários da TAM terão o direito de oferecer a nós suas ações com direito a voto da Holdco I por um valor igual à contraprestação de venda.

Aquisições de ações da TAM

As partes acordaram que todas as aquisições de ações ordinárias da TAM por parte da LATAM Airlines Group, Holdco I, TAM ou qualquer de suas respectivas subsidiárias a partir e depois do prazo efetivo da fusão serão realizadas pela Holdco I.

Contexto setorial MARCO REGULATÓRIO

Aqui está uma breve referência aos efeitos importantes dos regulamentos Aeronáuticos e outros em vigor nas jurisdições relevantes onde o grupo LATAM opera. O grupo LATAM está sujeito à jurisdição de várias agências responsáveis pelos padrões e sua aplicação em cada país onde operamos. Acreditamos ter obtido e mantido as autorizações necessárias, incluindo autorizações e certificados de operação onde são exigidos, sujeito ao cumprimento contínuo dos estatutos, regras e regulamentos que afetam a indústria da aviação, incluindo regras e regulamentos que podem ser adotados no futuro.

Os países onde o Grupo conduz a maior parte de suas operações são estados contratantes e membros permanentes da ICAO, uma agência da ONU criada em 1947 para apoiar o planejamento e o desenvolvimento do transporte aéreo internacional. ICAO define padrões técnicos para a indústria de aviação internacional. Na ausência de uma regulamentação aplicável em nível local em termos de segurança e manutenção, os países onde o grupo LATAM opera incorporaram a maioria das normas técnicas da ICAO como referência. O grupo LATAM considera que cumpre materialmente essas normas técnicas relevantes.

Regulamentações ambientais e de ruído

Não existem regulamentos ou controles ambientais impostos às companhias aéreas aplicáveis aos aviões ou que de outra forma nos afetem, exceto no que diz respeito às leis e regulamentos ambientais de aplicação geral.

Na Argentina, Brasil, Colômbia, Equador, Peru e Estados Unidos, os aviões devem cumprir certas restrições de ruído. As aeronaves da LATAM cumprem substancialmente com essas restrições. As autoridades chilenas planejam aprovar regulamentações de ruído a serem aplicadas aos aviões que voam para e dentro do Chile, observando um padrão conhecido como “Requisitos do Estágio 3”. Nossa frota já atende a esses padrões, portanto, não consideramos que a promulgação dos padrões propostos representaria um ônus significativo para nós.

Em 2016, a Organização da Aviação Civil Internacional (“ICAO”) adotou uma resolução criando o Plano de Compensação e Redução de Carbono para a Aviação Internacional (CORSIA por suas siglas em inglês), que fornece uma estrutura para uma medida global baseada no mercado para estabilizar as emissões de CO₂ na aviação civil internacional (por exemplo, voos da aviação civil que saem de um país e chegam a outro). Com a adoção dessa estrutura, a indústria da aviação foi a primeira a chegar a um acordo quanto às suas emissões de CO₂. O esquema, que define um padrão unificado para regular as emissões de CO₂ em voos internacionais, será implementado em várias etapas pelos estados membros da ICAO a partir de 2020.

Segurança

Nossas operações estão sujeitas à jurisdição de várias agências em cada país onde operamos; isso determina padrões e requisitos para operação e manutenção de aeronaves.

Nos Estados Unidos, a Lei de Segurança da Aviação e Transporte exige, entre outras coisas, que as companhias aéreas e os aeroportos implementem certas medidas de segurança, como a exigência de que toda a bagagem dos passageiros seja inspecionada em busca de explosivos. O financiamento para a segurança aérea e aeroportuária exigida pela Lei de Segurança Aérea vem em parte de uma taxa de segurança do passageiro de US\$ 5,60 por segmento, sujeito a um máximo de US\$ 11,20 por voo de ida e volta; no entanto, as companhias aéreas são responsáveis por custos que excedam essa taxa. A implementação dos requisitos da Lei de Segurança Aérea resultou em custos mais elevados para as companhias aéreas e seus passageiros. Desde os eventos de 11 de setembro de 2001, o Congresso dos Estados Unidos exigiu e a TSA (Transportation Security Administration) implementou uma série de procedimentos e requisitos de segurança que impuseram e continuarão a impor ônus às companhias aéreas, passageiros e transportadoras.

Essas são algumas regras específicas da aviação sobre direitos de rota e políticas de preços nos países onde operamos.

Chile

Regulamento Aeronáutico

Tanto a DGAC quanto a Junta de Aeronáutica Civil (JAC) supervisionam e regulam a indústria Aeronáutica chilena. A DGAC se reporta diretamente à Força Aérea Chilena e é responsável por supervisionar o cumprimento das leis e regulamentos chilenos relacionados à navegação aérea. O JAC é a autoridade da aviação civil chilena. Baseada principalmente no Decreto-Lei nº. 2.564, que regula a aviação comercial, o JAC estabelece as principais políticas comerciais da indústria da aviação no Chile e regula a atribuição de rotas internacionais e o cumprimento de certos requisitos de seguro, enquanto o DGAC regula as operações de voo, incluindo normas de pessoal, aeronaves e segurança, controle de tráfego aéreo e gestão de aeroportos. Obtivemos e mantemos as autorizações necessárias do governo chileno para a realização de operações de voo, incluindo autorizações e certificados do JAC e certificados técnicos de operação da DGAC, cuja continuidade está sujeita ao cumprimento contínuo dos estatutos, normas e regulamentos pertinentes para a indústria de aviação, incluindo regras e regulamentos que podem ser adotados no futuro.

O Chile é um estado contratante e também membro permanente da ICAO. As autoridades chilenas incorporaram os padrões técnicos da ICAO para a indústria da aviação inter-

nacional às leis e regulamentos do país. Na ausência de uma regulamentação aplicável em nível local em termos de segurança e manutenção, a DGAC chilena incorporou a maioria das normas técnicas da ICAO como referência. Consideramos que cumprimos materialmente com essas normas técnicas relevantes.

Direitos de rota

Rotas Domésticas: As companhias aéreas chilenas não precisam obter autorização para transportar passageiros e cargas em rotas domésticas, mas devem cumprir os requisitos técnicos e de seguro estabelecidos respectivamente pela DGAC e pelo JAC. Não existem barreiras regulatórias que impeçam uma companhia aérea estrangeira de criar uma subsidiária chilena e entrar no mercado doméstico chileno por meio dessa subsidiária. Em 18 de janeiro de 2012, o Ministério dos Transportes e o Ministério da Economia do Chile anunciaram uma abertura unilateral dos céus domésticos chilenos. Isso foi ratificado em novembro de 2013 e está em vigor desde então.

Rotas Internacionais: Como uma companhia aérea que oferece serviços em rotas internacionais, a LATAM também está sujeita a vários acordos bilaterais de transporte aéreo civil que regulam a troca de direitos de tráfego aéreo entre o Chile e vários outros países. Não podemos garantir que os acordos bilaterais existentes entre o Chile e governos estrangeiros continuarão e que qualquer modificação, suspensão ou revogação de um ou mais acordos bilaterais não terá um efeito adverso relevante sobre nossas operações e resultados financeiros.

Os direitos de rota internacional, bem como seus correspondentes direitos de aterrissagem, derivam de uma série de acordos de transporte aéreo negociados entre o Chile e governos estrangeiros. Sob esses acordos, o governo de um país concede ao governo de outro país o direito de designar uma ou mais de suas companhias aéreas domésticas para operar serviços regulares para determinados destinos do primeiro e, em alguns casos, para conectar mais destinos em um terceiro país. No Chile, quando frequências de rota adicionais de e para cidades estrangeiras se tornam disponíveis, qualquer companhia aérea qualificada pode apresentar um pedido para obtê-las. Havendo mais de um candidato à frequência de rota, o JAC a concederá por meio de licitação pública pelo prazo de cinco anos. O JAC concede frequências de rota com a condição de que a companhia aérea receptora as opere permanentemente. Se a companhia aérea deixar de operar uma rota por um período de seis meses ou mais, o JAC poderá revogar seus direitos a essa rota. As frequências das rotas internacionais podem ser transferidas livremente. No passado, geralmente pagávamos apenas valores nominais por frequências de rotas internacionais obtidas em licitações não competitivas.

Política de preços de passagens

As companhias aéreas chilenas estão autorizadas a estabelecer suas próprias tarifas domésticas e internacionais sem regulamentação governamental. Para obter mais informações, consulte “—Regulamentação Antitruste” abaixo. Em 1997, a Comissão Antitruste aprovou e impôs um plano tarifário autorregulatório específico para nossas operações domésticas no Chile, em linha com a diretriz da Comissão An-

titruste de manter o ambiente competitivo. De acordo com este plano, devemos notificar o JAC sobre qualquer aumento ou redução nas tarifas estandar em rotas consideradas "não competitivas" pelo JAC e qualquer redução nas tarifas em rotas "competitivas" com pelo menos 20 dias de antecedência. Devemos notificar o JAC de qualquer aumento nas tarifas em rotas "competitivas" com pelo menos 10 dias de antecedência. Da mesma forma, as autoridades chilenas agora exigem que justifiquemos qualquer modificação que fizermos em nossas tarifas em rotas não competitivas. Devemos também garantir que nossas tarifas médias em rotas não competitivas não sejam mais altas do que aquelas em rotas competitivas de distâncias semelhantes.

Argentina

Regulamento Aeronáutico

A ANAC Argentina e o Ministério dos Transportes supervisionam e regulamentam a indústria Aeronáutica argentina. A ANAC regula as operações de voo, incluindo pessoal, aeronaves e normas de segurança, controle de tráfego aéreo e gestão aeroportuária, e se reporta diretamente ao Ministério dos Transportes. A ANAC também é responsável por supervisionar o cumprimento das leis e regulamentos argentinos relacionados à navegação aérea. O Ministério dos Transportes

regula a atribuição de rotas internacionais e questões relacionadas com as políticas de regulamentação de tarifas. Obtivemos e mantemos as autorizações necessárias do governo argentino para a realização de operações de voo, incluindo certificados de autorização e certificados técnicos de operação da ANAC, cuja continuidade está sujeita ao cumprimento contínuo dos estatutos, normas e regulamentos que dizem respeito à indústria da aviação, incluindo regras e regulamentos que podem ser adotados no futuro.

A Argentina é um Estado Contratante e membro permanente da ICAO, um órgão das Nações Unidas estabelecido em 1947 para auxiliar no planejamento e desenvolvimento do transporte aéreo internacional. A ICAO estabelece padrões técnicos para a indústria da aviação internacional, que as autoridades argentinas incorporaram às leis e regulamentos do país. Na ausência de uma regulamentação aplicável na Argentina com relação à segurança e manutenção, a ANAC incorporou a maioria das normas técnicas da ICAO como referência. Consideramos que cumprimos materialmente com essas normas técnicas relevantes.

Direitos de rota

Rotas internacionais: Como uma companhia aérea que oferece serviços em rotas internacionais, a LATAM Argentina também está sujeita a vários acordos bilaterais de transporte aéreo civil que regulam a troca de direitos de tráfego aéreo entre a Argentina e vários outros países. Não podemos garantir que os acordos bilaterais existentes entre a Argentina e governos estrangeiros terão continuidade. Da mesma forma, uma modificação, suspensão ou revogação de um ou mais tratados bilaterais pode ter um efeito

adverso relevante sobre nossas operações e resultados financeiros.

Os direitos de rota internacional, bem como seus correspondentes direitos de aterrissagem, derivam de uma série de acordos de transporte aéreo negociados entre a Argentina e governos estrangeiros. Sob esses acordos, o governo de um país concede ao governo de outro país o direito de designar uma ou mais de suas companhias aéreas domésticas para operar serviços regulares para determinados destinos do primeiro e, em alguns casos, para conectar mais destinos em um terceiro país. Na Argentina, quando frequências de rota adicionais de e para cidades estrangeiras se tornam disponíveis, qualquer companhia aérea qualificada pode apresentar um pedido para obtê-las. A ANAC concede frequências de rota com a condição de que a companhia aérea receptora as opere permanentemente. Se a companhia aérea deixar de operar uma rota por um período de seis meses ou mais, a ANAC poderá revogar seus direitos sobre aquela rota.

Política de preços de passagens

As companhias aéreas argentinas podem estabelecer suas próprias tarifas domésticas e internacionais sem regulamentação governamental, desde que não abusem da posição dominante que possam ter no mercado. No caso dos voos domésticos, os preços máximos definidos pelo governo vigoraram até 3 de fevereiro de 2016, quando o governo retirou os controles que limitavam os preços máximos. No entanto, ainda existem preços mínimos definidos pelo governo para os bilhetes só de ida e também para os bilhetes vendidos até 30 dias antes do voo. Os

Contexto setorial MARCO REGULATÓRIO

preços dos bilhetes de ida e volta foram vendidos 30 dias ou mais antes do voo ser desregulamentado em 31 de julho de 2018.

Peru

Regulamento Aeronáutico

A Direção Geral de Aeronáutico Civil (“PDGAC”) supervisiona e regulamenta a indústria Aeronáutico peruana. O PDGAC se reporta diretamente ao Ministério dos Transportes e Comunicações e é responsável por supervisionar o cumprimento das leis e regulamentos peruanos relativos à navegação aérea. Além disso, o PDGAC regula a atribuição de rotas nacionais e internacionais e o cumprimento de certos requisitos de seguro, bem como as operações de voo, incluindo pessoal, aeronaves e normas de segurança, controle de tráfego aéreo e gestão aeroportuária. Obtivemos e mantemos as autorizações necessárias do governo peruano para a realização de operações de voo, incluindo certificados de autorização e certificados de operação técnica, cuja continuidade está sujeita ao cumprimento contínuo dos estatutos, regras e regulamentos que dizem respeito à indústria da aviação, incluindo normas e regulamentos que vierem a ser adotados.

O Peru é um estado contratante e membro permanente da ICAO. A ICAO estabelece padrões técnicos para a indústria da aviação internacional, que as autoridades peruanas incorpo-

raram às leis e regulamentos do país. Na ausência de uma regulamentação aplicável em nível local no Peru em termos de segurança e manutenção, o PDGAC incorporou a maioria das normas técnicas da ICAO como referência. Consideramos que cumprimos materialmente todas as normas técnicas relevantes.

Direitos de rota

Rotas Domésticas: As empresas aéreas peruanas devem obter licenças relativas ao transporte de passageiros e cargas em qualquer rota doméstica e cumprir os requisitos técnicos estabelecidos pelo PDGAC. As companhias aéreas não peruanas não podem oferecer serviços aéreos domésticos entre destinos dentro do Peru.

Rotas Internacionais: Como uma companhia aérea que oferece serviços em rotas internacionais, a LATAM Peru também está sujeita a vários acordos bilaterais de transporte aéreo civil que regulam a troca de direitos de tráfego aéreo entre o Peru e vários outros países. Não podemos garantir que os acordos bilaterais existentes entre o Peru e governos estrangeiros continuarão e que qualquer modificação, suspensão ou revogação de um ou mais tratados bilaterais não terá um efeito adverso relevante sobre nossas operações e resultados financeiros.

Os direitos de rota internacional, bem como seus correspondentes direitos de aterrissagem, derivam de uma série de acordos de transporte aéreo negociados entre o Peru e governos estrangeiros. Sob esses acordos, o governo de um país concede ao governo de outro país o direito de designar uma ou mais de suas companhias aéreas domésticas para operar

serviços regulares para determinados destinos do primeiro e, em alguns casos, para conectar mais destinos em um terceiro país. No Peru, quando frequências de rota adicionais de e para cidades estrangeiras se tornam disponíveis, qualquer companhia aérea qualificada pode apresentar um pedido para obtê-las. Havendo mais de um candidato à frequência de rota, o PDGAC a concederá por meio de licitação pública pelo prazo de quatro anos. O PDGAC concede frequências de rota com a condição de que a companhia aérea receptora as opere em caráter permanente. Se a companhia aérea deixa de operar uma rota por um período de 90 dias ou mais, a PDGAC pode revogar seus direitos a essa rota. Nos últimos dois anos, o PDGAC revogou as frequências de rota não utilizadas de duas operadoras peruanas.

Equador

Regulamento Aeronáutico

Existem duas instituições que controlam a aviação comercial por conta do Estado: (i) o Conselho Nacional de Aviação Civil (“CNAC”), que dirige a política de aviação; e (ii) a Direção Geral de Aviação Civil do Equador (“DGAC”), que é uma agência reguladora e de controle técnico. O CNAC emite licenças de operação e outorga concessões de operação a companhias aéreas nacionais e internacionais. Também emite pareceres sobre tratados bilaterais e multilaterais de transporte aéreo, atribui rotas e direitos de tráfego e aprova acordos de operação conjunta, como arrendamentos com tripulação (wet leases) e códigos compartilhados.

Essencialmente, a DGAC é responsável por:

Contexto setorial MARCO REGULATÓRIO

- Garantir que as normas e regulamentações técnicas nacionais, bem como as normas e regulamentações internacionais da ICAO, sejam observadas;
- Manter registros de seguro, aeronavegabilidade e licenças de aeronaves civis no Equador;
- Manter o Registro Nacional de Aeronaves;
- Emitir licenças para membros da tripulação;
- Controlar o tráfego aéreo dentro do espaço aéreo doméstico;
- Aprovar códigos compartilhados; e
- Modificar licenças de operação.

O EDGAC também deve cumprir os padrões e práticas recomendadas da ICAO, uma vez que o Equador é signatário da Convenção de Chicago de 1944.

Direitos de rota

Rotas domésticas: as companhias aéreas devem obter autorização do CNAC (licença de operação ou concessão) para oferecer serviços de transporte aéreo. No caso de opera-

ções domésticas, apenas empresas constituídas no Equador podem operar localmente e apenas aeronaves com licença equatoriana e (*dry leases*) locação sem tripulação estão autorizadas a operar no mercado interno.

Rotas Internacionais: As licenças para operações internacionais baseiam-se em tratados de transporte aéreo assinados pelo Equador ou aplica-se o princípio da reciprocidade. Todas as companhias aéreas que operam na América Latina incorporadas em países membros da Comunidade Andina de Nações (“CAN”) podem obter seus direitos de tráfego com base nas decisões atualmente em vigor sob o referido regime, especialmente a Decisão nº 582 de 2004, que garante o livre acesso a mercados, sem qualquer restrição, exceto considerações técnicas.

Política de preços de passagens

Em 13 de outubro de 2011, foi aprovada a Lei Orgânica de Regulação e Controle do Poder de Mercado com o objetivo de evitar, prevenir, corrigir, eliminar e sancionar o abuso de poder de mercado por parte de operadores econômicos, bem como sancionar acordos restritivos, desleais e que incluem práticas colusivas. Esta Lei cria um novo ente público como autoridade máxima para a sua aplicação e estabelece os procedimentos de investigação e as sanções aplicáveis, que são severas. As tarifas não são regulamentadas e estão sujeitas apenas a registro. Em geral, os tratados bilaterais de transporte aéreo preveem que as tarifas aéreas sejam reguladas pelas regras do país de origem.

Brasil

Regulamento Aeronáutico

A indústria de aviação brasileira é regulamentada e fiscalizada pela ANAC. A ANAC reporta-se diretamente à Secretaria de Aviação Civil, que está subordinada ao Poder Executivo Federal do país. Baseada principalmente na Lei nº 11.182/2005, a ANAC foi criada para regulamentar a aviação comercial, navegação aérea, atribuição de rotas domésticas e internacionais, cumprimento de certos requisitos de seguro, operações de voo, incluindo normas de pessoal, aviação e segurança, controle de tráfego aéreo, neste caso compartilhando atividades e responsabilidades com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (“Deca”), que é uma secretaria pública subordinada por sua vez ao Ministério da Defesa do Brasil, e gestão aeroportuária, neste último caso, compartilhando responsabilidades com a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (“Infraero”), uma empresa pública criada pela Lei nº 5.862/72 e responsável por administrar, operar e explorar aeroportos brasileiros em uma forma industrial e comercial (com exceção de aeroportos administrados por meio de um contrato de concessão da iniciativa privada).

Obtivemos e mantemos as autorizações necessárias do governo brasileiro para a realização de operações de voo, incluindo certificados de autorização e certificados técnicos de operação da ANAC, cuja continuidade está sujeita ao cumprimento constante dos estatutos, normas e regulamentos que dizem respeito ao setor de aviação incluindo regras e regulamentos que podem ser adotados no futuro.

Contexto setorial MARCO REGULATÓRIO

A ANAC é a autoridade de aviação civil brasileira e é responsável por supervisionar o cumprimento das leis e regulamentos brasileiros relacionados à navegação aérea. O Brasil é um estado contratante e membro permanente da ICAO. A ICAO estabelece normas técnicas para a indústria da aviação internacional, que as autoridades brasileiras, representadas pelo Ministério da Defesa do Brasil, incorporaram às leis e regulamentos do país. Na ausência de uma regulamentação aplicável no Brasil com relação à segurança e manutenção, a ANAC incorporou a maioria das normas técnicas da ICAO como referência.

Direitos de rota

Rotas domésticas: as companhias aéreas brasileiras operam sob uma concessão de serviço público e, portanto, as companhias aéreas brasileiras são obrigadas a obter uma concessão das autoridades brasileiras para oferecer serviços de transporte aéreo de passageiros e carga. Além disso, um Certificado de Operador Aéreo ("AOC") também é necessário para que as companhias aéreas brasileiras ofereçam serviços domésticos regulares de transporte de passageiros ou carga. As companhias aéreas brasileiras também devem cumprir todos os requisitos técnicos estabelecidos pela Autoridade de Aviação Brasileira (ANAC). Com base no Código Brasileiro de Aeronáutico ("CBA") estabelecido pela Lei Federal Brasileira nº 7.565/86, não há limitações à propriedade de com-

panhias aéreas brasileiras por investidores estrangeiros. O CBA também afirma que as companhias aéreas não brasileiras não estão autorizadas a fornecer serviços de transporte aéreo doméstico no Brasil.

Rotas Internacionais: As companhias aéreas brasileiras e estrangeiras que oferecem serviços em rotas internacionais também estão sujeitas a vários acordos bilaterais de transporte aéreo civil que regulam a troca de direitos de tráfego aéreo entre o Brasil e vários outros países. Os direitos de rota internacional, bem como seus correspondentes direitos de aterrisagem, derivam de uma série de acordos de transporte aéreo negociados entre o Brasil e governos estrangeiros. Sob esses acordos, o governo de um país concede ao governo de outro país o direito de designar uma ou mais de suas companhias aéreas domésticas para operar serviços regulares para determinados destinos do primeiro e, em alguns casos, para conectar mais destinos em um terceiro país. No Brasil, quando frequências de rota adicionais de e para cidades estrangeiras se tornam disponíveis, qualquer companhia aérea qualificada pode apresentar um pedido para obtê-las. Caso haja mais de um candidato a uma frequência de rota, a ANAC deverá realizar uma licitação e adjudicá-la à companhia aérea selecionada. A ANAC concede frequências de rota com a condição de que a companhia aérea receptora as opere permanentemente. A Resolução 491/18 da ANAC indica os requisitos para estabelecer a subutilização de uma frequência e como ela poderia ser revogada e reatribuída. Esta disposição da resolução entrou em vigor em setembro de 2019.

Política de preços de passagens

As companhias aéreas brasileiras e estrangeiras podem es-

tabelecer suas próprias tarifas internacionais e domésticas (esta última apenas para brasileiros), sem regulamentação governamental, desde que não abusem da posição dominante que possam ter no mercado. As companhias aéreas podem registrar queixas no Tribunal Antitruste sobre práticas monopolísticas ou outras práticas de preços perpetradas por outras companhias aéreas que violam as leis antitruste brasileiras.

Colômbia

Regulamento Aeronáutico

A entidade governamental encarregada de regular, dirigir e fiscalizar a aviação civil na Colômbia é a Aeronáutico Civil ("AC"), órgão técnico vinculado ao Ministério dos Transportes, que é uma autoridade Aeronáutico para todo o território nacional, a cargo de regular e supervisionar o espaço aéreo colombiano. O CA pode interpretar, aplicar e complementar todos os regulamentos relacionados à aviação civil e ao transporte aéreo para garantir o cumprimento do Regulamento Aeronáutico Colombiano ("RAC"). O CA também concede as autorizações necessárias para o transporte aéreo.

Direitos de rota

O CA concede licenças de operação a operadores nacionais e estrangeiros que pretendem operar dentro, de e para a Colômbia. No caso das companhias aéreas colombianas, para obter a licença de operação, a empresa deve cumprir o RAC e os requisitos legais, econômicos e técnicos para poder participar de audiências públicas onde seja considerada a conveniência e necessidade pública do serviço. O mesmo processo deve ser seguido para adicionar rotas nacionais

e internacionais cuja concessão está sujeita a instrumentos bilaterais assinados pela Colômbia. A única exceção para o descumprimento do procedimento de audiência pública é que o pedido proceda de um país membro da Comunidade Andina de Nações ou que a via ou autorização solicitada faça parte de um regime desregulamentado. Mesmo que não passe pelo processo de audiência pública, a companhia aérea deve apresentar um estudo completo ao AC e o pedido é publicado no site da autoridade. As rotas não podem ser transferidas em hipótese alguma e não há limite para investimentos estrangeiros em companhias aéreas nacionais.

Política de preços de passagens

Desde julho de 2007, conforme estipulado na resolução 3.299 da entidade Aeronáutico Civil, foram eliminadas as tarifas mínimas de passagens para transporte nacional e internacional. Nos termos da Resolução 904, emitida em fevereiro de 2012, a Autoridade da Aeronáutico Civil deixou de impor a obrigação de cobrança de sobretaxa de combustível no transporte nacional e internacional de passageiros e carga. Desde 1º de abril de 2012, as companhias aéreas podem decidir livremente se cobram ou não essa taxa de combustível. Caso seja cobrada esta taxa de combustível, deverá constar do valor do bilhete, mas discriminada de forma independente nos bilhetes, publicidade ou outros meios de marketing utilizados pela empresa.

Da mesma forma, a partir de 1º de abril de 2012, não há restrição quanto às tarifas máximas publicadas pelas empresas aéreas ou quanto à sua obrigação de reportar as tarifas e condições à autoridade Aeronáutico civil no dia seguinte à sua publicação.

As taxas administrativas não estão sujeitas a alterações e a sua cobrança é obrigatória para o transporte de passageiros ao abrigo do Regulamento da Aviação Civil. As tarifas administrativas diferenciadas aplicam-se à venda de ingressos realizada nos canais da Internet.

Regulamento Antitruste

A autoridade antitruste do Chile, que chamamos Ministério Público Econômico (Fiscalía Económica Nacional ("FNE")), supervisiona e investiga questões de concorrência, regidas pelo Decreto-Lei nº 211 de 1973, conforme alterado, ou pela "Lei Antitruste". A Lei Antitruste estabelece como anticoncorrencial toda conduta que impeça, restrinja ou impeça a concorrência, ou que pretenda produzir tais efeitos.

A Lei Antitruste continua dando exemplos das seguintes condutas anticompetitivas: i) cartéis; (ii) abuso de domínio; e (iii) entrelaçado. A Lei Antitruste define práticas abusivas como "A exploração abusiva por um agente econômico ou um grupo destes, de uma posição dominante no mercado, a fixação de preços de venda ou compra, a imposição de venda ou aquisição de outro produto, a atribuição de territórios ou quotas de mercado ou a imposição de abusos semelhantes a outros; bem como práticas predatórias ou concorrência desleal, realizadas com o objetivo de alcançar, manter ou aumentar uma posição dominante."

Uma pessoa lesada pode mover uma ação judicial por danos decorrentes de uma violação da Lei Antitruste por meio de uma ação no Tribunal Chileno de Defesa da Livre Concorrência ("TDLC"). O TDLC tem autoridade para impor uma variedade de sanções por violações da Lei Antitruste, incluindo: i) modificação ou rescisão de atos e contratos; (ii) a modificação ou dissolução das pessoas jurídicas envolvidas na conduta punida; e/ou (iii) a aplicação de multa até 30% das vendas da entidade infratora correspondentes à linha de produtos e / ou serviços associados à infração, durante todo o período de duração da infração; alternativamente, multa igual ao dobro do benefício econômico obtido pela empresa infratora; e quando nenhuma dessas alternativas puder ser aplicada, multa de até US\$ 50.000.000, aproximadamente (60.000 UTA).

Na Resolução nº 445 de agosto de 1995, a Comissão Resolutiva (hoje TDLC) aprovou operação sujeita a controle de fusões, impondo à companhia aérea um plano específico de autorregulação de tarifas para o mercado doméstico de transporte de passageiros, de acordo com a diretriz do Tribunal para manter um ambiente competitivo dentro dos mercados.

Desde outubro de 1997, LATAM e LATAM Chile seguem um plano de autorregulação, que foi modificado e aprovado pelo TDLC em julho de 2005, e posteriormente em setembro de 2011. Em fevereiro de 2010, o FNE encerrou a investigação iniciada em 2007 sobre o cumprimento deste plano de autorregulação e nenhuma outra observação foi feita.

Como condição para a combinação da LAN e TAM em junho de 2012, as autoridades de concorrência no Chile e no Brasil,

Contexto setorial MARCO REGULATÓRIO

respectivamente, impuseram certas medidas de mitigação como parte de seus requisitos para aprovar tal combinação. A associação também apresentou às autoridades antitruste da Alemanha, Itália e Espanha. Todas essas jurisdições concederam autorizações irrestritas para a transação. A associação foi apresentada às autoridades antitruste argentinas, cuja aprovação ainda está pendente. Para obter mais informações sobre essas medidas de mitigação, consulte abaixo:

Chile

Em 21 de setembro de 2011, o TDLC emitiu uma decisão (a “Decisão”) com relação ao processo de consulta iniciado em 28 de janeiro de 2011 com relação à combinação proposta de LAN e TAM. Na Decisão, o TDLC aprovou a combinação proposta de LAN e TAM, sujeita a 14 condições, geralmente descritas abaixo:

1. Troca de determinados slots no Aeroporto de Guarulhos em São Paulo, Brasil;
2. Expansão do programa de passageiro frequente às companhias aéreas que operam ou desejam operar as rotas de Santiago–São Paulo, Santiago–Rio de Janeiro, Santiago–Montevideu e Santiago–Assunção por um período de cinco anos a partir da data de vigência da combinação;
3. Execução de acordos de *interline* com companhias aéreas

que operam nas rotas Santiago–São Paulo, Santiago–Rio de Janeiro e Santiago–Assunção;

4. Certas restrições de capacidade e outras restrições transitórias aplicáveis à rota Santiago–São Paulo;
5. Certas modificações no plano de tarifas de autorregulação da LAN aprovado pelo TDLC com relação ao negócio de transporte doméstico de passageiros;
6. Obrigação da LATAM de renunciar a uma aliança global de companhias aéreas em um período de não mais de 24 meses a partir da data em que a combinação se torna efetiva, a menos que o TDLC aprove de outra forma, ou quando apropriado, escolha não participar de nenhuma dessas alianças;
7. Certas restrições em acordos de *codeshare* fora da aliança global de companhias aéreas às quais a LATAM pertence para rotas com origem ou destino no Chile ou que conectem com a América do Norte e Europa ou com Avianca/TACA ou Gol para rotas internacionais na América do Sul, incluindo a obrigação consultar e obter a aprovação do TDLC antes de executar alguns desses acordos de *codeshare*;
8. O abandono de quatro frequências de tráfego aéreo com direitos de quinta liberdade entre o Chile e o Peru e limitações na aquisição de mais de 75%, conforme o caso, das frequências de tráfego aéreo nessa rota e o prazo pelo qual certas frequências de tráfego aéreo poderiam ser concedidas pelas autoridades chilenas de transporte aéreo à LATAM;

9. Emissão de manifestação da LATAM apoiando a abertura unilateral dos céus domésticos do Chile (cabotagem) e abstendo-se de qualquer ação que impeça tal abertura;
10. Promoção pela LATAM do crescimento e operação normal dos aeroportos de Guarulhos (Brasil) e Arturo Merino Benítez (Chile) para facilitar o acesso a eles por outras companhias aéreas;
11. Algumas restrições aos incentivos para agências de viagens;
12. Manter temporariamente 12 voos de ida e volta por semana entre o Chile e os Estados Unidos e pelo menos sete voos semanais de ida e volta sem escalas entre o Chile e a Europa;
13. Certas restrições temporárias ao aumento de tarifas nas rotas Santiago–São Paulo e Santiago–Rio de Janeiro para o negócio de transporte de passageiros e para a rota Chile–Brasil para o negócio de carga; e
14. Contratação de consultor independente, especialista em operações aéreas que, durante 36 meses e em coordenação com o Ministério Público da Economia (“FNE”), fiscalizará e fiscalizará o cumprimento das condições impostas pela Decisão.

Em junho de 2015 ou próximo a ela, o FNE iniciou uma ação judicial contra a LATAM perante o TDLC, alegando que a LATAM não cumpriu certas medidas de mitigação relacionadas a acordos de *codeshare* com companhias aéreas fora

Contexto setorial MARCO REGULATÓRIO

da aliança global LATAM, conforme indicado nos parágrafos anteriores. Embora a LATAM tenha rejeitado essa reclamação e respondido de acordo, o FNE e a LATAM chegaram a um acordo de resolução (o “Acordo de Resolução”). O Acordo de Resolução, aprovado pelo TDLC em 22 de dezembro de 2015, encerrou o processo judicial iniciado pelo FNE e não estabeleceu qualquer violação por parte da LATAM das resoluções do TDLC ou da regulamentação antitruste aplicável. O Acordo de Resolução estabeleceu a obrigação da LATAM de modificar/rescindir certos acordos de codeshare e contratar um consultor terceirizado independente, que atuaria como assessor do FNE para monitorar o cumprimento da LATAM com a Sétima Condição do Acordo.

Em 31 de outubro de 2018, o TDLC aprovou os acordos de *joint venture* entre LATAM e American Airlines e entre LATAM e IAG, sujeitos a nove medidas de mitigação. Em 23 de maio de 2019, a Suprema Corte do Chile reverteu a decisão do TDLC e ambos os acordos foram rejeitados. Em 26 de setembro de 2019, a LATAM anunciou que o JBA com a American Airlines seria encerrado e, em 6 de dezembro de 2019, a LATAM anunciou que o JBA com IAG não seria implementado.

Em 15 de outubro de 2019, a LATAM Airlines Group S.A. recebeu resolução do FNE informando sobre o início de uma investigação de revisão para analisar a implementação do

acordo entre LATAM Airlines Group S.A. e Delta Air Lines, Inc. (Processo Número 2585-19). A Empresa está cooperando nesta investigação, que está em andamento.

Brasil

O CADE aprovou a parceria LAN e TAM por decisão unânime durante sua audiência em 14 de dezembro de 2011, sujeito às seguintes condições: O novo grupo combinado (LATAM) deve abandonar uma das duas alianças globais a que pertencia (Star Alliance ou Oneworld); e (2) o novo grupo combinado (LATAM) deverá oferecer a troca de dois pares de slots no Aeroporto Internacional de Guarulhos, a serem ocupados por eventual terceiro interessado em oferecer voos diretos sem escalas entre São Paulo e Santiago, no Chile. Essas imposições estão em linha com as medidas de mitigação adotadas pelo TDLC no Chile.

Em 24 de fevereiro de 2021, o CADE aprovou o acordo de *joint venture* entre a Delta Air Lines e o LATAM Airlines Group sem soluções jurídicas. Anteriormente, em um processo separado, o CADE aprovou, sem remédios legais, a aquisição pela Delta de até 20% das ações ordinárias da LATAM em 18 de março de 2020.

Uruguai

Em 14 de dezembro de 2020, a autoridade antitruste do Uruguai (Comissão para a Promoção e Defesa da Concorrência) aprovou o acordo de *joint venture* entre a LATAM e a Delta Air Lines. O mesmo acordo foi apresentado à autoridade Aeronáutica uruguaia (Diretoria Nacional de Aviação Civil e Infraestrutura Aeronáutica) em 21 de setembro de

2020 e aprovado à revelia em 20 de dezembro de 2020, uma vez que o prazo previsto pela Lei do Código da Aeronáutica autoridade para resolver a questão expirou (90 dias após o envio).

Estados Unidos

Em 8 de julho de 2020, a LATAM e a Delta Air Lines submetem seu acordo de *joint venture* ao DOT solicitando a aprovação e autorização antitruste para todos os acordos de aliança.

Colômbia

Em 4 de setembro de 2020, a LATAM e a Delta apresentaram acordo de *joint venture* à Aerocivil solicitando sua aprovação.

Contexto setorial FATOS RELEVANTES

31 de janeiro de 2020 Comunicar FATO RELEVANTE

De acordo com o disposto no artigo 9 e no segundo parágrafo do artigo 10 da Lei do Mercado de Valores e no disposto no Regulamento Geral n.º 30, devidamente constituído, informo como FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM Airlines"), inscrito no Registro de Valores n.º 306, o seguinte:

Em um evento essencial datado de 26 de setembro de 2019, a LATAM Airlines informou que poria fim a sua associação na aliança Oneworld. Nesta data, a LATAM Airlines informa que chegou a um acordo com a Oneworld, pelo qual a saída efetiva da LATAM Airlines da aliança Oneworld será em 1º de maio de 2020, com seus passageiros mantendo todos os benefícios desta aliança até 30 de abril de 2020.

12 de março de 2020 Comunicar FATO RELEVANTE

De acordo com o disposto no artigo 9 e no segundo parágrafo do artigo 10 da Lei do Mercado de Valores e no disposto no Regulamento Geral n.º 30, devidamente constituído, informo como FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM Airlines"), inscrito no Registro de Valores n.º 306, o seguinte:

A LATAM Airlines anuncia a suspensão do seu *guidance* para 2020 em resposta à incerteza devido ao surto de Covid-19 (coronavírus) que está afetando a demanda por transpor-

te aéreo. A partir desta data, não é possível quantificar o impacto exato sobre a demanda ou quanto tempo pode demorar para se recuperar, o que impossibilita estimar os resultados para o ano inteiro.

A LATAM está tomando medidas imediatas para minimizar os possíveis efeitos do cenário atual, incluindo redução de custos e ajustes de capacidade. Nesse sentido, e além dos expressivos esforços que vêm sendo realizados pela LATAM para proteger a saúde e a segurança de seus passageiros e trabalhadores, o grupo LATAM anuncia uma redução de capacidade de aproximadamente 30% nas operações internacionais.

A situação continuará a ser monitorada diariamente e a LATAM manterá a flexibilidade para fazer os ajustes de capacidade necessários ou outras medidas adicionais, dependendo do desenvolvimento da situação gerada pela Covid-19.

16 de março de 2020 Comunicar FATO RELEVANTE

De acordo com o disposto no artigo 9 e no segundo parágrafo do artigo 10 da Lei do Mercado de Valores e no disposto no Regulamento Geral n.º 30, devidamente constituído, informo como FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM Airlines"), inscrito no Registro de Valores n.º 306, o seguinte:

A LATAM Airlines e suas subsidiárias continuam tomando medidas imediatas para minimizar os possíveis efeitos do cenário atual e a incerteza devido ao surto de Covid-19 (coronavírus).

Nesse sentido, e além dos esforços significativos que vem realizando para proteger a saúde e a segurança de seus passageiros e trabalhadores, o grupo LATAM anuncia a atualização da redução de capacidade em 70% do total das operações. Essa redução é composta por aproximadamente 90% das operações internacionais e 40% das operações nacionais.

A situação continuará a ser monitorada dia a dia e o grupo LATAM manterá a flexibilidade para fazer os ajustes de capacidade necessários ou outras medidas adicionais, dependendo do desenvolvimento da situação gerada pela Covid-19.

2 de abril de 2020 Comunicar FATO RELEVANTE

De acordo com o disposto no artigo 9 e no segundo parágrafo do artigo 10 da Lei do Mercado de Valores e no disposto no Regulamento Geral n.º 30, devidamente constituído, informo como FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM Airlines"), inscrito no Registro de Valores n.º 306, o seguinte:

A LATAM Airlines e suas subsidiárias continuam tomando medidas imediatas para minimizar os possíveis efeitos do cenário atual e proteger a saúde e a segurança de seus passageiros e trabalhadores.

Como resultado da situação gerada pela Covid-19 e das limitações do governo que restringem as operações aéreas, o grupo LATAM anuncia a atualização da redução da capacidade total de aproximadamente um 95% das operações.

Contexto setorial FATOS RELEVANTES

A situação continuará a ser monitorada dia a dia e o grupo LATAM manterá a flexibilidade para fazer os ajustes de capacidade necessários ou outras medidas adicionais, dependendo do desenvolvimento da situação gerada pela Covid-19.

2 de abril de 2020 Comunicar FATO RELEVANTE

De acordo com o disposto no artigo 9 e no segundo parágrafo do artigo 10 da Lei do Mercado de Valores e no disposto no Regulamento Geral n.º 30, devidamente constituído, informo como FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM Airlines"), inscrito no Registro de Valores n.º 306, o seguinte:

O Conselho de Administração da LATAM tomou conhecimento da renúncia apresentada pelo Sr. Juan José Cueto Plaza ao cargo de conselheiro da Companhia, com efeitos a partir de 1º de abril de 2020. Em sua substituição e no uso da atribuição prevista no artigo 32 da Lei n.º 18.046, sobre Sociedades Anônimas, o Conselho de Administração deliberou, em sessão extraordinária realizada em 1º de abril de 2020, nomear o Sr. Enrique Cueto Plaza como conselheiro da LATAM. Consequentemente, na próxima Assembleia Geral Ordinária de Acionistas da LATAM, seu Conselho de Administração deverá ser eleito e renovado.

14 de abril de 2020 FATO RELEVANTE – Proposta sobre Distribuição de Dividendos Finais

De acordo com as disposições da Circular n.º 660, de 22 de outubro de 1986, de sua Comissão, e devidamente habilitada, cumpro informar esta Comissão, como FATO RELEVANTE, que em Sessão realizada na mesma data, e com respeito à distribuição de um dividendo definitivo a imputar ao lucro do Exercício de 2019, que corresponde ao segundo ponto da tabela de convocação, a qual é submetida à apreciação da Assembleia Geral Ordinária da Sociedade a realizar em 30 de abril de 2020 (a "Reunião"), o Conselho de Administração concordou:

1. Diferir, quanto à distribuição de lucros e principalmente ao pagamento do dividendo mínimo obrigatório, correspondente a 30% do lucro líquido do Exercício de 2019, conforme deliberação da Assembleia, no exercício de sua vontade soberana;

2. Informar que o dividendo mínimo obrigatório referido no parágrafo 1 acima, se aprovado, corresponderia ao Dividendo n.º 51, Definitivo, e equivaleria ao valor total equivalente em pesos de US\$ 57.129.119,64, que implicaria na distribuição de um dividendo de US\$ 0,094209094475 por ação que, se aprovado, seria pago em 28 de maio de 2020, em seu equivalente em pesos de acordo com a taxa de câmbio "observada" publicada no Diário Oficial no quinto dia útil anterior ao dia da distribuição, ou seja, 22 de maio de 2020. Se aprovado, os acionistas registrados no Livro de Acionistas terão direito ao recebimento do dividendo à meia-noite do dia 22 de maio de 2020; e

3. Por último, importa referir que, no entanto, o Conselho de Administração, face à crise que atinge todo o mundo e em particular ao sector da aviação, e ao nível de incerteza dessa crise e das suas consequências, é da opinião do diferir o pagamento de qualquer dividendo imputado ao lucro líquido do Exercício de 2019 para o futuro, quando as circunstâncias assim o justificarem.

17 de abril de 2020 Comunicar FATO RELEVANTE

De acordo com o disposto no artigo 9 e no segundo parágrafo do artigo 10 da Lei do Mercado de Valores e no disposto no Regulamento Geral n.º 30, devidamente constituído, informo como FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM Airlines"), inscrito no Registro de Valores n.º 306, o seguinte:

Nesta data, o Conselho de Administração da LATAM tomou conhecimento da renúncia apresentada pelo Sr. Carlos Heller Solari ao cargo de conselheiro da Companhia, com vigência a partir de hoje. Por ora, o Conselho de Administração discordou da nomeação de substituto, que poderia ocorrer em futura sessão do Conselho no uso da atribuição prevista no artigo 32 da Lei n.º 18.046, das Sociedades Anônimas. Da mesma forma, e como já estava previsto e previamente informado, o Conselho de Administração da Companhia deverá ser totalmente renovado na próxima Assembleia Geral Ordinária.

21 de abril de 2020 Comunicar FATO RELEVANTE

De acordo com o disposto no artigo 9 e no segundo parágrafo do artigo 10 da Lei do Mercado de Valores e no disposto

Contexto setorial FATOS RELEVANTES

no Regulamento Geral n.º 30, devidamente constituído, informo como FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM Airlines"), inscrito no Registro de Valores n.º 306, o seguinte:

A LATAM informa que nesta data o Conselho de Administração da Companhia deliberou nomear o Sr. Enrique Ostale Cambiaso como conselheiro no cargo vago deixado pelo Sr. Carlos Heller Solari em decorrência de sua renúncia em 16 de abril, cargo que estava vago até aquela data.

Sem prejuízo desta nomeação e conforme informado no momento da renúncia do Sr. Heller, a próxima Assembleia Geral Ordinária da LATAM deverá proceder à renovação total do Conselho de Administração da Companhia.

30 de abril de 2020

Comunicar FATO RELEVANTE – Distribuição final de dividendos

De acordo com o disposto na Circular n.º 660, de 22 de outubro de 1986, de seu Comitê, e devidamente investido, acato informar o seu Comitê que na Assembleia Geral Ordinária de Acionistas da LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM") realizada nesta data, 30 de abril de 2020, foi aprovada a distribuição de um dividendo assinado com o n.º 51, Definitivo Mínimo Obrigatório, correspondente a 30% do lucro líquido do Exercício Social de 2019. Ou seja, a soma equivalente em pesos de

US\$ 57.129.119,64, o que significa distribuição de um dividendo de US\$ 0,094209094475 por ação, que será pago na quinta-feira, 28 de maio de 2020, em seu equivalente em pesos de acordo com o tipo de variação "observada" publicada no Diário Oficial no quinto dia útil anterior ao dia da distribuição, ou seja, em 22 de maio de 2020.

Os acionistas da Companhia terão o direito de receber o referido Dividendo Definitivo na proporção de suas respectivas participações no capital social, de acordo com o número de ações que possuam registradas no Livro de Acionistas à meia-noite do quinto dia útil anterior à data de distribuição, ou seja, à meia-noite de 22 de maio de 2020.

O aviso referido na Seção II da citada Circular 660 será publicado em 19 de maio de 2020, no jornal "La Tercera" de Santiago.

Encontra-se em anexo o Formulário N.º 1, que estabelece a mesma Circular N.º 660, devidamente preenchido e assinado pelo abaixo assinado.

Formulário n.º 1 distribuição de dividendo

1. Identificação da Sociedade e do Movimento:

- 1.01 R.U.T. N.º: 89.862.200-2
- 1.02 Data de apresentação original: 30.04.2020
- 1.03 Nome da empresa: LATAM Airlines Group S.A.
- 1.04 N.º no Registro de Valores: 0306
- 1.05 Série afeta: Único
- 1.06 Código da bolsa de valores: LTM
- 1.07 Individualização de movimento: 51

2. Acordo e valor do dividendo:

- 2.01 Data do acordo: 30/04/2020
- 2.02 Aceite o acordo: 1
- 2.03 Montante de dividendos: 57.129.119,64
- 2.04 Tipo de moeda: USD

3. Ações e acionistas com direitos:

- 3.01 Número de ações: 606.407.693
- 3.02 Prazo: 22/05/2020

4. Natureza do dividendo:

- 4.01 Taxa de dividendos: 2
- 4.02 Fim do ano: 31.12.2019
- 4.03 Método de pagamento: 1

5. Pagamento do dividendo em dinheiro:

- 5.01 Pagamento em dinheiro: 0,094209094475
- 5.02 Tipo de moeda: USD
- 5.03 Data de pagamento: 28.05.2020

6. Distribuição de dividendo opcional em ações: Esta seção não se aplica.

7. Observações:

- 7.01 A taxa de câmbio a ser utilizada será o "Dólar Observado" publicado no Diário Oficial em 22 de maio de 2020.
- 7.02 O pagamento do dividendo será feito por intermédio do Banco de Crédito e Inversiones, em qualquer uma de suas agências em todo o País, de segunda a sexta-feira, das 9h às 14h, pelo prazo de 90 dias contados a partir de maio 28, 2020, por meio de um voucher cadastrado. Os acionistas que

Contexto setorial FATOS RELEVANTES

o solicitarem por escrito serão depositados na conta corrente ou poupança do acionista. A esses acionistas será enviado o comprovante ou aviso de depósito bancário correspondente. Qualquer solicitação ou alteração que o acionista deseje fazer em relação à forma de pagamento indicada, deverá ser notificada até 21 de maio de 2020. Decorrido o prazo de 90 dias a partir de 28 de maio de 2020, os recursos serão colocados sob custódia de DCV Inscritos S.A. até o seu saque pelos acionistas, por meio de cheque ou voucher registrado.

Os acionistas podem ser representados por procuradores, mediante outorga de procuração assinada perante Tabelião Público. Para fazer qualquer consulta, os acionistas podem ligar para +562 2393-9003; ou escreva para o e-mail atencionaccionistas@dcv.cl.

7.03 O aviso a que se refere a Seção II da Circular 660, de 22 de outubro de 1986, da Comissão do Mercado Financeiro, será publicado no dia 19 de maio de 2020, no jornal "La Tercera" de Santiago.

7.04 A sociedade relatora é aberta.

7.05 O dividendo é pago contra o lucro do exercício correspondente ao ano de 2019.

7.06 Na assembleia ordinária de acionistas da empresa relatora, a distribuição foi aprovada como um dividendo de 30% dos lucros do exercício fiscal de 2019, o que equivale a um valor de US\$ 57.129.119,64.

7.07 Os efeitos fiscais do pagamento de dividendos serão devidamente informados aos acionistas.

A informação contida neste formulário é a expressão fiel da verdade, pela qual assumo a correspondente responsabilidade jurídica.

30 de abril de 2020 **Comunicar FATO RELEVANTE – Nomeação de Presidente e Vice-presidente e Comitê de Diretores**

De acordo com o disposto no artigo 9º e segundo parágrafo do artigo 10 da Lei nº 18.045 e Regulamento Geral nº 30, e devidamente habilitado, cumpro informar a sua Comissão dos seguintes fatos relevantes da LATAM Airlines Group S.A.:

I. Presidente e Vice-presidente. Na reunião do Conselho realizada na mesma data, Ignacio Cueto Plaza e Enrique Cueto Plaza, respectivamente, foram indicados como Presidente e Vice-Presidente do Conselho.

II. Comitê de Diretores. Da mesma forma, na mesma Reunião do Conselho e nos termos do artigo 50 bis da Lei nº 18.046 das Sociedades Anônimas, foi registrado que o Conselho de Administração era composto pelos Conselheiros Eduardo Novoa Castellón (independente), Patrick Horn García (independente) e Nicolás Eblen Hirmas.

30 de abril de 2020 **Comunicar FATO RELEVANTE – Novo Conselho de Administração**

Nos termos do artigo 9º e parágrafo segundo do artigo 10 da

Lei nº 18.045 e do Regulamento Geral nº 30, e devidamente habilitado, cumpro informar, como FATO RELEVANTE, que na Assembleia Geral Ordinária de Acionistas da LATAM Airlines Group S.A. realizada nesta data, o Conselho de Administração da Companhia foi eleito, entre outras coisas, para um novo mandato estatutário de dois anos. O novo Conselho de Administração era composto pelas seguintes pessoas:

- i) Enrique Cueto Plaza;
- ii) Nicolás Eblen Hirmas;
- iii) Ignacio Javier Cueto Plaza;
- iv) Henri Philippe Reichstul;
- v) Giles Edward Agutter;
- vi) Sonia J.S. Villalobos;
- vii) Enrique Ostalé Cambiaso;
- viii) Eduardo Novoa Castellón (independente); y
- ix) Patrick Horn García (independente).

7 de maio de 2020 **Comunicar FATO RELEVANTE – Assinatura do Contrato de Joint Venture para a implementação da Aliança Estratégica Delta**

De acordo com o disposto no artigo 9 e no segundo parágrafo do artigo 10 da Lei do Mercado de Valores e no disposto no Regulamento Geral nº 30, devidamente constituído, informo como FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM Airlines"), inscrito no Registro de Valores nº 306, o seguinte:

Contexto setorial FATOS RELEVANTES

Conforme anunciado no FATO RELEVANTE de 26 de setembro de 2019, a LATAM informa que nesta data assinou com a Delta Air Lines Inc. (“Delta”) o contrato denominado “Trans-American Joint Venture Agreement” para implementar a aliança estratégica nas rotas entre os Estados Unidos da América e Canadá e os países da América do Sul com acordos de céu aberto, e nas ligações dessas rotas (“Aliança Estratégica”).

Da mesma forma, de acordo com a informação do FATO RELEVANTE acima mencionado, reitera-se que é intenção da LATAM e da Delta implementar a Aliança Estratégica simultaneamente com relação a todos os países da América do Sul, Estados Unidos e Canadá em que um normativo não é necessária autorização para a sua implementação e / ou em que tenham sido obtidas as autorizações regulamentares pertinentes. No Chile, as autorizações regulatórias pertinentes serão solicitadas nas próximas semanas.

26 de maio de 2020 Comunicar FATO RELEVANTE

De acordo com o disposto no artigo 9º e no segundo parágrafo do artigo 10º da Lei nº 18.045, e no disposto no Regulamento Geral nº 30, devidamente autorizado pelo Conselho de Administração em sessão realizada a 25 de dezembro de 2020, informo a Comissão do Mercado Financeiro, como um FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM Airlines” ou a “Empresa”), o seguinte:

- Conforme informado, nesta data a LATAM Airlines iniciou um processo de reorganização nos Estados Unidos da América de acordo com os padrões estabelecidos no Capítulo 11 do Título 11 do Código dos Estados Unidos da América, apresentando um pedido voluntário de proteção de acordo com o mesmo (o “Procedimento do Capítulo 11”).
- O início do Procedimento do Capítulo 11 concede uma suspensão automática da execução (suspensão automática). Essa suspensão protege o caixa da LATAM Airlines ao mesmo tempo em que reestrutura seu equilíbrio financeiro e ajusta o tamanho de suas operações.
- A saída de caixa que importa o pagamento do dividendo acordado na última assembleia ordinária de acionistas da LATAM Airlines está dentro dos desembolsos afetados pela referida suspensão automática de execução (suspensão automática).
- Com efeito, as regras que regem o Procedimento do Capítulo 11 impedem a Empresa de distribuir dividendos aos seus acionistas enquanto estiver contratada à renegociação de seus passivos que permitam a continuidade de suas operações e viabilização futura.
- Em decorrência do exposto, a LATAM Airlines não realizará o pagamento do dividendo previsto para 28 de maio de 2020.
- Nesta data, não é possível determinar o momento e / ou origem do pagamento dos referidos dividendos aos acionistas da Companhia.

26 de maio de 2020 Comunicar FATO RELEVANTE

De acordo com o disposto no artigo 9º e no segundo parágrafo do artigo 10º da Lei nº 18.045, e no disposto no Regulamento Geral nº 30, devidamente autorizado pelo Conselho de Administração em sessão realizada a 25 de dezembro de 2020, informo a Comissão do Mercado Financeiro, como um FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM Airlines” ou a “Companhia”, termos que incluem, quando aplicável, suas subsidiárias), o seguinte:

- Desde o início da crise que afetou o setor aéreo em decorrência da pandemia Covid 19, que para a LATAM Airlines paralisou mais de 95% de suas operações, o Conselho de Administração analisou as alternativas que podem existir para fortalecer a liquidez da Empresa e, com isso, mitigar o impacto na continuidade dos negócios em curso.
- Nesse cenário, a LATAM Airlines considerou e tentou implementar uma renegociação convencional um para um com seus credores e outras partes interessadas. Paralelamente, a Companhia estudou as opções de recuperação judicial em processo de falência.
- Na opinião do Conselho de Administração, o momento do processo convencional bilateral, a possibilidade de os credores decidirem exercer ações de cobrança forçada durante o mesmo, a impossibilidade de curar violações e a necessidade de implementar uma reestruturação abrangente da LATAM Airlines para a qual devem ser somados todos os seus credores e demais partes interessadas, levando-os

Contexto setorial FATOS RELEVANTES

a considerar uma reestruturação regulada como a melhor alternativa.

- Na situação em que a Empresa se encontra hoje, é necessário obter a suspensão temporária da execução para protegê-la das exigências dos seus credores e demais interessados; e, ao mesmo tempo, permite que continue operando com seus principais ativos, fornecedores, financiadores, reguladores e trabalhadores, estruturando uma reorganização vinculante para ser financeiramente viável em um cenário pós-pandêmico.
- Em razão do exposto, e após consulta à administração da Companhia e assessores jurídicos e financeiros, o Conselho de Administração, por unanimidade de seus membros, deliberou que LATAM Airlines inicie um processo de reorganização nos Estados Unidos da América de acordo com os regulamentos estabelecidos no Capítulo 11 do Título 11 do Código dos Estados Unidos, a apresentação de um pedido voluntário de proteção de acordo com o mesmo (o “Procedimento do Capítulo 11”).
- O Procedimento do Capítulo 11, que concede a suspensão automática da execução por pelo menos 180 dias, representa a melhor oportunidade para a Companhia garantir sua estabilidade e cumprir suas obrigações com as contrapartes. A LATAM Airlines pretende usar as

ferramentas substantivas e procedimentais disponíveis no Procedimento do Capítulo 11 para maximizar a eficiência de suas operações em andamento e renegociar certas relações contratuais importantes, ajustando-as às condições atuais do mercado. Conforme o Procedimento do Capítulo 11, a LATAM Airlines terá a oportunidade de reestruturar seu equilíbrio financeiro e ajustar o tamanho de suas operações à nova realidade.

- Esta reestruturação regulamentada pelo Procedimento do Capítulo 11 envolve a controladora no Chile e as subsidiárias no Chile, Colômbia, Peru, Equador, Estados Unidos da América, Ilhas Cayman e Holanda. As subsidiárias na Argentina, Brasil – incluindo sua controladora intermediária na Chile Holdco I S.A. – e Paraguai não estão incluídos no Procedimento do Capítulo 11.
- Paralelamente, a LATAM Airlines negociou e obteve compromissos de financiamento de acionistas relacionados às famílias Cueto e Amaro e Qatar Airways no valor de US\$ 900 milhões, cuja disponibilidade está sujeita à negociação dos acordos finais e que estão aprovados como devedor em posse de financiamento de acordo com o procedimento do Capítulo 11.
- Mais detalhes estão disponíveis no site www.LATAMreorganization.com.
- Nesta data, não é possível determinar os efeitos financeiros que o assunto relatado terá para a LATAM Airlines.

27 de maio de 2020

Complementos FATO RELEVANTE – Resposta ao Ofício Ordinário nº 22.012 datado de 26 de maio de 2020

De acordo com o estabelecido no artigo 9º e no parágrafo segundo do artigo 10º da Lei nº 18.045, de acordo com o disposto no Regulamento Geral nº 30, e em cumprimento do que foi ordenado pela Comissão do Mercado Financeiro (“CMF”) por meio do Ofício Ordinário nº 22.012 de 26 de maio de 2020, complementando o FATO RELEVANTE da mesma data da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM Airlines” ou a “Empresa”, termos que incluem, quando aplicável, suas afiliadas):

- O pedido voluntário de amparo (o “Pedido”) nos termos do Capítulo 11 (“Capítulo 11”) do Título 11 do Código dos Estados Unidos da América foi submetida pela LATAM Airlines em 26 de maio de 2020.
- As leis dos Estados Unidos da América não estabelecem a exigência ou procedimento para a aceitação do referido pedido pelo tribunal correspondente. Nesse sentido, a mera apresentação do Pedido (i) dá início ao procedimento previsto no Capítulo 11 (o “Procedimento do Capítulo 11”), e (ii) concede a proteção solicitada sem a necessidade de resolução do respectivo tribunal.
- Ao contrário dos procedimentos de reorganização em outras jurisdições, o Capítulo 11 não estabelece prazos específicos nos quais um plano de reorganização deve ser confirmado ou em que a LATAM Airlines deve sair do Procedimento do Capítulo 11. Não obstante o anterior, o Capítulo 11 estabelece limitações no período de tempo dentro em que os devedores

Contexto setorial FATOS RELEVANTES

têm o direito exclusivo de propor e solicitar a aceitação de um plano de reorganização. De acordo com essas disposições, a LATAM Airlines tem o direito exclusivo de propor um plano de recuperação durante os 120 dias após a apresentação do pedido, período que pode ser prorrogado por até 18 meses.

- No Procedimento do Capítulo 11, todos os credores receberão tratamento justo, independentemente de serem estrangeiros ou locais. Nesse sentido, todos os credores terão a mesma informação e a mesma oportunidade para apresentar petições, reclamações e objeções; e, em última análise, fazer um julgamento informado sobre qualquer plano de reorganização proposto.
- Após o arquivamento do pedido, a maioria das acusações contra a LATAM Airlines anteriores ao depósito, bem como as ações de execução, são automaticamente suspensas por pelo menos 180 dias.
- A Companhia solicitará o reconhecimento do Procedimento do Capítulo 11, como principal processo estrangeiro, perante os Tribunais Cíveis de Santiago, de acordo com o disposto no artigo 316 da Lei nº 20.720.
- As subsidiárias na Argentina e no Paraguai não participam do Procedimento do Capítulo 11 devido a sua situação financeira específica.

- As subsidiárias no Brasil (incluindo a controladora intermediária no Chile HoldCo I S.A.) não participam do Procedimento do Capítulo 11 devido à sua situação financeira específica e às negociações em andamento que a TAM S.A. mantém com instituições financeiras daquele país.
- O Capítulo 11 contempla a possibilidade de as entidades sujeitas ao Procedimento do Capítulo 11 obterem financiamento na modalidade devedor em posse (*debtor-in-possession*) para dar continuidade às suas operações. A dívida contraída ao abrigo deste financiamento tem precedência sobre a maioria das obrigações que os devedores sujeitos ao Capítulo 11 mantinham antes da Aplicação.
- Os termos e condições do financiamento do devedor em posse (*debtor-in-possession*) devem ser fixados nos contratos concedidos para o efeito, os quais serão objeto de negociação nas semanas seguintes, à medida que o Capítulo 11 avança o Procedimento e que, antes de entrarem em vigor, devem ser aprovados pelo Juiz perante o qual se tramita o Pedido de acordo com o Procedimento do Capítulo 11. Assim que houver informação precisa a respeito, será prontamente informado.
- O precedente do caso é público e pode ser encontrado e seguido em <https://cases.primeclerk.com/LATAM/>.

09 de julho de 2020

Comunicar FATO RELEVANTE

De acordo com o disposto no artigo 9º e no segundo parágrafo do artigo 10º da Lei nº 18.045, e no disposto no Regulamento

Geral nº 30, devidamente autorizado pelo Conselho de Administração da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” ou a “Companhia”), desde já informa a Comissão do Mercado Financeiro, como FATO RELEVANTE da LATAM Airlines, o seguinte:

1. Formalização da segunda parcela do financiamento DIP (Devedor em posse) (*debtor-in-possession*):

A LATAM formalizou hoje a segunda parcela denominada Seção A da proposta de financiamento DIP (Devedor em Posse) (*debtor-in-possession*) perante o Tribunal Distrital do Sul de Nova York no âmbito do Procedimento do Capítulo 11. A Seção A totaliza US\$ 1.300 milhões, que foi comprometida pelo grupo de investimentos Oaktree Capital Management LP e suas afiliadas.

Essa proposta deve ser analisada e aprovada pelo Tribunal de Nova York nos próximos dias, assim como a primeira Seção previamente anunciada ao mercado, denominada Seção C, que consiste em US\$ 900 milhões prometidos pelos acionistas da Qatar Airways e da Cueto e Famílias Amaro que inclui um acréscimo de US\$ 250 milhões para que outros acionistas possam subscrever no Chile, uma vez que seja aprovado pelo Tribunal.

2. Incorporação da LATAM Airlines Brasil ao Capítulo 11 nos Estados Unidos:

A subsidiária da Companhia, LATAM Airlines Brasil anunciou hoje que irá abraçar a reorganização financeira da Companhia nos Estados Unidos, incluindo sua controladora intermediária no Chile, HoldCo I S.A. sua controladora no Brasil, TAM S.A. e suas subsidiárias Multiplus Corretora de Seguros Ltda., ABSA - Aerolinhas Brasileiras S.A., Prismah Fidelidade Ltda., Fidelidade Viagens e Turismo S.A. e TP Franchising Ltda.

Contexto setorial FATOS RELEVANTES

Conforme informado em 26 de maio de 2020, a LATAM iniciou um processo de reorganização nos Estados Unidos da América de acordo com os padrões estabelecidos no Capítulo 11 do Título 11 do Código dos Estados Unidos da América, apresentando um pedido voluntário de Amparo de acordo com o mesmo (o “Procedimento do Capítulo 11”), que não incluía a subsidiária brasileira à época.

Diante do prolongamento da pandemia do Coronavírus, a LATAM Airlines Brasil anunciou sua integração ao Procedimento do Capítulo 11 da Empresa, para reestruturar o seu passivo financeiro e gerir eficazmente a sua frota, mantendo a sua continuidade operacional, bem como facilitando o seu acesso ao financiamento DIP (Devedor em posse) (*debtor-in-possession*).

18 de agosto de 2020 Comunicar FATO RELEVANTE

De acordo com o disposto no artigo 9º e no parágrafo segundo do artigo 10 da Lei nº 18.045, e no disposto no Regulamento Geral nº 30, devidamente delegado pelo Conselho de Administração em reunião realizada na mesma data, informo a Comissão do Mercado Financeiro, como FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM Airlines” ou a “Empresa”), o seguinte:

- Conforme informado, a LATAM Airlines iniciou um processo de reorganização nos Estados Unidos da América de acordo

com os padrões estabelecidos no Capítulo 11 do Título 11 do Código dos Estados Unidos da América, submetendo um pedido voluntário de proteção de acordo com o mesmo (o “Procedimento do Capítulo 11”).

- Como parte das obrigações de relatório que a LATAM deve cumprir dentro do Procedimento do Capítulo 11, há a preparação e entrega de um relatório mensal denominado MOR por sua sigla em inglês Monthly Operating Report (“MOR”).
- Em virtude do acima exposto, colocamos à disposição da sua Comissão e do mercado em geral, o MOR correspondente ao mês de junho emitido hoje, incluído no seguinte link <https://www.latamreorganizacion.com/publicaciones/>.
- O MOR não substitui de forma alguma a informação financeira que a Companhia fornece regularmente de acordo com as normas de valores e / ou regulamentação aplicável e foi elaborada com o propósito exclusivo de cumprir as obrigações decorrentes do Procedimento do Capítulo 11.

Conseqüentemente e sem prejuízo das demais limitações detalhadas no MOR, notamos que a informação contida neste relatório feita exclusivamente para cumprir as obrigações do Procedimento do Capítulo 11, não é auditada, tem escopo limitado e cobre um período de tempo restrito, portanto, está sujeito a alterações materiais no decorrer do trimestre correspondente e de acordo com os processos normais de preparação das demonstrações financeiras trimestrais, incluindo a revisão limitada de auditores externos.

28 de agosto de 2020 Comunicar FATO RELEVANTE

De acordo com o disposto no artigo 9º e no parágrafo segundo do artigo 10 da Lei nº 18.045, e no disposto no Regulamento Geral nº 30, devidamente delegado pelo Conselho de Administração em reunião realizada na mesma data, informo a Comissão do Mercado Financeiro, como FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM Airlines” ou a “Empresa”), o seguinte:

- Conforme informado, a LATAM Airlines iniciou um processo de reorganização nos Estados Unidos da América de acordo com os padrões estabelecidos no Capítulo 11 do Título 11 do Código dos Estados Unidos da América, submetendo um pedido voluntário de proteção de acordo com o mesmo (o “Procedimento do Capítulo 11”).
- Como parte das obrigações de relatório que a LATAM deve cumprir dentro do Procedimento do Capítulo 11, há a preparação e entrega de um relatório mensal denominado MOR por sua sigla em inglês Monthly Operating Report (“MOR”).
- Em virtude do anterior, colocamos à disposição da sua Comissão e do mercado em geral, o MOR correspondente ao mês de julho emitido na data de hoje, incluído no seguinte link <https://www.latamreorganizacion.com/publicaciones/>.
- O MOR não substitui de forma alguma a informação financeira que a Companhia fornece regularmente de acordo com as normas de valores e / ou regulamentação aplicável e foi elaborada com o propósito exclusivo de

Contexto setorial FATOS RELEVANTES

cumprir as obrigações decorrentes do Procedimento do Capítulo 11.

Conseqüentemente e sem prejuízo das demais limitações detalhadas no MOR, notamos que a informação contida neste relatório, feita exclusivamente para cumprir as obrigações do Procedimento do Capítulo 11, não é auditada, tem escopo limitado e cobre um período de tempo restrito, portanto, está sujeito a alterações materiais no decorrer do trimestre correspondente e de acordo com os processos normais de preparação das demonstrações financeiras trimestrais, incluindo a revisão limitada de auditores externos.

7 de setembro de 2020 Comunicar FATO RELEVANTE

De acordo com o disposto no artigo 9º e no segundo parágrafo do artigo 10º da Lei do Mercado de Valores, e no Regulamento Geral nº 30, devidamente instituído, informo o seguinte FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” ou a “Empresa”), inscrito no Registro de Valores nº 306:

Nesta data, o Conselho de Administração da LATAM tomou conhecimento da renúncia apresentada pelo Sr. Giles Agutter ao cargo de conselheiro da Companhia, com efeitos a partir do fechamento do horário comercial de hoje. Por ora, o Conselho de Administração discordou da nomeação de substituto, que poderia ocorrer em futura sessão do Conselho no

uso da atribuição prevista no artigo 32 da Lei nº 18.046, das Sociedades Anônimas. Da mesma forma, o Conselho de Administração da Companhia deverá ser totalmente renovado na próxima Assembleia Geral Ordinária.

10 de setembro de 2020 Comunicar FATO RELEVANTE

De acordo com o disposto no artigo 9º e no segundo parágrafo do artigo 10º da Lei do Mercado de Valores e no Regulamento Geral nº 30, devidamente instituído, informo o seguinte FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” ou a “Empresa”), inscrito no Registro de Valores nº 306:

- Nesta data, o Ilustre Juiz James L. Garrity Jr. emitiu sua decisão sobre as propostas de financiamento DIP (Devedor em Posse) (*debtor-in-possession*) apresentadas ao Tribunal Distrital do Sul de Nova York (o “Tribunal”) no âmbito do processo de reorganização da LATAM nos Estados Unidos da América (Procedimento do Capítulo 11).
- O Tribunal decidiu que o preço e os termos do financiamento DIP proposto pela LATAM, tanto em sua Seção A (Oaktree) e em sua Seção C (Costa Verde e Qatar), atendem ao padrão de ser totalmente justo (justiça total), e que os credores do DIP têm o direito de ter sua boa fé reconhecida, requisitos para poder aprovar a operação de acordo com o Código de Falências dos Estados Unidos da América.
- No entanto, o Tribunal também determinou que a opção da LATAM de fazer com que os credores da Seção C subscrevessem ações da Companhia com os recursos do

pagamento do empréstimo, incluídos no financiamento DIP, não poderia ser aprovada neste momento sem afetar a possibilidade de o Juízo para revisão e decisão futura sobre o plano de recuperação a ser apresentado pela LATAM.

- Dado que o pedido de aprovação do financiamento do DIP teve de ser aprovado ou rejeitado na sua totalidade, o Tribunal concluiu que, pelo motivo indicado no parágrafo anterior, não aprovaria o pedido.
- A Companhia, em conjunto com seus assessores jurídicos e financeiros, está analisando a decisão do Tribunal e seu escopo para definir o curso da ação.

17 de setembro de 2020 Comunicar FATO RELEVANTE

De acordo com o disposto no artigo 9º e no segundo parágrafo do artigo 10º da Lei do Mercado de Valores e no Regulamento Geral nº 30, devidamente instituído, informo o seguinte FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” ou a “Empresa”), inscrito no Registro de Valores nº 306:

- Conforme informado por FATO RELEVANTE em 10 de setembro de 2020, naquela data, o Ilustre Juiz James L. Garrity Jr. decidiu não aprovar a proposta de financiamento DIP (“Financiamento DIP”) originalmente apresentada pela LATAM (a “Proposta Original de Financiamento DIP”) perante o Tribunal Distrital do Sul de Nova York (o “Tribunal”) no âmbito do processo de reorganização da LATAM nos Estados Unidos da América (o “Procedimento do Capítulo 11”).

Contexto setorial FATOS RELEVANTES

- O anterior porque o Tribunal considerou que a opção da LATAM de fazer com que os credores da Seção C subscrevessem ações da Companhia com o produto do pagamento do crédito previsto na Proposta de Financiamento DIP Original não poderia ser aprovada neste momento sem afetar a possibilidade do Tribunal para revisar e decidir no futuro sobre o plano de recuperação a ser apresentado pela LATAM.
- A Companhia analisou a decisão do Tribunal junto com seus assessores jurídicos e financeiros e preparou uma proposta revisada de Financiamento DIP (a “Nova Proposta de Financiamento DIP”), a qual foi negociada e acordada com diferentes partes no Procedimento Capítulo 11 que tenham e tenham manifestado interesse em tal financiamento. Em particular, (i) as entidades que apareceram como financiadoras para as Seções A e C do Financiamento DIP (ou seja, Oaktree Capital Management, LP, ou certas entidades relacionadas a ela; e um grupo de acionistas da LATAM formado pelo Grupo Cueto, o Eblen Group e Qatar Airways); e (ii) algumas das partes que apresentaram propostas alternativas e / ou objeções à Proposta de Financiamento DIP Original (ou seja, o grupo de investidores liderado por Knighthead Capital Management LLC (doravante Knighthead) e Jefferies Finance LLC (doravante Jefferies); e o Oficial Comitê de Credores Quirografários - Comitê Oficial de Credores Quirografários, também conhecido como “UCC”).
- Após ser analisado pelo Comitê de Administração da LATAM nas sessões de 12, 13 e 16 de setembro de 2020, e aprovado pelo Conselho de Administração em sessão de 16 de setembro de 2020 - por unanimidade de votos dos conselheiros não envolvidos-, a Nova Proposta de Financiamento DIP foi submetida ao Tribunal para homologação na mesma data.
- Os termos da Nova Proposta de Financiamento DIP mantêm, essencialmente, a estrutura da Proposta Original de Financiamento DIP. As principais mudanças estão relacionadas ao seguinte:
 - O compromisso de financiamento de até US\$ 2,45 bilhões por meio de uma linha de crédito de prazo diferido (*delayed draw credit facility*) consiste em duas Seções nas quais os seguintes credores participarão:
 - » Uma Seção A no valor principal de até US\$ 1.300 milhões, dos quais (i) US\$ 1.125 milhões serão fornecidos pela Oaktree Capital Management, L.P. ou certas entidades relacionadas a ele; e (ii) US\$ 175 milhões serão fornecidos pela Knighthead, Jefferies e / ou outras entidades que fazem parte do sindicato de credores organizado pela Jefferies.
 - » Uma Seção C no valor de capital de até US\$ 1.150 milhões, dos quais (i) US\$ 750 milhões serão fornecidos pelo grupo de acionistas da LATAM composto pelo Grupo Cueto, Grupo Eblen e Qatar Airways, ou certas entidades relacionadas a isto; (ii) US\$ 250 milhões serão fornecidos pela Knighthead, Jefferies e / ou outras entidades que fazem parte do sindicato de credores organizado pela Jefferies; e (iii) US\$ 150 milhões a serem fornecidos pelos acionistas ou credores da LATAM, ou novos investidores (em cada caso para a satisfação da Companhia) se determinadas condições forem atendidas. Se nenhum compromisso for obtido para os referidos US\$ 150 milhões, o diferencial será fornecido, pro rata, pelos credores da Seção C indicados nos parágrafos (i) e (ii) acima.
- A proposta revisada não contempla a opção da LATAM de fazer com que os credores da Seção C subscrevam ações da Companhia com o produto do pagamento do empréstimo. Consequentemente, a menos que os termos do Financiamento DIP sejam posteriormente modificados de acordo com um plano de reorganização aprovado de acordo com os regulamentos que regem o Procedimento do Capítulo 11, os valores devidos sob a Seção A e Seção C devem ser pagos em dinheiro. Se tal modificação for feita, no entanto, o grupo formado por Knighthead, Jefferies e / ou outras entidades que fazem parte do sindicato de credores organizado por Jefferies, não pode ser forçado a receber pagamentos que não sejam dinheiro, e os outros credores da Seção C terão o direito de comprar seu crédito pelo valor nominal.
- Como a proposta de financiamento DIP original, a nova proposta de financiamento DIP:
 - Contempla uma possível Seção B de até US\$ 750 milhões

Contexto setorial FATOS RELEVANTES

milhões adicionais, sujeita à autorização do Tribunal e outras condições usuais para este tipo de operações.

- » Tem uma data de expiração programada de 18 meses a partir da data de fechamento, sujeito a uma possível prorrogação por mais 60 dias. O anterior, a menos que seja rescindido antecipadamente de acordo com seus termos, incluindo, sem limitação, no caso de um evento de inadimplência (doravante, a "Data de Vencimento").

- Em relação aos termos e condições econômicas, os da Nova Proposta de Financiamento DIP são substancialmente os mesmos da Proposta Original de Financiamento DIP, e estão resumidos a seguir:

JUROS E COMISSÕES PARA A SEÇÃO A:

- » **Juros:** Tanto a taxa quanto as datas de pagamento dos juros dependerão da escolha feita pela LATAM no momento da solicitação do desembolso cobrado desta parcela, podendo escolher entre (i) pagar juros em dinheiro no vencimento de cada período de juros trimestral ou (ii) capitalizar esses juros para pagá-los à vista na Data de Vencimento. Em ambos os casos, a LATAM também pode escolher a taxa de juros aplicável, podendo escolher entre a taxa Eurodólar ou a taxa base alternativa ("ABR" - Taxa Base Alternativa).

- » Os créditos cujos juros vencem em dinheiro no final de cada período de juros serão acrescidos de juros à taxa LIBO mais 9,75%, no caso de empréstimos em Eurodólar, e 8,75% mais taxa base no caso dos empréstimos ABR.

- » Os créditos cujos juros são capitalizados trimestralmente e, portanto, exigíveis na Data de Vencimento, incorrerão em juros à taxa LIBO mais 11%, no caso dos empréstimos em Eurodólar, e 10% mais a taxa base no caso dos empréstimos ABR.

> Comissões e outras cobranças:

- » Uma comissão de disponibilidade (*Undrawn Commitment Fee*) equivalente a 0,50% ao ano, que será calculada diariamente, e deverá ser paga no último dia útil de cada trimestre até a Data de Vencimento.

- » Um "pagamento de reforço de rendimento" (*yield-enhancement payment*) em dinheiro no valor equivalente a 2,0% do compromisso de financiamento da Seção A, a pagar na data de fechamento do Financiamento DIP.

- » Se a data de vencimento programada for prorrogada, uma comissão equivalente a 0,50% dos créditos e compromissos de crédito da Seção A (denominada "Taxa de Extensão") será devida na data em que a prorrogação for feita.

- » Adicionalmente, está contemplada uma comissão final

(Back-end Fee) equivalente a 0,75% do compromisso de financiamento da Seção A, a pagar na Data de Vencimento e calculada como se tivesse acumulado diariamente e capitalizado trimestralmente.

O JUROS E COMISSÕES PARA A SEÇÃO C:

- » **Juros:** Os juros serão acumulados à taxa LIBO mais 15%, que serão pagos na Data de Vencimento, e serão computados como se fossem acumulados diariamente e capitalizados trimestralmente.

> Comissões e outras cobranças:

- » Uma comissão de disponibilidade (*Undrawn Commitment Fee*) equivalente a 0,5% ao ano, que será devido na Data de Vencimento e calculado como se fosse acumulado diariamente e capitalizado mensalmente.

- » Uma comissão de fechamento (*Closing Fee*) a pagar na Data de Vencimento, equivalente a 2,0% do valor comprometido do financiamento na Seção C, calculada como se tivesse acumulado na data do primeiro desembolso cobrado da Seção C.

- » Uma comissão de saída (a "Exit Fee") a pagar na Data de Saída, equivalente a 3,0% calculada sobre o valor principal devido (incluindo quaisquer juros, comissão ou outros valores que foram capitalizados ou que serão capitalizados), também como juros acumulados e não capitalizados.

Contexto setorial FATOS RELEVANTES

- » Uma comissão adicional de 6,0%, a pagar na Data de Vencimento, calculada sobre a soma de (i) o valor principal devido (incluindo quaisquer juros, comissão ou outros valores que foram ou serão capitalizados), bem como provisionados e juros não capitalizados); e (ii) o valor resultante da aplicação da Taxa de Saída (*Exit Fee*).
- > **Aplicação de recursos:** Os recursos obtidos em ambas as Filiais poderão ser utilizados para capital de giro e outras utilizações aprovadas pelo Tribunal.
- > **Requisito de liquidez:** O Financiamento DIP exige que a LATAM mantenha uma liquidez de pelo menos US\$ 400 milhões consolidada.
- > **Garantias e preferências:**
 - » A favor de todas as seções do Financiamento DIP com relação a outros créditos da LATAM e das entidades de seu grupo empresarial que aceitaram o Procedimento do Capítulo 11 (as “Subsidiárias Afetadas”).
 - » Créditos da Seção A serão preferidos aos créditos da Seção B (se este último existir). Por sua vez, os créditos da Seção B, por sua vez, terão preferência sobre os créditos da Seção C.

» Os créditos do Financiamento DIP serão garantidos com (i) a responsabilidade pessoal e solidária das Subsidiárias Afetadas, (ii) garantias reais a serem constituídas sobre determinados ativos específicos de acordo com a legislação das jurisdições em que estão localizadas, e (iii) um direito de segurança geral a ser constituído de acordo com as leis do Estado de Nova York, Estados Unidos da América, sobre os ativos da LATAM e das Subsidiárias Afetadas, exceto certos “Ativos Excluídos” e “Carve-Out”. Os Ativos Excluídos incluem, entre outras coisas, as aeronaves que são de propriedade ou alugadas pela LATAM e as Subsidiárias Afetadas, e o Carve-Out inclui, entre outras coisas, certos fundos destinados às despesas de Procedimento do Capítulo 11.

» Além disso, as obrigações da LATAM para com os credores do Financiamento DIP desfrutarão de uma super preferência administrativa reconhecida de acordo com o Capítulo 11 do Código de Falências dos Estados Unidos da América com relação a outras responsabilidades da Empresa e das Subsidiárias Afetadas antes de início do procedimento Capítulo 11.

> **Outros termos:** O Financiamento DIP inclui outros termos comuns a operações de financiamento desta natureza, tais como condições para solicitar desembolsos, declarações e garantias, obrigações de fazer e não fazer, motivos de pré-pagamento obrigatório, outras causas de aceleração e regras de coordenação entre credores.

A LATAM está aguardando o que o Tribunal ordena em resposta à Nova Proposta de Financiamento DIP.

18 de setembro de 2020 Comunicar FATO RELEVANTE

De acordo com o disposto no artigo 9 e no segundo parágrafo do artigo 10 da Lei do Mercado de Valores e no Regulamento Geral n.º 30, devidamente constituído, informo como FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM Airlines”), inscrito no Registro de Valores n.º 306, o seguinte:

- Conforme informado por FATO RELEVANTE em 17 de setembro de 2020, a Companhia apresentou uma proposta de financiamento revisada (“Nova Proposta de Financiamento DIP”) para aprovação pelo Tribunal Distrital do Sul de Nova York (o “Tribunal”) no âmbito da reorganização da LATAM processo nos Estados Unidos da América (o “Procedimento do Capítulo 11”).
- Nesta data, o Ilustre Juiz James L. Garrity Jr. resolveu aprovar a Nova Proposta de Financiamento DIP apresentada pela LATAM.

29 de setembro de 2020 Comunicar FATO RELEVANTE

De acordo com o disposto no artigo 9º e no parágrafo segundo do artigo 10 da Lei nº 18.045, e no disposto no Regulamento Geral nº 30, devidamente delegado pelo Conselho de Administração em sessão realizada na mesma data, informo a Comissão do Mercado Financeiro, como FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM Airlines” ou a “Empresa”), o seguinte:

Contexto setorial FATOS RELEVANTES

- Conforme informado, a LATAM Airlines iniciou um processo de reorganização nos Estados Unidos da América de acordo com os padrões estabelecidos no Capítulo 11 do Título 11 do Código dos Estados Unidos da América, submetendo um pedido voluntário de proteção de acordo com o mesmo (o “Capítulo 11 Procedimento”).
- Como parte das obrigações de relatório que a LATAM deve cumprir dentro do Procedimento do Capítulo 11, há a preparação e entrega de um relatório mensal denominado MOR por sua sigla em inglês Monthly Operating Report (“MOR”).
- Em virtude do acima exposto, colocamos à disposição da sua Comissão e do mercado em geral, o MOR correspondente ao mês de agosto de 2020, emitido hoje, incluído no seguinte link <https://www.latamreorganizacion.com/publicaciones/>.
- O MOR não substitui de forma alguma a informação financeira que a Companhia fornece regularmente de acordo com as normas de valores mobiliários e / ou regulamentação aplicável e foi elaborada com o propósito exclusivo de cumprir as obrigações decorrentes do Procedimento do Capítulo 11.

Consequentemente e sem prejuízo das demais limitações de-

talhadas no MOR, notamos que a informação contida neste relatório, feita exclusivamente para cumprir as obrigações do Procedimento do Capítulo 11, não é auditada, tem escopo limitado e cobre um período restrito em tempo, portanto, está sujeito a alterações materiais no decorrer do trimestre correspondente e de acordo com os processos regulares de preparação das demonstrações financeiras trimestrais, incluindo a revisão limitada de auditores externos quando apropriado.

29 de setembro de 2020 Comunicar FATO RELEVANTE

De acordo com o disposto no artigo 9 e no segundo parágrafo do artigo 10 da Lei do Mercado de Valores e no disposto no Regulamento Geral n.º 30, devidamente constituído, informo como FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM Airlines”), inscrito no Registro de Valores n.º 306, o seguinte:

- Conforme relatado por um FATO RELEVANTE em 18 de setembro de 2020, o Honorável Juiz James L. Garrity Jr. do Tribunal de Falências do Distrito Sul de Nova York (o “Tribunal”), resolveu aprovar a proposta de financiamento DIP apresentada pela LATAM em 17 de setembro de 2020 (o “Financiamento DIP”), cujos principais termos e condições estavam descritos no FATO RELEVANTE divulgado naquela data.
- De acordo com os termos da referida aprovação e para efeitos da sua implementação, nesta data, as diferentes partes envolvidas no Financiamento DIP celebraram um contrato de crédito sujeito às leis do Estado de Nova Iorque,

Estados Unidos da América, denominado Contrato de Empréstimo a Prazo de Devedor Super Prioritário em Posse (o “Contrato de Crédito DIP”).

- Uma cópia do Contrato de Crédito DIP foi reconhecida nesta data no Tabelião n.º 34.º de Santiago do Sr. Eduardo Diez Morello, e está disponível no seguinte link: <https://latamairlines.gcs-web.com/static-files/643941ad-bb49-4072-ad54-f8a1a36bb769>.

06 de outubro de 2020 Comunicar FATO RELEVANTE

De acordo com o disposto no artigo 9 e no segundo parágrafo do artigo 10 da Lei do Mercado de Valores e no disposto no Regulamento Geral n.º 30, devidamente constituído, informo como FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM Airlines”), inscrito no Registro de Valores n.º 306, o seguinte:

A LATAM informa que nesta data o Conselho de Administração da Companhia, no uso da faculdade prevista no artigo 32 da Lei n.º 18.046 das Sociedades Anônimas, decidiu nomear o Sr. Alexander Wilcox como conselheiro no cargo vago deixado pelo Sr. Giles Agutter em decorrência de sua renúncia em 7 de setembro, cargo que estava vago até esta data.

Não obstante esta nomeação, e conforme informado no momento da renúncia do Sr. Agutter, a próxima Assembleia Geral Ordinária da LATAM deverá renovar integralmente o Conselho de Administração da Companhia.

8 de outubro de 2020 Comunicar FATO RELEVANTE

De acordo com o disposto no artigo 9 e no segundo parágrafo do artigo 10 da Lei do Mercado de Valores e no disposto no Regulamento Geral n.º 30, devidamente constituído, informo como FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM Airlines"), inscrito no Registro de Valores n.º 306, o seguinte:

- Conforme informado por FATO RELEVANTE, em 29 de setembro de 2020 LATAM, determinadas entidades de seu grupo empresarial que fazem parte do processo de reorganização da LATAM nos Estados Unidos e as demais partes interessadas na proposta de financiamento aprovada pelo Tribunal de Falências do Distrito Sul de New York, assinou um contrato denominado *Super-Priority Debtor-In-Possession Term Loan Agreement* (o "DIP Credit Agreement") no valor de até US\$ 2,45 bilhões.
- A partir desta data, ocorreu o primeiro desembolso nos termos do Contrato de Crédito DIP no valor de US\$ 1.150 milhões.
- Conforme declarado no FATO RELEVANTE datado de 17 de setembro de 2020, US\$ 150 milhões da Seção C do Acordo de Crédito DIP (o "Aumento na Seção C") foram reservados para acionistas ou credores da LATAM ou novos investidores da mesma diferente de o grupo Cueto, o grupo Eblen, a Qatar

Airways e o grupo de investidores liderado por Knighthead e Jefferies. Além disso, de acordo com o Contrato de Crédito DIP, aqueles que eram acionistas da LATAM na data em que a LATAM aceitou o processo de reorganização (ou seja, 26 de maio de 2020) têm preferência para fins de investimento no Aumento na Seção C (doravante esta preferência, a "Preferência dos Acionistas LATAM").

- Após a ocorrência do primeiro desembolso cobrado do Contrato de Crédito DIP, de acordo com o disposto no Contrato de Crédito DIP, hoje começa a correr o prazo de 30 dias para a efetivação do Aumento da Seção C. Para facilitar aos referidos acionistas, credores ou novos investidores da LATAM o acesso ao referido Aumento da Seção C, LATAM contratou LarrainVial.
- No cumprimento desta missão, a LarrainVial estruturou um fundo de investimento público denominado Toesca Deuda Privada DIP LATAM Investment Fund (o "Fundo") que será gerido pela Toesca S.A. Administrador Geral do Fundo e cuja finalidade será justamente facilitar aos mencionados acionistas, credores ou novos investidores da LATAM, o investimento no Aumento da Seção C.
- Conforme estabelecido pelo regimento interno do Fundo, somente os acionistas, credores ou novos investidores da LATAM que cumpram permanentemente com determinados requisitos, os quais consistem em essência (i) não ser "U.S. Person" (com exceção de certos "Compradores Qualificados") de acordo com os regulamentos relevantes dos Estados Unidos da

América; (ii) não estar domiciliado em território com regime tributário preferencial de acordo com a Lei do Imposto de Renda do Chile; e (iii) não ter comprometido ou comprometer a cessão das suas ações do Fundo a um investidor que não cumpra os requisitos anteriores (doravante, aqueles que cumpram estes requisitos serão designados por "Investidores Elegíveis").

- A colocação das cotas do Fundo será feita pela LarrainVial. Para tanto, será realizado um Leilão de Livros de Ofertas (o "Leilão") na Bolsa de Valores de Santiago, com a abertura simultânea de dois livros de ofertas nos seguintes termos:
 - > **Livro A:** Podem participar investidores elegíveis que tenham sido acionistas da LATAM à meia-noite de 25 de maio de 2020, e que mantenham essa qualidade à meia-noite do dia anterior à abertura do Livro de Ofertas. Cada acionista que entrar em um pedido no Livro A terá o direito de solicitar cotas do Fundo até um valor máximo de US\$ 3,433266410578562 para cada ação da LATAM de que ele possua ambas à meia-noite do dia anterior à abertura do Livro de Pedidos a partir de meia-noite de 25 de maio de 2020. Este valor equivale ao valor proporcional por ação que será investido na Seção C do DIP Credit Agreement em conjunto pelo grupo Cueto, o grupo Eblen e a Qatar Airways. Qualquer investimento que qualquer um dos referidos acionistas deseje realizar superior ao referido valor deverá ser solicitado por meio de ordens do Livro B.
 - > **Livro B:** poderão participar: (a) Investidores Elegíveis que

Contexto setorial FATOS RELEVANTES

tenham participado do Livro A, em valor superior ao que podem solicitar no Livro A nos termos acima indicados; e (b) outros Investidores Elegíveis que (i) sejam acionistas da LATAM nesta data e mantenham essa condição à meia-noite do dia anterior à abertura do Livro de Pedidos, ou (ii) sejam detentores de títulos locais da LATAM nesta data e mantenham a referida qualidade à meia-noite do dia anterior à abertura do Livro de Pedidos.

- No Leilão, serão leiloadas até 7.600 milhões de cotas do Fundo, no valor de US\$ 0,01.
- Tanto o Livro A quanto o Livro B terão prazo de até 7.600 milhões de parcelas, mas o resultado da soma das premiações dos dois Livros será menor ou igual ao referido valor. Para fins de implementação da Preferência dos Acionistas da LATAM, na destinação final das cotas do Fundo, aqueles que participam do Livro A.
- Para participar do Leilão, cada interessado deverá se comprometer a subscrever cotas de um número adicional de cotas idêntico ao efetivamente concedido no Leilão. Desta forma, quem participa do Leilão: (i) subscreverá e pagará à vista as parcelas do Fundo que vierem a ser atribuídas; e (ii) terá o direito e a obrigação de subscrever no futuro, a pedido do gestor do Fundo e de acordo com os requisitos de capital da LATAM nos termos do Contrato

de Crédito DIP, um número de parcelas adicionais até o mesmo número de cotas indicadas no literal (i) acima.

- Como regra geral, os Investidores Elegíveis interessados em participar do Aumento da Seção C poderão fazê-lo por meio de qualquer corretora de valores do país. No entanto, aqueles que são investidores institucionais só podem fazê-lo por meio do LarrainVial.
- A LATAM afirma que é responsabilidade de cada parte interessada informar-se amplamente sobre as características do Financiamento DIP e solicitar a assessoria que julgar necessária para um adequado entendimento de suas características e riscos.

30 de outubro de 2020 Comunicar FATO RELEVANTE

De acordo com o disposto no artigo 9º e no parágrafo segundo do artigo 10 da Lei nº 18.045, e no disposto no Regulamento Geral nº 30, devidamente delegado pelo Conselho de Administração em sessão realizada na mesma data, informo a Comissão do Mercado Financeiro, como FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM Airlines” ou a “Empresa”), o seguinte:

- Conforme informado, a LATAM Airlines iniciou um processo de reorganização nos Estados Unidos da América de acordo com os padrões estabelecidos no Capítulo 11 do Título 11 do Código dos Estados Unidos da América, submetendo um pedido voluntário de proteção de acordo com o mesmo (o “Procedimento do Capítulo 11”).

- Como parte das obrigações de relatório que a LATAM deve cumprir dentro do Procedimento do Capítulo 11, há a preparação e entrega de um relatório mensal denominado MOR por sua sigla em inglês Monthly Operating Report (“MOR”).
- Em virtude do anterior, colocamos à disposição da sua Comissão e do mercado em geral, o MOR correspondente ao mês de setembro de 2020, emitido hoje, incluído no seguinte link <https://www.latamreorganizacion.com/publicaciones/>
- O MOR não substitui de forma alguma a informação financeira que a Companhia fornece regularmente de acordo com as normas de valores mobiliários e / ou regulamentação aplicável e foi elaborada com o propósito exclusivo de cumprir as obrigações decorrentes do Procedimento do Capítulo 11.

Consequentemente e sem prejuízo das demais limitações detalhadas no MOR, notamos que a informação contida neste relatório, feita exclusivamente para cumprir as obrigações do Procedimento do Capítulo 11 não é auditada, tem escopo limitado e cobre um período restrito em tempo, portanto, está sujeito a alterações materiais no decorrer do trimestre correspondente e de acordo com os processos regulares de preparação das demonstrações financeiras trimestrais, incluindo a revisão limitada de auditores externos quando apropriado.

30 de novembro de 2020 Comunicar FATO RELEVANTE

De acordo com o disposto no artigo 9º e no parágrafo segundo do artigo 10 da Lei nº 18.045, e no disposto no Regulamento Geral nº 30, devidamente delegado pelo Conselho de Administração em sessão realizada na mesma data, informo a Comissão do Mercado Financeiro, como FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM Airlines” ou a “Empresa”), o seguinte:

- Conforme informado, a LATAM Airlines iniciou um processo de reorganização nos Estados Unidos da América de acordo com os padrões estabelecidos no Capítulo 11 do Título 11 do Código dos Estados Unidos da América, submetendo um pedido voluntário de proteção de acordo com o mesmo (o “Procedimento do Capítulo 11”).
- Como parte das obrigações de relatório que a LATAM deve cumprir dentro do Procedimento do Capítulo 11, há a preparação e entrega de um relatório mensal denominado MOR por sua sigla em inglês Monthly Operating Report (“MOR”).
- Em virtude do anterior, colocamos à disposição da sua Comissão e do mercado em geral, o MOR correspondente ao mês de outubro de 2020, emitido hoje, incluído no seguinte link <https://www.latamreorganizacion.com/publicaciones/>.

- O MOR não substitui de forma alguma a informação financeira que a Companhia fornece regularmente de acordo com as normas de valores mobiliários e / ou regulamentação aplicável e foi elaborada com o propósito exclusivo de cumprir as obrigações decorrentes do Procedimento do Capítulo 11.

Consequentemente e sem prejuízo das demais limitações detalhadas no MOR, notamos que a informação contida neste relatório, feita exclusivamente para cumprir as obrigações do Procedimento do Capítulo 11 não é auditada, tem escopo limitado e cobre um período restrito em tempo, portanto, está sujeito a alterações materiais no decorrer do trimestre correspondente e de acordo com os processos regulares de preparação das demonstrações financeiras trimestrais, incluindo a revisão limitada de auditores externos quando apropriado.

29 de dezembro de 2020 Comunicar FATO RELEVANTE

De acordo com o disposto no artigo 9º e no parágrafo segundo do artigo 10 da Lei nº 18.045, e no disposto no Regulamento Geral nº 30, devidamente constituído pelo Conselho de Administração em sessão realizada na mesma data, informo a Comissão do Mercado Financeiro, como FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM Airlines” ou a “Empresa”), o seguinte:

- Conforme informado, a LATAM Airlines iniciou um processo de reorganização nos Estados Unidos da América de acordo com os padrões estabelecidos no Capítulo 11 do Título 11 do Código dos Estados Unidos da América, submetendo um pedido voluntário de proteção de acordo com o mesmo (o

“Procedimento do Capítulo 11”).

- Como parte das obrigações de relatório que a LATAM deve cumprir dentro do Procedimento do Capítulo 11, há a preparação e entrega de um relatório mensal denominado MOR por sua sigla em inglês Monthly Operating Report (“MOR”).
- Em virtude do anterior, colocamos à disposição da sua Comissão e do mercado em geral, o MOR correspondente ao mês de novembro de 2020, emitido hoje incluído no seguinte link <https://www.latamreorganizacion.com/publicaciones/>.
- O MOR não substitui de forma alguma a informação financeira que a Companhia fornece regularmente de acordo com as normas de valores mobiliários e / ou regulamentação aplicável e foi elaborada com o propósito exclusivo de cumprir as obrigações decorrentes do Procedimento do Capítulo 11.

Consequentemente e sem prejuízo das demais limitações detalhadas no MOR, notamos que a informação contida neste relatório, feita exclusivamente para cumprir as obrigações do Procedimento do Capítulo 11 não é auditada, tem escopo limitado e cobre um período restrito em tempo, portanto, está sujeito a alterações materiais no decorrer do trimestre correspondente e de acordo com os processos regulares de preparação das demonstrações financeiras trimestrais, incluindo a revisão limitada de auditores externos quando apropriado.

Gestão de riscos

FATORES DE RISCO

Fatores de risco

Os fatores importantes a seguir e outros fatores descritos em outros relatórios que enviamos ou arquivamos na Comissão de Valores Mobiliários dos Estados Unidos (“SEC”) podem afetar nossos resultados reais e fazer com que sejam materialmente diferentes daqueles expressos em qualquer declaração com perspectiva de futuro que seja nossa ou de terceiros em nosso nome. Particularmente, como não somos uma empresa norte-americana, existem riscos associados ao investimento em nossos ADS que não são típicos de investimentos em ações de empresas norte-americanas. Antes de tomar uma decisão de investimento, é necessário considerar cuidadosamente todas as informações contidas neste documento, incluindo os fatores de risco a seguir.

RISCOS RELACIONADOS AO NOSSO PROCESSO DO CAPÍTULO 11

Nós apresentamos, junto de um número significativo de nossas subsidiárias consolidadas, pedidos voluntários de assistência nos termos do Capítulo 11 da Lei de Falências dos Estados Unidos e estamos sujeitos aos riscos e incertezas associados ao nosso processo do Capítulo 11.

Como consequência de nossos aplicativos do Capítulo 11, as operações e nossa capacidade de desenvolver e executar nosso plano de negócios, bem como nossa continuidade como uma preocupação contínua, estarão sujeitas

aos riscos e incertezas relacionados à falência. Esses riscos incluem nossa capacidade de:

- Confirmar e consumir um plano de reorganização em relação ao nosso processo do Capítulo 11;
- Obter financiamento suficiente, incluindo capital de giro, seja por meio de financiamento adicional do devedor em posse, financiamento de saída ou de outra forma, e sair da falência e executar nosso plano de negócios pós-emergência, bem como cumprir os termos e condições do referido financiamento;
- Manter nossas relações com nossos credores, fornecedores, prestadores de serviços, clientes, conselheiros, funcionários e contratados; e
- Manter contratos essenciais para nossas operações ao abrigo de termos e condições razoavelmente aceitáveis.

Também estaremos sujeitos a riscos relacionados a, entre outros:

- Altos custos de processos bancários e comissões relacionadas;
- A capacidade que terceiros têm de buscar e obter aprovação judicial para (i) rescindir contratos e outros acordos conosco, (ii) encurtar o período de exclusividade para que possamos propor e confirmar um plano do Capítulo 11 ou atribuir um administrador do Capítulo 11

ou (iii) converter os procedimentos do Capítulo 11 em procedimentos de liquidação do Capítulo 7; e

- As ações e decisões de nossos credores e terceiros que tenham interesses em nosso processo do Capítulo 11 que possam ser inconsistentes com nossos planos.

Qualquer atraso em nosso processo de falência do Capítulo 11 aumenta os riscos de nossa incapacidade de reorganizar nossos negócios e sair da falência, e pode aumentar nossos custos associados ao processo de reorganização.

Devido aos muitos riscos e incertezas associados à solicitação voluntária de assistência nos termos do Capítulo 11 da Lei de Falências dos EUA, não podemos prever ou quantificar com precisão o impacto final que os eventos do nosso processo do Capítulo 11 podem gerar sobre nós, e não há certeza quanto à nossa capacidade de continuar em funcionamento.

É impossível prever com precisão a quantidade de tempo que dedicaremos ao nosso processo do Capítulo 11 ou garantir às partes interessadas que um plano de reorganização será confirmado. Nosso processo do Capítulo 11 pode incorrer em despesas adicionais e nossa administração pode ter que investir uma quantidade significativa de tempo e esforço no processo do Capítulo 11.

Em 19 de setembro de 2020, o Tribunal de Falências aprovou a moção dos Devedores para aprovar determinado devedor em financiamento de posse de US\$ 2,45 bilhões.

Nosso processo do Capítulo 11 pode exigir que busquemos financiamento DIP adicional para financiar as operações, especialmente se houver atrasos significativos no processo do Capítulo 11. Se não formos capazes de obter tal financiamento em condições favoráveis ou em qualquer condição, nossas chances de reorganizar com êxito nossos negócios podem ser seriamente comprometidas e a probabilidade de que, em vez disso, precisaremos liquidar nossos ativos pode aumentar e, conseqüentemente, nossas ações ordinárias e nossos instrumentos de dívida podem desvalorizar ainda mais ou perder totalmente o seu valor. Da mesma forma, não podemos prever o valor final de todos os termos do contrato das obrigações que serão objeto de nosso plano de reorganização. Mesmo após a aprovação e implementação de um plano de reorganização, podemos ser adversamente afetados pela possível relutância de credores em potencial e outras contrapartes em negociar com uma empresa que acaba de sair de um processo do Capítulo 11.

Temos requisitos de liquidez significativos e podemos não atingir liquidez suficiente para confirmar um plano de reorganização e finalizar com êxito nosso processo do Capítulo 11.

Embora tenhamos adotado várias medidas para reduzir nossas despesas e apesar de termos reduzido significativamente a escala de nossas operações, principalmente como resultado dos eventos associados à disseminação da Covid-19,

nosso negócio continua intensivo em capital. Além das necessidades de capital para financiar nossas operações em andamento, incorremos em honorários profissionais significativos e outros custos relacionados à nossa reorganização e acreditamos que continuaremos a incorrer em tais taxas e custos por meio do processo do Capítulo 11. Não há garantia de que nossa liquidez será suficiente para nos permitir cumprir nossas obrigações com relação ao processo do Capítulo 11, continuar com a confirmação de um plano de reorganização sob o Capítulo 11 e finalizar com êxito nosso processo do Capítulo 11. Notavelmente, conforme mencionado abaixo, para confirmar um plano de reorganização nos termos do Capítulo 11, teremos que demonstrar a viabilidade, o que, em certa medida, dependerá de nossa capacidade de demonstrar liquidez suficiente após o desaparecimento de nosso pedido de falência.

Não podemos garantir que seremos capazes de obter financiamento intermediário ou de saída suficiente para atender às nossas necessidades de liquidez. Nossa liquidez, incluindo nossa capacidade de cumprir nossas obrigações operacionais e as cláusulas, marcos e outras condições de nossos instrumentos de dívida, dependem, entre outros fatores, de: (i) nossa capacidade de cumprir os termos e condições da ordem de gestão financeira arquivada pelo Tribunal de Falências em relação ao nosso processo do Capítulo 11, (ii) nossa capacidade de manter um nível adequado de caixa disponível, (iii) nossa capacidade de gerar fluxo de caixa de operações, que é altamente dependente de fatores que ultrapassam nosso controle em relação aos eventos decorrentes da disseminação da Covid-19, (iv) nossa capacidade de confirmar e consumir um plano de reorganização nos termos do

Capítulo 11 e (v) o custo, a duração e o resultado do processo do Capítulo 11.

Existe a possibilidade de não conseguirmos obter a confirmação de um plano de reorganização do Capítulo 11 ou que tal confirmação seja prorrogada ou adiada.

Para sair da proteção do Tribunal de Falências como uma entidade viável de forma bem-sucedida, devemos cumprir certos requisitos legais. Especificamente, o Tribunal de Falências deve determinar que a exposição de nosso plano de reorganização proposto é adequada e que nossos procedimentos de requerimento são apropriados. Além disso, devemos obter os consentimentos exigidos de nosso plano e demonstrar a viabilidade de nosso plano ao Tribunal de Falências com a preponderância das evidências visando cumprir outras condições legais para a confirmação de nosso plano. Até o momento, não apresentamos uma proposta de plano de reorganização e não podemos garantir quando ou se alguma ou todas as condições serão atendidas. Além disso, da mesma forma que não podemos garantir que o Tribunal de Falências aprovará um plano de reorganização, não podemos garantir que o referido plano será reconhecido ou aprovado pelos tribunais de outras jurisdições nas quais operamos e/ou onde estamos sujeitos a processos de reorganização paralelos e adicionais ou se ou quando seremos capazes de sair de tais processos paralelos ou adicionais.

Em particular, o processo de confirmação pode estar sujeito a uma série de possíveis atrasos inesperados. Os riscos incluem a possibilidade de:

- Recebermos objeções à confirmação de qualquer plano de reorganização de várias partes interessadas em nosso processo do Capítulo 11, incluindo a eficácia e o efeito das etapas necessárias para a implementação do Plano, o que poderia atrasar ou interromper a confirmação do Plano e o desaparecimento da declaração de falência dos Devedores. Qualquer litígio pode ser oneroso, demorado e perturbador para as operações normais de negócios da empresa e para o processo de confirmação do plano. Não podemos prever o impacto que qualquer objeção ou moção de terceiros durante nosso processo do Capítulo 11 pode gerar na decisão do Tribunal de Falências de confirmar um plano de reorganização ou em nossa capacidade de concluir um plano de reorganização. A resolução de qualquer litígio desfavorável aos Devedores pode gerar um efeito adverso relevante no processo de confirmação do plano, na saída da falência ou nos negócios, resultados operacionais, situação financeira, liquidez e fluxo de caixa da LATAM.
- Publicidade adversa com relação ao processo do Capítulo 11 ou de outra forma pode afetar adversamente os negócios da LATAM durante o procedimento, o processo de confirmação do plano e após a saída.
- As contrapartes de contratos assumidos e cedidos podem opor-se à cessão dos referidos contratos nos termos da

seção 365 do Código de Falências. A seção 365 (c) (1) do Código de Falências declara que um contrato não pode ser assumido ou cedido se a regulamentação aplicável (com exceção de falência) permitir. Embora os Devedores não acreditem que esses regulamentos, fora da falência, anulem qualquer uma das cessões dos Devedores, uma contraparte poderia, se pudesse, opor-se a uma cessão nesses termos.

O sucesso de qualquer reorganização dependerá da aprovação do Tribunal de Falências e da disposição de nossos credores em aceitar a troca ou modificação de suas reivindicações, conforme descrito em um plano de reorganização, e não pode haver garantia de sucesso em relação a qualquer plano de reorganização.

Se um plano de reorganização não for confirmado pelo Tribunal de Falências ou pelos tribunais de outras jurisdições nas quais estamos sujeitos a processos de reorganização, ou se não pudermos sair de nossos processos de reorganização, não está claro se ou quando poderíamos reorganizar nosso negócio e que distribuição, se houver, aos detentores de reivindicações contra nós, incluindo detentores de nossa dívida garantida e não garantida e patrimônio, eles receberiam em última instância com relação a suas reivindicações. Não pode haver garantia se iremos reorganizar e sair com sucesso de nosso processo do Capítulo 11 ou, se reorganizarmos com êxito, quando sairemos do processo do Capítulo 11. Se um plano de reorganização não puder ser confirmado ou se o Tribunal de Falências acreditar que seria do melhor interesse dos credores, o Tribunal de Falências pode converter ou indeferir nosso processo do Capítulo 11 em casos sob o Capítu-

lo 7 do Código de Falências. No caso de uma conversão, um agente fiduciário do Capítulo 7 seria nomeado ou eleito para liquidar nossos ativos para distribuição de acordo com as prioridades estabelecidas pelo Código de Falências.

Qualquer plano de reorganização do Capítulo 11 que possamos implementar será amplamente baseado em suposições e análises desenvolvidas por nós. Se essas suposições e análises se revelarem incorretas, nosso plano pode não ser bem-sucedido em sua execução.

Qualquer plano de reorganização que possamos implementar pode afetar nossa estrutura de capital e a participação, estrutura e operação do negócio e refletirá suposições e análises baseadas em nossa experiência e percepção de tendências históricas, condições atuais e eventos futuros esperados, bem como outros fatores que consideramos apropriados nas circunstâncias. A possibilidade de resultados e eventos futuros reais serem consistentes com nossas expectativas e suposições dependerá de uma série de fatores, incluindo, mas não se limitando a: (i) nossa capacidade de alterar substancialmente nossa estrutura de capital, (ii) nossa capacidade de obter liquidez adequada e fontes de acesso de financiamento, (iii) nossa capacidade de manter a confiança do cliente em nossa viabilidade em funcionamento, (iv) nossa capacidade de reter funcionários-chave e, (v) a força geral e estabilidade das condições macroeconômicas gerais. Tendo em vista as muitas incertezas e riscos decorrentes de eventos relacionados à disseminação da Covid-19, esses fatores e seus efeitos sobre nós são altamente imprevisíveis.

Além disso, qualquer plano de reorganização sob o Capítu-

lo 11 será baseado em projeções financeiras que são necessariamente especulativas e é provável que uma ou mais das suposições e estimativas que são a base dessas previsões financeiras não sejam precisas. Em nosso caso, as projeções podem ser ainda mais especulativas do que o normal devido às muitas incertezas que enfrentamos em relação, entre outros fatores, às condições macroeconômicas dos países em que o grupo opera, à diminuição da demanda por viagens aéreas e às severas restrições de viagens impostas pelos governos como resultado da pandemia da Covid-19, bem como o momento e a maneira em que as vacinas contra a Covid-19 são distribuídas nos países onde o grupo opera. Conseqüentemente, esperamos que nossa condição financeira real e resultados operacionais difiram, talvez materialmente, do que antecipamos. Portanto, não pode haver garantia de que os resultados ou eventos contemplados em qualquer plano de reorganização que venhamos a implementar ocorrerão ou, mesmo que ocorram, que terão os efeitos pretendidos sobre nós ou nossos negócios ou operações. O fracasso de tais resultados ou desenvolvimentos em se materializar conforme planejado pode afetar de forma material e adversa a execução bem-sucedida de qualquer plano de reorganização.

Ao sair de um pedido voluntário de alívio nos termos do Capítulo 11 do Código de Falências, nossas informações financeiras históricas podem não ser indicativas de nosso desempenho financeiro futuro.

Nossa estrutura de capital pode ser significativamente alterada em um plano de reorganização. Além disso, um plano de reorganização pode alterar substancialmente os valores e classificações relatados em nossas demonstrações financeiras históricas consolidadas, que não dão efeito a qualquer ajuste no valor contábil dos ativos ou montantes de passivos que possam ser necessários como consequência da confirmação de um plano de reorganização.

Mesmo se um plano de reorganização do Capítulo 11 for confirmado, existe a possibilidade de não sermos capazes de atingir a data de vigência.

É comum que os planos de reorganização contêm as condições necessárias de eficácia, como a obtenção de aprovações governamentais, a satisfação de qualquer precedente de condições no financiamento de saída e o envio de uma ordem de aprovação do plano. Mesmo após a confirmação de um plano, não pode haver garantia de quando tais condições serão atendidas, se for o caso.

Mesmo se um plano de reorganização de acordo com o Capítulo 11 for consumado, é possível que não sejamos capazes de cumprir nossos objetivos declarados e continuar em operação.

Mesmo se um plano de reorganização do Capítulo 11 for consumado, continuaremos a enfrentar vários riscos, incluindo uma demanda ainda menor por viagens aéreas e condições econômicas difíceis como resultado de eventos relacionados à disseminação da Covid-19 ou outro acontecimento. Conseqüentemente, não podemos garantir que um plano de reorganização de acordo com o Capítulo 11

alcançará nossos objetivos declarados e nos permitirá implementar nossa estratégia com eficácia.

Além disso, mesmo que nossas dívidas sejam reduzidas ou canceladas por meio de um plano de reorganização, podemos precisar levantar fundos adicionais por meio de capital público ou privado, ou financiamento de dívida ou vários outros meios para financiar os negócios do grupo após a conclusão de nosso processo do Capítulo 11. Nosso acesso a financiamento adicional é, e provavelmente permanecerá no futuro próximo, limitado, se é que ainda está disponível. Portanto, os fundos apropriados podem não estar disponíveis quando necessários ou podem não estar disponíveis em termos favoráveis.

Podemos estar sujeitos a ações que não serão indeferidas em nosso processo do Capítulo 11, o que poderia gerar um efeito adverso relevante sobre nossa condição financeira e resultados operacionais.

O Código de Falências afirma que a confirmação de um plano de reorganização nos termos do Capítulo 11 libera o devedor de substancialmente todas as dívidas que surgiram antes da confirmação. Com poucas exceções, todas as reivindicações que surgiram antes da confirmação do plano de reorganização: i) estariam sujeitas a compromisso e/ou tratamento no plano de reorganização e ii) seriam canceladas de acordo com o Código de Falências e os termos da reorganização plano. Qualquer reclamação que não tenha sido cancelada em última instância por meio de um plano de reorganização de acordo com o Capítulo 11 pode ser apresentada contra as entidades reorganizadas e ge-

rar um efeito adverso nos negócios, na condição financeira e nos resultados das operações do grupo em uma base pós-reorganização.

Nosso processo do Capítulo 11 pode afetar adversamente nossa capacidade de manter relacionamentos significativos com credores, clientes, fornecedores, funcionários, fontes de financiamento e outros funcionários e contrapartes, o que pode nos afetar de forma material e negativa.

Nosso processo do Capítulo 11 pode afetar adversamente nossos relacionamentos comerciais e nossa capacidade de negociar termos favoráveis com partes interessadas e contrapartes significativas, incluindo possíveis fontes de financiamento. Além disso, a percepção pública de nossa viabilidade contínua também pode afetar negativamente nosso relacionamento com os clientes e sua lealdade direcionada a nós. As tensões em qualquer um desses relacionamentos podem nos afetar de forma material e negativa. Em particular, fornecedores críticos, processadores e adquirentes de cartões de crédito e débito, bancos, agências de crédito de exportação, fornecedores de cartas de crédito, fianças ou instrumentos semelhantes, fornecedores, locadores e clientes podem decidir não fazer negócios conosco devido ao nosso processo do Capítulo 11. Além disso, durante o processamento do processo do Capítulo 11, o tribunal suspen-

deu a execução de qualquer pagamento de obrigações de dívida e exigiremos a aprovação prévia do Tribunal de Falências para transações fora do curso normal dos negócios, o que pode limitar nossa capacidade de responder de maneira oportuna a certos eventos ou aproveitar certas oportunidades.

Há incerteza quanto à nossa capacidade de continuar em operação.

Nossas demonstrações financeiras consolidadas auditadas foram preparadas com base nos princípios contábeis aplicáveis a uma empresa em funcionamento. Conforme discutido acima, nossa capacidade de continuar em funcionamento depende, entre outros fatores, de nossa capacidade de: (i) desenvolver e implementar com sucesso um plano de reestruturação dentro do prazo exigido, (ii) reduzir a dívida e outros passivos através do processo de reestruturação, (iii) gerar fluxo de caixa suficiente de operações e, (iv) obter fontes de financiamento para atender às nossas obrigações futuras. As demonstrações financeiras consolidadas anexas também não incluem quaisquer ajustes que possam ser necessários se não formos capazes de continuar em operação.

RISCOS RELACIONADOS À NOSSA EMPRESA

Uma pandemia ou surto generalizado de doenças contagiosas gera e pode continuar a gerar um efeito adverso significativo em nossos negócios e resultados operacionais.

O surto generalizado de uma doença contagiosa como a pandemia da Covid-19, ou receio de tal evento, foi significativamente reduzido e pode continuar a reduzir a demanda e a disponibili-

dade de viagens aéreas em todo o mundo e, portanto, está gerando um significativo efeito adverso nos negócios do grupo e nos resultados das operações.

Em 2003, um surto de coronavírus conhecido como síndrome respiratória aguda grave (SARS), que se originou na China, se transformou em uma epidemia e resultou na desaceleração do tráfego aéreo de passageiros devido ao receio do contágio. Na época, o crescimento medido em RPK desacelerou devido ao excesso de oferta no mercado, uma vez que as companhias aéreas procuraram reduzir a capacidade.

A recente pandemia da Covid-19 afetou negativamente as condições econômicas mundialmente, alterando as cadeias de suprimentos e impactando negativamente as operações de fabricação de aeronaves, e pode reduzir a disponibilidade de aeronaves e peças sobressalentes. A gravidade final da pandemia da Covid-19 é incerta neste momento, portanto, não podemos prever o impacto que ela pode gerar sobre a disponibilidade de aeronaves ou peças sobressalentes. No entanto, o efeito em nossos resultados pode ser significativo e adverso se as interrupções na cadeia de suprimentos persistirem e precederem nossa capacidade de manter nossa frota de maneira adequada.

O potencial para um período de redução significativa da demanda de viagens resulta e continuará a resultar em perdas significativas de receita. Como resultado dessas e de outras condições fora de nosso controle, os resultados de nossas operações podem permanecer voláteis e sujeitos a mudanças rápidas e inesperadas. Da mesma forma, se o avanço da Covid-19 continuar inabalável, nossas operações também

podem ser afetadas negativamente se nossos funcionários forem colocados em quarentena como consequência da exposição a esta doença contagiosa. Não podemos prever o impacto que a pandemia da Covid-19 terá no transporte aéreo global, viagens de negócios ou até que ponto impactará a demanda por transporte aéreo nas regiões em que o grupo opera. A continuação das restrições de viagens impostas por governos, fechamentos de fronteiras ou problemas operacionais resultantes da rápida disseminação da Covid-19 ou outras doenças contagiosas, todas as quais podem ser imprevisíveis, podem reduzir significativamente a demanda por viagens aéreas em partes do mundo onde temos operações e podem gerar impactos duradouros na maneira como as pessoas fazem negócios e na necessidade ou demanda por viagens de negócios. Além disso, o ritmo de implantação da vacina contra a Covid-19 em todo o mundo pode afetar significativamente nossas operações. Essas medidas e questões geraram e podem continuar a gerar um efeito material adverso sobre os negócios e os resultados operacionais do grupo.

É possível que, apesar das medidas de mitigação em vigor, a Covid-19 ou outras doenças possam ser transmitidas a passageiros ou funcionários em nossos aviões ou em aeroportos, o que poderia resultar em impactos à reputação e/ou financeiros.

As medidas de segurança e saneamento para a saúde que

implementamos como grupo podem não ser suficientes para prevenir a propagação ou contágio da Covid-19 ou outras doenças infecciosas para nossos passageiros ou funcionários em nossas aeronaves ou nos aeroportos em que operamos, o que pode resultar em impactos adversos à reputação e financeiros para o grupo. No entanto, é possível que essas medidas sejam insuficientes e a Covid-19 ou outras doenças possam ser transmitidas a passageiros ou funcionários em aeroportos ou aeronaves.

Como resultado da pandemia da Covid-19, o setor de aviação civil pode passar por mudanças no comportamento do consumidor, inclusive com relação a viagens de negócios, viagens de longa distância e demanda por viagens.

Existe a possibilidade de mudanças de médio e longo prazo no comportamento do consumidor como resultado da pandemia da Covid-19 que poderiam levar a impactos financeiros adversos para a Empresa. As viagens de negócios foram dificultadas e, em muitos casos, proibidas pelas empresas devido aos riscos durante a pandemia. No momento, não é possível prever as possíveis consequências do aumento do uso de tecnologia como um substituto para viagens e se as viagens de negócios, viagens de longa distância e a demanda por viagens poderiam retornar aos níveis pré-pandêmicos. Além disso, os viajantes podem ter menos probabilidade de viajar ou estar mais conscientes com relação aos preços, aptos a escolher alternativas de baixo custo como resultado da pandemia da Covid-19.

A falha em implementar com sucesso a estratégia do grupo ou em ajustar a estratégia à atual situação

econômica prejudicaria os negócios do grupo e o valor de mercado de nossos ADS e ações ordinárias.

Desenvolvemos um plano estratégico com o objetivo de nos tornarmos uma das companhias aéreas mais admiradas do mundo e renovar nosso compromisso com a rentabilidade sustentada e maior retorno para os acionistas. Nossa estratégia exige que identifiquemos propostas de valor que sejam atrativas para nossos clientes, que identifiquemos eficiências em nossas operações diárias e que nos transformemos em uma empresa mais forte e mais resistente a riscos. Um dos princípios de nosso plano estratégico é a adoção de um novo modelo de viagens para serviços nacionais e internacionais visando atender às mudanças na dinâmica dos clientes e da indústria e, assim, aumentar nossa competitividade. O novo modelo de viagens baseia-se na redução contínua dos preços das passagens, o que torna as viagens aéreas mais acessíveis a um público mais vasto e, em particular, a quem pretende voar com maior frequência. Este modelo requer esforços contínuos para redução de custos, aumentando a receita das atividades auxiliares. Além desses esforços, a Empresa continua a implementar uma série de iniciativas para reduzir o custo por ASK em todas as suas operações, bem como desenvolver iniciativas adicionais de receita.

Dificuldades na implementação de nossa estratégia podem afetar adversamente nossos negócios, resultados operacionais e o valor de mercado de nossos ADS e ações ordinárias.

Nossos resultados financeiros estão expostos a flutuações de moedas estrangeiras.

Preparamos e apresentamos nossas demonstrações

financeiras consolidadas em dólares americanos. A LATAM e suas subsidiárias operam em vários países e enfrentam o risco de variações nas taxas de câmbio das moedas estrangeiras em relação ao dólar norte-americano ou entre as moedas desses diferentes países. Variações na taxa de câmbio entre o dólar norte-americano e as moedas dos países onde operamos podem afetar adversamente os negócios, a situação financeira e os resultados das operações. Se o valor do real brasileiro e do peso chileno ou outras moedas nas quais as receitas são denominadas diminuir em relação ao dólar norte-americano, nossos resultados operacionais e situação financeira serão afetados. A taxa de câmbio do peso chileno, do real brasileiro e de outras moedas em relação ao dólar pode variar substancialmente no futuro. Mudanças nas políticas econômicas e outras políticas dos governos chileno e brasileiro que afetam as taxas de câmbio também podem afetar adversamente os negócios, a situação financeira, os resultados das operações e o retorno para nossos acionistas sobre suas ações ordinárias ou ADS.

O grupo depende de alianças estratégicas ou relações comerciais em diferentes países e os negócios podem ser afetados se alguma de nossas alianças estratégicas ou relações comerciais forem encerradas.

Mantemos várias alianças e outras relações comerciais em muitas das jurisdições em que a LATAM e suas afiliadas operam. Essas alianças ou relações comerciais nos permitem expandir nossa conectividade e, em alguns casos, oferecer aos

clientes serviços que de outra forma não teríamos à sua disposição. Se alguma de nossas alianças estratégicas ou relações comerciais se deteriorar ou se qualquer um desses acordos for rescindido, os negócios do grupo, a situação financeira e os resultados operacionais podem ser adversamente afetados.

Os negócios e resultados operacionais do grupo podem ser afetados se não formos capazes de obter e manter rotas, acesso adequado a aeroportos, slots e outras licenças operacionais. Da mesma forma, problemas técnicos ou operacionais com a infraestrutura aeroportuária das cidades em que atuamos podem nos afetar adversamente.

Os negócios da LATAM dependem de nosso acesso às principais rotas e aeroportos. Acordos bilaterais de aviação entre países, leis de céu aberto e autorizações de aviação locais costumam agregar considerações políticas e outras sobre as quais não temos controle. As operações do grupo podem ser limitadas por qualquer atraso ou incapacidade de obter acesso às principais rotas e aeroportos, incluindo:

- Limitações em nossa capacidade de transportar mais passageiros;
- A imposição de restrições à capacidade de voo;
- A incapacidade de obter ou manter direitos de rota em mercados locais ou sob acordos bilaterais; ou
- A incapacidade de manter nossos slots existentes e obter slots adicionais.

O grupo opera um grande número de rotas internacionais sujeitas a acordos bilaterais, bem como voos domésticos no Chile, Peru, Brasil, Equador e Colômbia, sujeitos a autorizações locais de acesso a rotas e aeroportos.

Não é possível assegurar que os acordos bilaterais existentes com os países onde as empresas do grupo estão estabelecidas, nem as autorizações de governos estrangeiros, terão continuidade. Qualquer modificação, suspensão ou revogação de um ou mais contratos bilaterais pode ter um efeito adverso relevante sobre nossos negócios, nossa condição financeira e os resultados de nossas operações. A suspensão de nossa permissão para operar em determinados aeroportos, destinos e slots ou impor outras penalidades também pode gerar um efeito negativo significativo. Uma mudança na administração das leis e regulamentos atuais ou a adoção de novas leis ou regulamentos nos países onde o grupo opera que restrinjam nosso acesso a rotas, aeroportos ou outros poderia gerar um efeito adverso significativo em nossos negócios, nossa situação financeira ou nos resultados de nossas operações.

Além disso, nossas operações e estratégia de crescimento dependem das instalações e infraestrutura dos principais aeroportos, que incluem o Aeroporto Internacional de Santiago, os Aeroportos Internacionais de Guarulhos e Congonhas em São Paulo, o Aeroporto Internacional de Brasília e o Aeroporto Internacional Jorge Chávez de Lima. Os aeroportos podem enfrentar desafios para cumprir seus programas de Capex, depois de sofrer uma deterioração financeira significativa com a pandemia da Covid-19. Atrasos ou cancela-

mentos de programas de Capex podem afetar nossas operações ou nossa capacidade de crescimento no futuro.

O Aeroporto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez de Santiago está passando por uma grande expansão, com previsão de conclusão até 2021. Atualmente existe uma disputa entre a operadora do aeroporto e o governo decorrente do impacto da pandemia da Covid-19 e da desaceleração das operações do aeroporto sobre as receitas, o que pressionou sobretudo a liquidez da operadora em vista dos investimentos em curso necessários para o projeto de expansão. Para mitigar o impacto do prejuízo financeiro, a atual operadora está solicitando a prorrogação do prazo da concessão, que expira em 2035. Esta disputa implica em risco para futuros investimentos em Opex e Capex, além de efeitos adversos para as operações do aeroporto.

Um dos principais riscos operacionais que enfrentamos diariamente no Aeroporto Internacional Jorge Chávez de Lima é o número limitado de vagas de estacionamento. Além disso, a infraestrutura interna do aeroporto limita nossa capacidade de gerenciar conexões e lançar novos voos devido à falta de portões de embarque e ao aumento dos controles de segurança e imigração. O Aeroporto Internacional Jorge Chávez de Lima está atualmente em expansão, que deve ser concluída até 2024. Qualquer atraso pode impactar negativamente nossas operações, limitar nossa capacidade de crescimento e afetar nossa competitividade no país e na região.

Os aeroportos brasileiros, como os aeroportos internacionais de Brasília e São Paulo (Guarulhos), têm um número reduzido de slots de decolagem e pouso por dia devido a limitações estruturais. Qualquer condição que impeça ou atrase nosso acesso a aeroportos ou rotas vitais para nossa estratégia, ou nossa incapacidade de manter slots existentes e obter novos, pode afetar de maneira adversa nossas operações.

Um dos maiores riscos operacionais que o Aeroporto Internacional El Dorado de Bogotá enfrenta é a capacidade limitada que tem durante certos períodos devido às condições climáticas adversas, a operação de voos não regulares e a falta de disponibilidade de slots. Com isso, medidas têm sido implementadas para mitigar e regular a operação, como o Programa Ground Stop e Ground Delay (Programa GDP), que geram atrasos controlados pela torre de controle. Outro problema que o Aeroporto Internacional El Dorado enfrenta são os atrasos da torre de controle ATC em relação ao Programa GDP. Esses atrasos ocorrem principalmente em determinados períodos de tráfego intenso e estão associados à operação de voos não regulares, voos de emergência, aeronaves de menor desempenho, que reduzem a capacidade do aeroporto. No entanto, o Aeroporto El Dorado, a sua concessionária Opain SA e as autoridades competentes estão trabalhando no projeto ACDM (colaboração na tomada de decisões aeroportuárias) que visa otimizar os recursos do aeroporto, envolvendo todos os participantes do setor mediante o entendimento de suas necessidades, com a finalidade de alcançar uma operação mais controlada com menos atrasos nas programações.

Uma parte importante de nossa receita de transporte de carga vem de relativamente poucos tipos de produtos e pode ser afetada por eventos que afetam sua produção, comercialização ou demanda.

A demanda de transporte de carga do grupo, principalmente entre os exportadores latino-americanos, concentra-se em um pequeno número de categorias de produtos, como exportações de peixes, frutos do mar e frutas do Chile, aspargos do Peru e flores frescas do Equador e da Colômbia. Eventos que afetam adversamente a produção, comercialização ou demanda dessas mercadorias podem impactar negativamente o volume de mercadorias transportadas e podem gerar um efeito relevante nos resultados das operações. As futuras medidas de proteção comercial implementadas por ou contra os países aos quais oferecemos serviços de frete podem gerar um impacto sobre os volumes de tráfego de carga e afetar adversamente nossos resultados financeiros. Alguns dos produtos de carga são suscetíveis às taxas de câmbio e, portanto, os volumes de tráfego podem ser afetados pela valorização ou desvalorização das moedas locais.

Nossas operações estão sujeitas a variações no fornecimento e custo de combustível de aviação, o que pode impactar negativamente nossos negócios.

Os preços mais altos desse combustível podem gerar um efeito adverso relevante sobre nossos negócios, nossa condição financeira e os resultados de nossas operações. Historicamente, os custos de combustível de aviação representaram uma parte significativa de nossas despesas operacionais e representaram 17,4% de nossas despesas operacionais em 2020. Tanto o custo quanto a disponibilidade de combustível estão sujeitos a

inúmeros fatores e eventos econômicos e políticos que não podemos controlar ou prever, como circunstâncias políticas e econômicas internacionais, como instabilidade política nos principais países exportadores de petróleo. Qualquer escassez futura no fornecimento de combustível (por exemplo, como resultado de cortes de produção pela Organização dos Países Exportadores de Petróleo, “OPEP”), uma interrupção nas importações de petróleo bruto, interrupções no fornecimento como resultado de condições climáticas adversas ou catástrofes naturais, ações referentes à mão de obra como a greve das transportadoras no Brasil em 2018, a persistência de inquietações no Oriente Médio e outros fatores podem resultar no aumento dos preços dos combustíveis ou na redução dos serviços regulares das companhias aéreas. Não podemos garantir que seremos capazes de compensar qualquer aumento nos preços dos combustíveis aumentando nossas passagens aéreas. Além disso, uma queda nos preços dos combustíveis pode resultar na redução das passagens aéreas, por meio da redução ou eliminação da cobrança de combustível. Firmamos contratos para a cobertura do combustível, mas não podemos garantir que tais contratos serão suficientes para nos proteger de um aumento nos preços do combustível no futuro próximo ou a longo prazo. Além disso, embora esses contratos de cobertura sejam projetados para limitar o efeito de um aumento nos preços dos combustíveis, nossos métodos de cobertura também podem limitar nossa capacidade de aproveitar

qualquer queda nos preços dos combustíveis, como aconteceu em 2015 e em menor grau em 2016. Os acordos de cobertura são limitados após nossa solicitação sob o Capítulo 11, uma vez que nossos contratos ISDA expiraram. A Empresa está em processo de assinatura de novos contratos.

Dependemos da manutenção de uma alta taxa de utilização de aeronaves para aumentar nossas receitas e absorver nossos custos fixos, o que nos deixa particularmente vulneráveis a atrasos.

Geralmente, um elemento-chave de nossa estratégia é manter uma alta taxa de utilização diária de aeronaves, que mede o número de horas pelas quais utilizamos nossas aeronaves por dia. Uma elevada utilização diária de aeronaves permite maximizar a receita que geramos através delas e absorver os custos fixos relacionados à nossa frota, e isto é obtido, em parte, através da redução dos tempos de serviço nos aeroportos e desenvolvimento de horários que permitem aumentar as horas médias diárias de voo. Nossa taxa de utilização de aeronaves pode ser adversamente afetada por vários fatores que ultrapassam nosso controle, incluindo tráfego aéreo e congestionamento do aeroporto, condições climáticas adversas, manutenção imprevista e atrasos devido a prestadores de serviços terceirizados relacionados a questões como abastecimento de combustível, serviço de catering e assistência em solo para aeronaves. Se uma aeronave atrasar, os atrasos resultantes podem prejudicar nosso desempenho operacional e gerar um impacto financeiro em nossos resultados.

Como resultado da pandemia da Covid-19, nossos tempos de resposta entre os voos aumentaram para permitir várias

mudanças na operação, como aumento da desinfecção de aeronaves e ajustes nos procedimentos de embarque e desembarque. Esse aumento nos tempos de resposta gera um impacto direto em nossa taxa de utilização. Além disso, como resultado de nosso processo do Capítulo 11, a maior parte da frota da LATAM está operando sob um plano pré-pago (ou *Power By Hour*, “PBH”), convertendo custos uma vez fixos em custos variáveis que não são facilmente absorvidos com o aumento do uso.

O grupo LATAM voa e depende de aeronaves Airbus e Boeing, portanto, nossos negócios podem ser afetados se as entregas das aeronaves não forem recebidas no prazo, se as aeronaves dessas empresas não estiverem disponíveis ou se o público tiver uma percepção negativa de nossos aviões.

Em 31 de dezembro de 2020, o grupo LATAM tinha uma frota de 239 aeronaves Airbus e 61 aeronaves Boeing. Os riscos relacionados a Airbus e Boeing incluem:

- nossa falha ou incapacidade de obter aeronaves, peças ou serviços de suporte relacionados da Airbus ou Boeing em tempo devido à alta demanda, atrasos nas entregas de aeronaves ou outros fatores;
- interrupção do serviço da frota devido a necessidades de manutenção não programadas ou não previstas para essas aeronaves;
- que as autoridades chilenas ou outras autoridades de aviação emitem diretrizes que restringem ou proíbem o

Gestão de riscos FATORES DE RISCO

uso de nossas aeronaves Airbus ou Boeing ou que exigem inspeções ou manutenção prolongada;

- percepção pública adversa de um fabricante devido a questões de segurança, publicidade negativa ou outros problemas, reais ou percebidos, ou no caso de um acidente; ou
- atrasos entre o momento em que percebemos a necessidade de comprar novas aeronaves e o tempo que levamos para estabelecer acordos com a Airbus e Boeing ou um fornecedor terceiro para entregar essas aeronaves.

A incidência de um ou mais desses fatores pode limitar nossa capacidade de usar a aeronave para gerar lucros, responder ao aumento da demanda ou de outra forma limitar nossas operações e afetar adversamente nossos negócios. No contexto de nosso processo do Capítulo 11, alguns de nossos acordos com fornecedores podem ser rejeitados.

Se não formos capazes de adicionar a aeronave arrendada à nossa frota em termos e taxas aceitáveis no futuro, nosso negócio pode ser adversamente afetado.

Uma parte significativa de nossa frota aérea está sujeita a arrendamentos de longo prazo. Nossos arrendamentos normalmente duram de três a 12 anos a partir da data de execução. Poderíamos enfrentar o aumento da concorrên-

cia ou um fornecimento limitado de aeronaves arrendadas, o que dificultaria negociar em termos competitivos quando os arrendamentos operacionais atuais expirarem ou arrendar a capacidade adicional necessária para o nível pretendido de operações. Se formos obrigados a pagar taxas de arrendamento mais altas no futuro para manter nossa capacidade e o número de aeronaves em nossa frota, nossa lucratividade pode ser adversamente afetada.

Além disso, precisaremos da aprovação do Tribunal de Falências para certas transações de arrendamento, o que pode atrasar ou complicar ainda mais as negociações, limitando, em última análise, nossa capacidade de tirar proveito das condições favoráveis de mercado.

Nossos negócios podem ser adversamente afetados se não formos capazes de pagar nossas dívidas ou atender nossas necessidades financeiras futuras.

Temos um alto nível de endividamento e obrigações de pagamento de nossos contratos de arrendamento de aeronaves e dívidas financeiras. Exigimos montantes significativos de financiamento para atender às nossas necessidades de capital de aeronaves e podemos exigir financiamento adicional para financiar nossas outras necessidades de negócios. Não podemos garantir que teremos acesso ou que seremos capazes de concordar em financiar no futuro em termos favoráveis. Custos de financiamento mais elevados podem afetar nossa capacidade de expandir ou renovar nossa frota, o que, por sua vez, pode afetar adversamente nossos negócios.

Além disso, a maior parte de nosso imobilizado depende de

gravames para garantir nossa dívida, incluindo nosso devedor em financiamento de posse. No caso de não sermos capazes de fazer pagamentos sobre o financiamento do devedor em posse ou dívida garantida, a execução de gravames por nossos credores pode limitar ou encerrar nossa capacidade de usar os bens e equipamentos afetados para atender às nossas necessidades operacionais e, portanto, gerar renda.

Da mesma forma, as condições externas dos mercados financeiro e de crédito podem limitar a disponibilidade de financiamento em momentos específicos ou aumentar seus custos, o que pode afetar adversamente nossa lucratividade e posição competitiva e resultar em menores margens líquidas de juros, receitas e fluxos de caixa, bem como retornos mais baixos sobre o estoque de capital e o capital investido. Os fatores que podem afetar a disponibilidade de financiamento ou causar um aumento em nossos custos de financiamento incluem crises macroeconômicas globais, reduções em nossa classificação de crédito ou de nossas emissões e outras possíveis interrupções de mercado.

Temos exposição significativa à LIBOR e outras taxas de juros flutuantes; os aumentos nas taxas de juros aumentarão nossos custos de financiamento e podem gerar efeitos adversos em nossa condição financeira e resultados operacionais.

Estamos expostos a mudanças nas taxas de juros, principalmente em relação à London Interbank Offer Rate ("LIBOR") em dólares americanos. Muitos de nossos arrendamentos financeiros são denominados em dólares e rendem juros a taxas flutuantes. 55% de nossa dívida

consolidada em aberto em 31 de dezembro de 2020 tem juros a uma taxa flutuante (e 58%, se forem considerados os US\$ 375 milhões de dólares em financiamento DIP fornecido por Partes Relacionadas), após a aplicação dos acordos de cobertura das taxas de juros. A volatilidade da LIBOR e outras taxas de referência podem aumentar nossos juros periódicos e pagamentos de arrendamento, além de gerar um efeito adverso em nossos custos de financiamento totais. Podemos não ser capazes de ajustar nossos preços de forma adequada para compensar qualquer aumento nos custos de financiamento, o que geraria um efeito adverso sobre os resultados de nossas operações.

Em 27 de julho de 2017, a Autoridade de Conduta Financeira (autoridade reguladora da LIBOR) anunciou que pretende parar de forçar os bancos a submeterem as taxas para o cálculo da LIBOR após 2021. O Federal Reserve Board e o Federal Reserve Bank de Nova York convocaram o Alternative Reference Rate Committee (ARRC), um grupo de participantes do mercado privado, para ajudar a garantir uma transição bem-sucedida da LIBOR em dólares americanos (USD) a uma taxa de referência mais robusta, sua alternativa recomendada, a Taxa de Financiamento Overnight Garantida (SOFR). Embora a adoção da SOFR seja voluntária, a descontinuação iminente da LIBOR torna essencial que os participantes do mercado considerem a mudança para taxas alternativas,

como a SOFR, e que tenham uma linguagem de reserva adequada nos contratos existentes que fazem referência à LIBOR. O impacto de tal transição da LIBOR pode ser significativo para nós, devido ao nosso alto endividamento.

Aumentos nos custos de seguro e/ou reduções significativas na cobertura podem impactar negativamente nossa condição financeira e os resultados de nossas operações.

Os principais eventos que afetam o setor de seguros de companhias aéreas (como ataques terroristas, colisões ou acidentes aéreos, epidemias de saúde e restrições relativas a viagens impostas por governos) podem resultar em aumentos significativos nos prêmios de seguro de companhias aéreas e/ou em reduções significativas na cobertura de seguro. Aumentos adicionais no custo do seguro e/ou reduções nas coberturas disponíveis podem gerar um impacto negativo em nossos resultados financeiros e alterar a estratégia de seguros, bem como aumentar o risco de sofrer perdas devido a danos não cobertos.

Problemas com sistemas de controle de tráfego ou outras falhas técnicas podem interromper nossas operações e gerar efeitos adversos significativos em nossos negócios.

As operações, incluindo a capacidade de atender aos clientes, dependem da operação eficaz de nossos equipamentos, incluindo aeronaves, sistemas de manutenção e sistemas de reserva. As operações também dependem do funcionamento eficaz dos sistemas de controle de tráfego aéreo doméstico e internacional e da infraestrutura de controle de tráfego aéreo das autoridades correspondentes nos mercados em que operamos. Falhas de equipamentos, falta de pessoal, proble-

mas de controle de tráfego aéreo e outros fatores que podem interromper as operações podem afetar adversamente as operações e os resultados financeiros, bem como nossa reputação.

Contamos com um número limitado de fornecedores para certas peças de aeronaves e motores.

Contamos com um número limitado de fornecedores de aeronaves, motores de aeronaves e diversas peças de ambos. Portanto, estamos vulneráveis a qualquer situação relacionada ao fornecimento dessas aeronaves, peças e motores, incluindo defeitos de projeto, problemas mecânicos, conformidade contratual por parte dos fornecedores ou uma percepção adversa do público, que resultaria na necessidade de realizar manutenção não programada, em que os clientes evitam a marca, ou em ações das autoridades de aviação, resultando na impossibilidade de operar nossas aeronaves. Durante 2020, os principais fornecedores da LATAM Airlines foram os fabricantes de aeronaves Airbus e Boeing.

Além da Airbus e da Boeing, a LATAM Airlines possui vários outros fornecedores, principalmente de acessórios, peças de reposição e componentes para aeronaves, incluindo Pratt & Whitney, MTU Maintenance, Rolls-Royce, General Electric e Pratt & Whitney Canada.

A Rolls-Royce continua a enfrentar atrasos em seu programa de motores Trent 1000, usados na frota de Boeing 787 da LATAM, com maior demanda por inspeções e manutenção. Este fato afetou a disponibilidade e a flexibilidade

de operacional desta aeronave para operadoras em todo o mundo, onde o impacto para a LATAM atingiu o pico em julho de 2018. Embora a situação tenha melhorado bastante, não há garantia de que não continuará e, portanto, não reduzirá a disponibilidade de aeronaves Boeing 787, afetando adversamente as operações e os resultados financeiros.

No contexto de nosso processo do Capítulo 11, alguns de nossos acordos com fornecedores podem ser rejeitados.

Nosso negócio depende significativamente de provedores de serviços terceirizados. O fracasso desses terceiros em atender às expectativas ou interrupções em nosso relacionamento com esses fornecedores ou seus serviços para nós poderia gerar um efeito adverso em nossa posição financeira e nos resultados operacionais.

Contratamos um número significativo de prestadores de serviços terceirizados para desempenhar um grande número de funções que são essenciais aos nossos negócios, incluindo operações regionais, operação de central de atendimento ao cliente, distribuição e venda de estoque de assentos aéreos, fornecimento de infraestrutura e serviços, desempenho de processos comerciais, incluindo compras e gestão de caixa, prestação de manutenção e reparação de aeronaves, serviços alimentícios, serviços terrestres e prestação de serviços diversos (eletricidade, água etc.) e execução de operações de abastecimento aéreo, entre outras funções e serviços vitais.

Não temos controle direto sobre esses provedores de serviços terceirizados, embora assinemos contratos com muitos deles que definem o desempenho esperado do serviço. No entanto, qualquer um desses provedores de serviços terceirizados poderia violar seus compromissos de desempenho de serviço, sofrer interrupções em seus sistemas que poderiam impactar seus serviços ou outros contratos com esses provedores poderiam ser rescindidos. Por exemplo, as reservas de voos de clientes e/ou agências de viagens por meio de sistemas de entrega global (GDS) de terceiros podem ser adversamente afetadas por interrupções em nosso relacionamento comercial com as operadoras de GDS ou devido a problemas em suas operações. Essas interrupções, incluindo a incapacidade de chegar a um acordo sobre os termos contratuais aceitáveis quando os contratos expiram ou quando estão sujeitos a renegociação, podem fazer com que as informações de voo da companhia aérea sejam limitadas ou indisponíveis para visualização, o que pode aumentar substancialmente as tarifas, tanto para nós quanto para os usuários de GDS e que afetam nosso relacionamento com clientes e agências de viagens. A falha de qualquer prestador de serviços terceirizado em cumprir adequadamente suas obrigações de serviço ou qualquer outra interrupção dos serviços pode reduzir nossas receitas e aumentar nossas despesas ou nos impedir de operar voos e fornecer outros serviços a nossos clientes. Além disso, nossos negócios, desempenho financeiro e reputação podem ser significativamente afetados se os clientes acreditarem que nossos serviços não são confiáveis ou satisfatórios. No contexto de nosso processo do Capítulo 11, alguns de nossos acordos com fornecedores e contratados terceirizados podem ser rejeitados.

As interrupções ou violações de segurança de nossa infraestrutura ou sistemas de tecnologia da informação podem interferir nas operações, comprometer as informações de passageiros ou funcionários e nos expor a responsabilidades, possivelmente prejudicando nossos negócios e nossa reputação.

Um erro, falha ou incidente interno grave de cibersegurança que afeta os sistemas hospedados internamente em nossos data centers ou externamente em locais de terceiros, ou uma interrupção em grande escala na infraestrutura de tecnologia da qual dependemos, como energia elétrica, telecomunicações ou Internet, poderia afetar nossa rede de tecnologia com um impacto potencial em nossas operações. Nossos sistemas de tecnologia e informações relacionadas também podem ser vulneráveis a várias fontes de interrupção, incluindo desastres naturais, ataques terroristas, falhas de telecomunicações, vírus de computador, ataques cibernéticos e outras questões de segurança. Esses sistemas incluem nosso sistema computadorizado de reservas, sistemas de operações de voo, sistemas de telecomunicações, site, aplicativos de autoatendimento do cliente (“apps”), sistemas de manutenção, quiosques de check-in, sistemas de entretenimento a bordo e data centers.

Além disso, como parte de nossas operações comerciais normais, coletamos e armazenamos informações confidenciais, incluindo dados pessoais de nossos passageiros e funcionários, bem como informações de nossos parceiros de negócios. A operação segura das redes e sistemas nos quais esse tipo de informação é armazenada, processada e mantida é crítica para nossas operações e estratégia de

negócios. Terceiros não autorizados podem tentar acessar nossos sistemas ou informações por meio de fraude, engano ou incidentes de segurança cibernética. O hardware e software que desenvolvemos ou adquirimos podem ter defeitos que podem comprometer inesperadamente a segurança das informações. O comprometimento de nossos sistemas de tecnologia, resultando em perda, divulgação, uso indevido ou acesso a informações de clientes, funcionários e parceiros de negócios pode resultar em ações judiciais, responsabilidade ou penalidades regulatórias sob as leis que protegem a privacidade das informações pessoais, interrupções em nossas operações e danos à nossa reputação que, isoladamente ou em combinação, podem afetar adversamente nossos negócios.

Aumentos nos custos de mão de obra, que representam uma parte significativa de nossas despesas operacionais totais, podem afetar diretamente nossas receitas.

Os custos de mão de obra representam uma porcentagem significativa de nossas despesas operacionais totais (16,0% em 2020) e, em alguns momentos ao longo da história de nossa operação, sofremos pressões para aumentar salários e benefícios para nossos funcionários. Um aumento significativo nos custos de mão de obra pode resultar em uma redução substancial em nossas receitas.

Ações coletivas por parte de funcionários podem causar interrupção operacional e afetar adversamente nossos negócios.

Certos grupos de funcionários, como pilotos, comissários de bordo, mecânicos e nossa equipe do aeroporto, possuem habilidades altamente especializadas. Portanto, as ações perpetradas por esses grupos, como greves, abandono de funções (walk-outs) ou paralisações das obras, podem afetar gravemente as operações e impactar adversamente nosso desempenho operacional e financeiro, bem como nossa imagem.

Qualquer greve, paralisação, interrupção do trabalho ou qualquer disputa prolongada com funcionários representados por qualquer um desses sindicatos pode gerar um impacto negativo nas operações. Esses riscos costumam ser exacerbados em períodos de renegociação com sindicatos, o que costuma acontecer a cada dois a quatro anos, dependendo da jurisdição e do sindicato. Qualquer renegociação do acordo coletivo pode levar a aumentos salariais significativos e, consequentemente, a um aumento em nossas despesas operacionais. O fracasso em chegar a um acordo durante as negociações com os sindicatos pode exigir que entremos em arbitragem, usemos recursos financeiros e administrativos e, possivelmente, concordemos com termos que são menos favoráveis a nós do que os acordos existentes. Os funcionários que não estão atualmente em um sindicato também podem ingressar em novos sindicatos em busca de aumentos salariais ou benefícios mais elevados.

Nosso negócio pode enfrentar consequências adversas se não conseguirmos chegar a acordos coletivos satisfatórios com funcionários sindicalizados.

Em 31 de dezembro de 2020, cerca de 64% dos funcionários do grupo, incluindo a equipe administrativa, tripulação de cabine, comissários de bordo, pilotos e técnicos de manutenção, são sindicalizados e possuem contratos e acordos coletivos que expiram em intervalos regulares. O negócio, a condição financeira e os resultados das operações podem ser substancialmente afetados por não chegar a um acordo com qualquer sindicato que represente tais funcionários ou por qualquer acordo com um sindicato que contenha termos que não estejam de acordo com as expectativas ou que impeçam o grupo de competir efetivamente com outras companhias aéreas.

O grupo LATAM pode enfrentar problemas para encontrar, treinar e reter funcionários.

O negócio exige mão de obra intensa. O grupo emprega um grande número de pilotos, comissários de bordo, técnicos de manutenção e outros funcionários operacionais e administrativos. Periodicamente, a indústria da aviação enfrenta uma escassez de pessoal qualificado, principalmente pilotos e técnicos de manutenção. Essa falta de pessoal qualificado é ainda mais exacerbada como resultado de nosso processo do Capítulo 11 e se estende ao pessoal que não integra o voo. Além disso, como normalmente acontece com a maioria de nossos concorrentes, o grupo pode, periodicamente, enfrentar uma significativa rotatividade de funcionários. Se a rotatividade de funcionários, sobretudo pilotos e técnicos de manutenção, aumentar drasticamente, nossos custos de treinamento serão substancialmente maiores. O grupo LATAM não pode garantir que será capaz de recrutar, treinar e reter os gerentes, pilotos, técnicos e outros funcionários qualificados necessários para manter as operações atuais

ou substituir os funcionários que se desligam da empresa. Um aumento na rotatividade ou a incapacidade de recrutar, treinar e reter funcionários qualificados a um custo razoável pode gerar um efeito adverso significativo sobre os negócios, a condição financeira e os resultados das operações. Como resultado do processo do Capítulo 11, o grupo pode experimentar níveis crescentes de atrito de funcionários. A perda de pessoal-chave ou a erosão material da moral dos funcionários pode afetar a capacidade de executar a estratégia e implementar iniciativas operacionais, afetando negativamente o grupo.

RISCOS RELACIONADOS À INDÚSTRIA DE AVIAÇÃO E PAÍSES EM QUE O GRUPO OPERA
Nosso desempenho depende em grande parte das condições econômicas dos países em que o grupo opera. As condições econômicas negativas nesses países gerariam um impacto adverso nos negócios do grupo e nos resultados operacionais, e fariam com que o preço de mercado de nossas ações ordinárias e ADS diminuísse.

A demanda por transporte de passageiros e carga é altamente cíclica, altamente dependente do crescimento econômico, das expectativas econômicas e das mudanças nas taxas de câmbio globais e locais, entre outros fatores. Anteriormente, nossos negócios foram adversamente afetados por recessões globais, baixo crescimento eco-

nômico no Chile, recessões no Brasil e na Argentina e baixo desempenho econômico em alguns países emergentes em que o grupo opera. A incidência de eventos semelhantes no futuro pode afetar adversamente nossos negócios. O grupo planeja continuar a expandir suas operações sediadas na América Latina, o que significa que o desempenho continuará a depender em grande parte das condições econômicas da região.

Qualquer um dos seguintes fatores pode afetar adversamente os negócios, a condição financeira e os resultados das operações nos países em que o grupo opera:

- Mudanças nas políticas econômicas ou outras políticas governamentais;
- Mudanças nas práticas regulatórias, legais ou administrativas;
- Baixo desempenho econômico, incluindo, entre outros, desaceleração da economia brasileira, instabilidade política, baixo crescimento econômico, baixas taxas de consumo e/ou investimento e taxas de inflação mais altas; e
- Outras situações políticas ou econômicas sobre as quais não temos controle.

Não é possível garantir que as reduções de capacidade ou outras medidas adotadas pelo grupo em resposta à menor demanda serão suficientes para compensar qualquer redu-

ção futura na demanda por serviços de transporte aéreo de carga e/ou passageiros nos mercados em que o grupo opera. A baixa demanda de longo prazo pode afetar adversamente nossas receitas, nossos resultados operacionais ou nossa condição financeira.

Um ambiente econômico adverso, seja global, regional ou em determinado país, poderia resultar em uma diminuição no tráfego de passageiros, bem como no negócio de carga, além de afetar a capacidade de aumentar as tarifas aéreas, o que por sua vez, afetaria de forma significativa e negativa nossa condição financeira e resultados operacionais.

Estamos expostos a aumentos nas taxas de pouso e outras cobranças de serviços aeroportuários que podem afetar adversamente nossa margem e posição diante da concorrência. Além disso, não podemos garantir que, no futuro, teremos acesso às instalações adequadas e aos direitos de aterrissagem necessários para cumprir nossos planos de expansão.

O grupo deve realizar o pagamento de taxas aos operadores aeroportuários para utilizar suas instalações. Qualquer aumento significativo nas taxas aeroportuárias, incluindo nos aeroportos internacionais de Guarulhos em São Paulo, Jorge Chavez em Lima e Comodoro Arturo Merino Benítez em Santiago, poderia gerar um impacto adverso significativo nos resultados de nossas operações. Os impostos sobre passageiros e as taxas aeroportuárias aumentaram substancialmente nos últimos anos. Não podemos garantir que os aeroportos em que o grupo opera não pretendem aumentar ou manter altas taxas de passageiros ou taxas aeroportuárias no futuro.

Qualquer aumento pode gerar um efeito adverso em nossa condição financeira e nos resultados de nossas operações.

Alguns dos aeroportos que atendemos (ou que planejamos atender no futuro) estão sujeitos a limitações de capacidade e impõem várias restrições, incluindo slots de decolagem e pouso em determinados horários do dia, além de limites no nível de ruído da aeronave. Não temos certeza de que o grupo será capaz de obter um número suficiente de slots, portões ou outras instalações nos aeroportos para aumentar os serviços em linha com nossa estratégia de crescimento. Também é possível que aeroportos que atualmente não possuem limitações de capacidade passem a tê-las no futuro. Além disso, uma companhia aérea deve usar seus slots regularmente e dentro do prazo ou corre o risco de tais slots serem reatribuídos a outras companhias aéreas. Quando os slots ou outros recursos do aeroporto não estiverem disponíveis ou tiverem algum tipo de disponibilidade limitada, o grupo pode ter que modificar horários, alterar rotas ou reduzir o uso de aviões. Também é possível que as autoridades de aviação dos países em que o grupo atua alterem as regras de atribuição de slots de decolagem e pouso, como aconteceu no aeroporto de São Paulo (Congonhas) em 2019, onde os slots antes operados pela Avianca Brasil foram reatribuídos. Qualquer uma dessas alternativas pode gerar um impacto financeiro adverso nas operações. Não podemos garantir que os aeroportos em que não existam tais restrições não as im-

plementarão no futuro ou que, onde existirem, não se tornarão mais onerosos. Essas restrições podem limitar nossa capacidade de continuar oferecendo ou aumentando nossos serviços em tais aeroportos.

O negócio é altamente regulamentado e as mudanças no ambiente regulatório dos países podem afetar adversamente nossos negócios e resultados operacionais.

Nosso negócio é altamente regulamentado e dependente do ambiente regulamentar dos países em que o grupo opera ou planeja operar. Por exemplo, os controles de preços de passagens podem limitar nossa capacidade de aplicar técnicas de maximização de lucro de segmentação de clientes com eficácia (“gerenciamento de receita de passageiros”) e ajustar os preços para refletir as pressões de custo. Altos níveis de regulamentação governamental podem limitar o escopo das operações e dos planos de crescimento. A possível falha das autoridades de aviação em manter as autorizações governamentais exigidas ou nossa falha em cumprir os regulamentos aplicáveis pode afetar adversamente nossos negócios e resultados operacionais.

Nossos negócios, nossa condição financeira, resultados operacionais e o preço das ações ordinárias e ADS podem ser adversamente afetados por mudanças nas políticas ou regulamentos em nível federal, estadual ou municipal nos países em que o grupo opera, incluindo ou afetando fatores como:

- taxa de juros;
- flutuações da taxa de câmbio;
- políticas monetárias;

- inflação;
- liquidez do mercado de capitais;
- políticas fiscais e previdenciárias;
- regulamentação do trabalho;
- escassez e racionamento de energia e água; e
- outras questões políticas, sociais e econômicas que existam ou afetem países como o Brasil, Chile, Peru e os Estados Unidos, entre outros.

Por exemplo, o governo federal brasileiro agiu na economia local e realizou mudanças drásticas nas políticas e regulamentações para controlar a inflação e afetar outras políticas e normas. Desta forma, foi necessário que o governo federal aumentasse as taxas de juros, realizasse mudanças na política fiscal e previdenciária, implementasse controles de preços, taxas de câmbio e remessas, desvalorizações, controles de capital e limites de impostos.

A incerteza sobre a possibilidade de o governo federal brasileiro implementar políticas ou mudanças regulatórias que afetem esses ou outros fatores pode contribuir para a incerteza econômica no Brasil e aumentar a volatilidade nos mercados de valores mobiliários brasileiros e nos valores mobiliários emitidos no exterior por empresas brasileiras. Essas e outras situações na economia brasileira e nas políticas governamentais podem afetar adversamente nossa empresa, nossos negócios e os resultados de nossas operações, bem como o preço comercial de nossas ações ordinárias e ADS.

Também estamos sujeitos a acordos bilaterais de transporte aéreo internacional que preveem a troca de direitos de trá-

fego aéreo entre os países em que o grupo opera e devemos obter licenças dos governos estrangeiros relevantes para poder oferecer serviços a destinos no exterior. Não há garantia de que tais acordos bilaterais existentes continuarão ou que seremos capazes de obter direitos de rota adicionais sob tais acordos para cumprir nossos planos de expansão futuros. Alguns acordos bilaterais também incluem disposições que exigem propriedade substancial ou controle efetivo. Qualquer modificação, suspensão ou revogação de um ou mais contratos bilaterais pode ter um efeito adverso relevante sobre nossos negócios, nossa condição financeira e os resultados de nossas operações. A suspensão de nossas licenças para operar em determinados aeroportos ou destinos, nossa incapacidade de obter autorizações de decolagem e pouso favoráveis em alguns aeroportos de alta densidade ou a imposição de outras sanções também podem gerar um impacto negativo em nossos negócios. Não podemos garantir que uma mudança nas leis e regulamentos atuais por um governo estrangeiro ou a adoção de novas leis ou regulamentos não gerará um efeito adverso relevante sobre nossos negócios, nossa condição financeira ou os resultados de nossas operações.

Perdas e responsabilidades em caso de acidente envolvendo uma ou mais de nossas aeronaves podem afetar materialmente nossos negócios.

Estamos expostos a possíveis perdas catastróficas no caso de um acidente aéreo, incidente terrorista ou algum outro

evento semelhante. Não podemos garantir que, como resultado de um acidente aéreo ou incidente grave:

- Não precisaremos aumentar nossa cobertura de seguro;
- Nossos prêmios de seguro não aumentarão substancialmente;
- Nossa cobertura de seguro cobrirá todas as nossas responsabilidades; ou
- Não seremos obrigados a absorver perdas significativas.

Reivindicações substanciais resultantes de um acidente ou incidente grave que excedam nossa cobertura de seguro relacionada podem gerar um forte efeito adverso sobre nossos negócios, nossa condição financeira e os resultados de nossas operações. Da mesma forma, qualquer acidente aéreo, mesmo que totalmente coberto, pode causar uma percepção negativa entre o público de que nossos aviões são menos seguros ou confiáveis do que aqueles operados por outras companhias aéreas ou por outras operadoras de voo, o que poderia gerar um efeito adverso significativo para nosso negócio, condição financeira e resultados das operações.

Os prêmios de seguro também podem aumentar devido a um acidente ou incidente que afete um de nossos parceiros da aliança ou outras companhias aéreas ou devido a uma percepção de aumento de risco no setor relacionado a preocupações com guerra ou ataques terroristas, o setor em geral ou sua segurança.

Os altos níveis de concorrência no setor de aviação, como a presença de operadoras de baixo custo nos mercados em que o grupo atua, podem afetar adversamente o nível de operações.

Nossos negócios, nossa condição financeira e os resultados das operações do grupo podem ser adversamente afetados por altos níveis de concorrência no setor, especialmente pela entrada de novos concorrentes nos mercados em que o grupo atua. As companhias aéreas competem principalmente em níveis de tarifas, frequência e confiabilidade do serviço, reconhecimento da marca, comodidades para os passageiros (como programas de passageiro frequente) e disponibilidade e conveniência de outros serviços de passageiros ou carga. Companhias aéreas novas ou existentes (e empresas que oferecem serviços de transporte terrestre para carga ou passageiros) podem entrar em nossos mercados e competir conosco em qualquer uma dessas bases, inclusive oferecendo preços mais baixos, serviços mais atraentes ou aumentando sua oferta de destinos para ganhar maior participação de mercado.

As operadoras de baixo custo têm um efeito significativo nas receitas do setor, devido ao seu baixo custo unitário. Os custos reduzidos permitem que as companhias aéreas de baixo custo ofereçam tarifas baratas que, por sua vez, permitem que clientes sensíveis aos preços voem ou mudem de companhias aéreas de grande porte para as de baixo custo. Nos últimos anos, vimos um interesse crescente em desenvolver o modelo de baixo custo em toda a América Latina. Por exemplo, no mercado chileno, a Sky Airline, nossa principal concorrente, está migrando para o

modelo de baixo custo desde 2015, enquanto em julho de 2017, a JetSmart, uma nova companhia aérea de baixo custo, iniciou suas operações. No mercado doméstico do Peru, a VivaAir Peru, uma nova companhia aérea de baixo custo, iniciou suas operações em maio de 2017, e, em abril de 2019, outra companhia aérea de baixo custo, a Sky Airline Peru. Na Colômbia, nossa concorrente VivaColombia atua no mercado doméstico desde maio de 2012. Várias companhias aéreas de baixo custo anunciaram estratégias de crescimento que incluem a compra de quantidades significativas de aeronaves para entrega nos próximos anos. A entrada de operadoras de baixo custo nos mercados locais onde concorremos, incluindo aqueles descritos anteriormente, pode ter um efeito adverso significativo em nossas operações e desempenho financeiro. Além disso, alguns de nossos concorrentes também entraram com petições voluntárias nos termos do Capítulo 11 do Código de Falências. A capacidade dos concorrentes de ajustar significativamente sua estrutura de custos e se tornarem mais competitivos como resultado de um processo de recuperação judicial ou outra reestruturação financeira também pode afetar adversamente nossa capacidade de concorrer.

Os planos estratégicos de crescimento internacional dependem, em parte, da obtenção de autorizações regulatórias nos países onde planejamos expandir nossas operações com um Joint Business Agreement (JBA). O grupo pode não conseguir obter tais

autorizações, enquanto outros concorrentes conseguirão. Portanto, podemos não conseguir concorrer nas mesmas rotas que eles, o que reduziria nossa participação de mercado e teria um efeito adverso em nossos resultados financeiros. Não podemos garantir que haverá qualquer benefício derivado de tais acordos.

Alguns de nossos concorrentes contam com suporte externo, o que pode afetar adversamente nossa posição perante a concorrência.

Alguns de nossos concorrentes podem ter fontes externas de apoio, como seus governos nacionais, que não estão disponíveis para nós. Esse suporte pode incluir, mas não se limita a, subsídios, apoio financeiro ou incentivos fiscais. Esse suporte pode colocar o grupo em desvantagem perante a concorrência e afetar adversamente as operações e o desempenho financeiro. Por exemplo, a Aerolíneas Argentinas tem historicamente um forte subsídio do governo. Além disso, durante a pandemia da Covid-19, alguns de nossos concorrentes em rotas de longa distância receberam ou receberão apoio governamental.

Além disso, como resultado do ambiente competitivo, pode haver uma maior consolidação na indústria aérea latino-americana e global, seja por meio de aquisições, joint ventures, associações ou alianças estratégicas. Não podemos prever os efeitos de uma maior consolidação da indústria. Além disso, a consolidação da indústria da aviação e as mudanças nas alianças internacionais continuarão a afetar o cenário competitivo da indústria e podem resultar na criação de companhias aéreas e alianças com maiores recursos financeiros, redes globais mais extensas e estruturas de custos mais baixos.

Alguns dos países onde o grupo atua podem não cumprir acordos internacionais preestabelecidos, o que pode aumentar a percepção do risco de se fazer negócios naquele mercado específico e, portanto, impactar os negócios e os resultados financeiros.

O decreto de um tribunal de falências no Brasil e autoridades judiciais superiores em relação ao processo de falência da Avianca Brasil pode parecer inconsistente com a Convenção da Cidade do Cabo (CTC, na sigla em inglês) que o Brasil assinou, levantando preocupações sobre os direitos dos credores sobre financiamentos garantidos por aeronaves. Da mesma forma, se os credores perceberem que essas decisões aumentam o risco do negócio para transações de arrendamento mercantil ou outras transações financeiras envolvendo aeronaves no Brasil, existe a possibilidade de que as agências de classificação emitam classificações mais baixas para financiamentos garantidos por aeronaves no Brasil. Portanto, os negócios e os resultados financeiros podem ser afetados negativamente se nossas atividades de financiamento no Brasil forem impactadas por tais eventos.

As operações do grupo LATAM estão sujeitas às regulamentações ambientais locais, nacionais e internacionais; os custos de conformidade com as regulamentações aplicáveis ou as consequências da não conformidade podem afetar adversamente nossos negócios ou reputação.

As operações do grupo LATAM são afetadas por regulamentações ambientais em nível local, nacional e internacional. Esses regulamentos cobrem, entre outras coisas, emissões atmosféricas, gestão de resíduos sólidos e

efluentes aquosos, ruído de aeronaves e outras atividades relacionadas aos negócios. As operações e os resultados financeiros futuros podem variar em decorrência dessas normas. O cumprimento dessas normas e de quaisquer normas novas ou existentes que se apliquem a nós no futuro podem aumentar nossa base de custos e afetar adversamente as operações e os resultados financeiros. Além disso, o descumprimento dessas normas pode afetar-nos adversamente de várias maneiras, incluindo efeitos adversos sobre a reputação do grupo.

Em 2016, a Organização da Aviação Civil Internacional (“OACI”) adotou uma resolução criando o Plano de Compensação e Redução de Carbono para a Aviação Internacional (CORSIA, na sigla em inglês), que fornece uma estrutura para uma medida global baseada no mercado para estabilizar as emissões de dióxido de carbono (“CO₂”) na aviação civil internacional (por exemplo, voos da aviação civil que partem de um país e chegam a outro). O CORSIA será implementado em etapas, começando com a participação dos países membros da OACI de forma voluntária durante uma etapa piloto (de 2021 a 2023), seguida por uma primeira etapa (de 2024 a 2026) e, em seguida, uma segunda etapa (a de 2027). Atualmente, o CORSIA está focado na definição de normas de monitoramento, reporte e verificação das emissões das operações aéreas, bem como na definição das etapas para compensar as emissões de CO₂ pós-2020. Na medida em que a maioria dos países onde o grupo atua continua sendo

membro da OACI, poderíamos ser afetados no futuro pelas normas adotadas no âmbito do CORSIA.

A proliferação de regulamentações e impostos nacionais para emissões de CO₂ nos países onde temos operações domésticas, incluindo as regulamentações ambientais enfrentadas pela indústria na Colômbia, também pode afetar os custos operacionais e as margens.

Os negócios podem ser adversamente afetados por uma deterioração na indústria da aviação causada por eventos exógenos que afetam o comportamento das viagens ou aumentam os custos, como o surto de alguma doença, condições climáticas e desastres naturais, guerras ou ataques terroristas.

A demanda por transporte aéreo pode ser afetada negativamente por eventos exógenos, como condições climáticas adversas ou desastres naturais, epidemias (como Ebola ou Zika) e pandemias (como a pandemia da Covid-19), ataques terroristas, guerra ou instabilidade política e social. Situações como essas em um ou mais dos mercados em que o grupo atua podem ter um impacto significativo nos negócios, na situação financeira e nos resultados das operações. Além disso, a pandemia da Covid-19 e outros eventos adversos à saúde pública podem ter um efeito prolongado na demanda de viagens aéreas e qualquer efeito prolongado ou generalizado pode impactar significativamente as operações.

Após os ataques terroristas ocorridos nos Estados Unidos em 11 de setembro de 2001, a Companhia tomou a decisão de reduzir seus voos para os Estados Unidos. Em conjun-

to com a redução no serviço, a Companhia também reduziu sua força de trabalho, o que resultou em maiores despesas devido ao pagamento de indenizações a funcionários demitidos durante 2001. Qualquer ataque terrorista futuro ou tentativa de ataque, envolvendo ou não aeronaves comerciais, qualquer aumento nas hostilidades relacionadas à retaliação contra organizações terroristas ou de qualquer outro tipo e quaisquer outros impactos negativos relacionados podem resultar em uma diminuição no tráfego de passageiros e afetar significativamente e negativamente os negócios, a condição financeira e resultados das operações.

Após os atentados terroristas de 2001, as companhias aéreas sofreram um aumento de custos decorrente do aumento das medidas de segurança, que podem se tornar ainda mais rigorosas no futuro. Além das medidas implementadas pelo Departamento de Segurança Interna dos Estados Unidos e pela TSA, a IATA e alguns governos estrangeiros também começaram a implementar medidas de segurança maiores nos aeroportos estrangeiros onde operamos.

A receita das companhias aéreas depende do número de passageiros transportados, da tarifa paga por cada passageiro e de fatores de serviço, como a pontualidade nas partidas e chegadas. Em períodos de neblina, gelo, baixas temperaturas, tempestades ou outras condições climáticas adversas, alguns ou todos os nossos voos podem ser cancelados ou atrasados substancialmente, reduzindo a lucratividade. Além disso, os preços e estoques dos combustíveis, que representam um custo significativo para nós, podem aumentar como resultado de futuros ataques terroristas, um aumento geral

nas hostilidades ou uma redução no nível de produção de combustível, voluntária ou não, pelos países produtores de petróleo. Esses aumentos podem resultar em preços de passagens aéreas mais altos e menor demanda por viagens aéreas em geral, o que pode resultar em efeitos adversos nas receitas e nos resultados das operações.

O acúmulo de reembolsos de passagens pode ter um efeito adverso em nossos resultados financeiros.

A pandemia da Covid-19 e as correspondentes restrições generalizadas de viagem impostas pelos governos, que estão além do controle do grupo LATAM, levaram a um número sem precedentes de solicitações de reembolso de passagens de clientes devido a voos modificados ou cancelados. Embora esse problema tenha sido resolvido por enquanto, não podemos garantir que a pandemia Covid-19 ou outro surto de doença contagiosa não levará a mais voos modificados ou cancelados e não podemos prever o valor total de reembolsos que os clientes podem solicitar como resultado destes. Se o grupo for obrigado a pagar uma quantia substancial de reembolsos de passagens em dinheiro, isso pode ter um efeito adverso em nossos resultados financeiros ou posição de liquidez. Além disso, o grupo mantém acordos com instituições financeiras que processam transações de cartão de crédito de clientes para venda de passagens aéreas e outros serviços. De acordo com alguns dos acordos de processamento de cartão de crédito, as instituições financeiras

em certas circunstâncias têm o direito de exigir que o grupo mantenha uma reserva igual a uma porção da pré-venda de passagens que foram processadas por essa instituição financeira, mas para as quais ainda não forneceram transporte aéreo. Essas instituições financeiras podem exigir o estabelecimento de reservas de caixa ou outras garantias ou a retenção dos pagamentos relacionados às contas a receber, mesmo que o grupo não mantenha certos níveis mínimos de caixa irrestrito, equivalentes de caixa e investimentos de curto prazo. Os reembolsos reduzem nossa liquidez e nos colocam em risco de ativar acordos de liquidez nesses acordos de processamento e, ao fazer isso, podem nos forçar a registrar garantias em dinheiro com administradoras de cartão de crédito para a venda antecipada de passagens.

O grupo LATAM está sujeito a riscos relacionados a processos jurídicos e administrativos que poderiam afetar negativamente os negócios e o desempenho financeiro no caso de uma decisão desfavorável.

Devido à natureza dos negócios, estamos expostos a litígios relacionados a assuntos trabalhistas, regulatórios, de segurança e proteção, processos fiscais e administradores, investigações oficiais, queixas de danos e negociação de contratos. Esses litígios são, em sua essência, caros e imprevisíveis, o que dificulta estimar com precisão qual será o resultado, entre outros temas. Hoje em dia, como antigamente, estamos sujeitos a processos ou investigações de litígios reais ou em potencial. Embora seja possível estabelecer provisões contábeis conforme necessário, os valores reservados poderiam variar consideravelmente dos valores que deverão ser efetivamente pagos, devido às incertezas

inerentes do processo de avaliação. Não é possível garantir que esses ou outros processos jurídicos não terão efeitos significativos nos negócios.

O grupo está sujeito a leis e regulamentações que combatem corrupção, suborno, lavagem de dinheiro e monopólio no Chile, nos Estados Unidos e nos diversos países onde atua. Qualquer violação de uma ou mais dessas leis ou regulamentações pode ter um impacto negativo considerável sobre nossa reputação, nos resultados das operações e na situação financeira.

Estamos sujeitos a leis e regulamentações internacionais que combatem corrupção, suborno, lavagem de dinheiro e monopólio, portanto temos a obrigação de cumprir com as leis e regulamentações vigentes em todas as jurisdições onde o grupo atua. Além disso, estamos sujeitos a normas de sanções econômicas que restringem a interação com determinados países, entidades e indivíduos sancionados. Não é possível garantir que as políticas e os procedimentos internos serão suficientes para prevenir ou detectar todas as práticas inadequadas, fraudes ou violações da lei por parte de filiais, contratados, conselheiros, funcionários, parceiros, agentes e provedores de serviços, nem que essas pessoas não agirão de maneira que viole nossas políticas e procedimentos. Qualquer violação de nossa parte das leis e regulamentações pode ter um impacto negativo considerável sobre a reputação dos negócios e a situação financeira.

Os governos latino-americanos adotam e continuarão adotando uma importante influência sobre as respectivas economias.

Muitas vezes, os governos de países da América Latina realizam intervenções em suas economias e, ocasionalmente, fazem mudanças consideráveis nas políticas e regulamentações. Essas ações oficiais frequentemente resultam em, entre outros, nacionalizações e desapropriações, controle de preços, desvalorizações da moeda, aumento compulsório de salários e benefícios trabalhistas, controles de capital e limitação de importações. Nossos negócios, nossa situação financeira e os resultados das operações poderiam ser afetados negativamente por mudanças nas políticas ou regulamentações governamentais, incluindo fatores como taxas de câmbio e políticas de controle cambial; políticas de controle inflacionário; políticas de controle de preços; políticas de proteção do consumidor; direitos e restrições de importação; liquidez de mercados nacionais de capital e crédito; racionamento de eletricidade; políticas fiscais, incluindo aumento de impostos e pedidos retroativos de reembolso de impostos; entre outros eventos políticos, diplomáticos, sociais e econômicos que afetam ou ocorrem dentro dos países onde o grupo atua. Por exemplo, as ações do governo brasileiro para controlar a inflação e implementar outras políticas resultaram em controles salariais e de preços, desvalorização do real, controle sobre o envio de fundos ao exterior, intervenção do Banco Central para influenciar as taxas básicas de juros e outras medidas. No futuro, o nível de intervenção dos governos latino-americanos pode continuar ou aumentar. Não podemos garantir que essas e outras

medidas não terão um efeito negativo considerável sobre a economia de cada país e, conseqüentemente, não afetarão nossos negócios, nossa situação financeira ou os resultados das nossas operações.

A instabilidade e os tumultos sociais na América Latina poderiam afetar os negócios de maneira negativa.

O grupo LATAM opera principalmente na América Latina, portanto está sujeito a diversos riscos associados às nossas operações nessa região. Esses riscos podem incluir condições políticas ou sociais instáveis, falta de sistemas jurídicos bem estabelecidos e confiáveis, controles cambiais e outros limites sobre nossa capacidade de repatriar nossos lucros, bem como requisitos jurídicos ou regulamentares variáveis.

Embora as condições políticas e sociais possam variar consideravelmente de um país para o outro, eventos em qualquer um dos nossos principais mercados poderiam afetar de maneira negativa os negócios, a situação financeira ou os resultados das operações.

Por exemplo, nos últimos anos no Brasil, como resultado da investigação na Operação Lava Jato, diversos políticos do alto escalão renunciaram ou foram detidos, enquanto outros funcionários eleitos e públicos estão sendo investigados por supostos atos de corrupção. Um dos eventos mais importantes decorrentes dessa operação foi o impeachment da ex-Presidente Dilma Rousseff pelo Senado brasileiro em agosto de 2016, por violações da lei de responsabilidade fiscal, e o governo do Vice-Presidente Michel Temer, durante os dois últimos anos do mandato presidencial, devido à evolução das in-

vestigações realizadas pela Polícia Federal e a Procuradoria Geral, resultaram em acusações de corrupção ao ex-Presidente Temer. Além da insegurança política e econômica do período no país, em julho de 2017, o ex-Presidente Luiz Inácio Lula da Silva foi condenado por corrupção e lavagem de dinheiro por um tribunal federal regional no estado do Paraná, em conexão com a Operação Lava Jato.

No Peru, em 30 de setembro de 2019, o Presidente Martín Vizcarra moveu uma ação executiva para dissolver o Congresso peruano e solicitou uma nova eleição de membros para o Congresso. Em resposta à dissolução do Congresso, os ex-membros do órgão legislativo votaram a favor de afastar o Presidente Vizcarra por doze meses e nomearam a Vice-Presidente Mercedes Araoz como presidente interina, para substituir Vizcarra temporariamente. A Vice-Presidente Araoz renunciou ao cargo de presidente interina no dia seguinte. Em 14 de janeiro de 2020, o Tribunal Constitucional peruano determinou que a ação executiva movida pelo Presidente Vizcarra era constitucional e juridicamente válida. Em 26 de janeiro de 2020, foram realizadas eleições legislativas para escolher o novo Congresso. O novo Congresso está dividido e provavelmente será renovado nas próximas eleições gerais, marcadas para abril de 2021.

Em 20 de outubro de 2020, um grupo de 27 congressistas apresentou uma proposta para a realização de novos processos de julgamento político contra o Presidente Vizcarra, como resultado de acusações que alegam que ele recebeu pagamentos ilícitos de empresas construtoras quando era governador de Moquegua (entre 2011 e 2014). Em

2 de novembro de 2020, o Congresso peruano votou a favor de realizar um novo processo de impeachment. Em 9 de novembro de 2020, com o voto a favor dos membros qualificados necessários do Congresso, foi aprovado o impeachment do Presidente Vizcarra. Como, naquele momento, o Peru não tinha um Vice-Presidente designado, o então Presidente do Congresso, Manuel Arturo Merino de Lama, assumiu o cargo de presidente interino. Desde então, o Peru tem sofrido tumultos políticos e sociais, seguidos por múltiplos protestos pelo país. Em 15 de novembro de 2020, Manuel Arturo Merino de Lama renunciou ao cargo de presidente interino. Em 16 de novembro de 2020, o Congresso elegeu o congressista Francisco Rafael Sagasti Hochhausler como Presidente do Congresso, que então assumiu o cargo de presidente interino em 17 de novembro de 2020 até 28 de julho de 2021.

Apesar disso, o Peru pretende realizar eleições gerais em abril de 2021 para eleger um novo presidente e um Congresso, o que aumenta ainda mais a insegurança na economia peruana. No passado, os governos impuseram controles nos preços, nos tipos de câmbio, nos investimentos locais e estrangeiros e no comércio internacional, restringiu a capacidade das empresas de demitir funcionários, desapropriou ativos da indústria privada e proibiu o envio de fundos a investidores estrangeiros. Não podemos saber ao certo se o novo governo peruano (nomeado pelo Congresso) ou se o governo peruano que será eleito em 2021 continuará empregando políti-

cas econômicas favoráveis aos negócios e de mercado aberto que estimulam o crescimento e a estabilidade da economia.

Em outubro de 2019, o Chile testemunhou protestos significativos relacionados à situação econômica, que resultaram na declaração de estado de emergência em diversas cidades importantes. Os protestos no Chile começaram com críticas sobre desigualdade social, falta de educação de qualidade, baixa aposentadoria, aumento dos preços e baixo salário-mínimo. Se os tumultos sociais no Chile continuassem ou aumentassem, poderiam resultar em atrasos operacionais ou afetar negativamente nossa capacidade de operar no país.

Além disso, as iniciativas para atender às reivindicações dos manifestantes já estão sendo discutidas no Congresso chileno. Essas iniciativas incluem reformas trabalhistas, fiscais e de previdência, entre outras. Não é possível prever o efeito dessas mudanças, pois ainda estão sendo discutidas, mas elas poderiam resultar em aumento no pagamento de remunerações e salários, assim como em aumento de impostos. Em 25 de outubro de 2020 (adiado desde 26 de abril de 2020, devido ao impacto da pandemia da Covid-19), o Chile aprovou amplamente um referendo para voltar a alterar a Constituição por meio de uma convenção constitucional. A eleição para escolher a convenção constitucional que será composta por 155 membros ocorrerá em 11 de abril de 2021. Após isso, a convenção terá nove meses, com a possibilidade de prorrogação por mais três meses, para apresentar uma nova Constituição, que será aprovada ou recusada em um referendo durante o ano de 2022. Além disso, o Chile vai realizar eleições presidenciais e parlamentares em novembro de 2021.

Embora as condições na América Latina variem de um país ao outro, as reações dos nossos clientes diante das situações na região poderiam resultar em uma diminuição no tráfego de passageiros, o que poderia ter um efeito negativo na nossa situação financeira e nos resultados das nossas operações.

Os países da América Latina passaram por períodos de condições macroeconômicas desfavoráveis.

Nossos negócios dependem das condições econômicas predominantes nessa região. Os países latino-americanos enfrentam, historicamente, instabilidade econômica, incluindo períodos irregulares de crescimento econômico e deterioração significativa. Taxas elevadas de juros, inflação (em alguns casos, substancial e prolongada) e desemprego costumam caracterizar as economias. Considerando que as commodities, como produtos agrícolas, minerais e metais, representam uma porcentagem importante das exportações de diversos países latino-americanos, essas economias são particularmente sensíveis às variações nos preços delas. Os investimentos na região também poderiam estar sujeitos a riscos cambiais, como ocorre com as restrições no fluxo de dinheiro que entra e sai do país, a volatilidade extrema em relação ao dólar e a desvalorização.

Por exemplo, no passado o Peru sofreu períodos de grave recessão econômica, desvalorizações monetárias, inflação elevada e instabilidade política, o que resultou em consequências negativas na economia. Não podemos garantir que o Peru não sofrerá situações adversas semelhantes no futuro, mesmo se dentro de alguns anos houver a conclusão de processos democráticos sem violência. Não podemos garantir que as administrações atuais ou futuras manterão políticas econômicas favoráveis às empre-

sas e de mercado aberto, ou políticas que estimulem o crescimento econômico e a estabilidade social. No Brasil, o PIB real diminuiu 3,5% em 2015 e 3,3% em 2016, aumentou 1,3% em 2017 e 2018 e 1,1% em 2019, de acordo com o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). Além disso, a avaliação de crédito do governo federal do país foi reduzida em 2015 e 2016 por todas as principais agências avaliadoras e não conta com grau de investimento. Não podemos fazer garantias sobre as políticas que poderiam ser implementadas pela recém-eleita administração da Argentina ou que os eventos políticos desse país não afetarão a economia de maneira negativa.

Sendo assim, qualquer mudança na economia dos países latino-americanos onde a LATAM e suas filiais operam ou nas políticas econômicas dos governos poderia ter um efeito negativo sobre os negócios, a situação financeira e os resultados das operações.

RISCOS RELACIONADOS ÀS NOSSAS AÇÕES ORDINÁRIAS E AOS ADS

Como ainda é preciso determinar nossa estrutura de capital posterior à falência e qualquer mudança na estrutura de capital pode ter um efeito negativo importante nos portadores de ADS ou ações, operar os ADS ou nossas ações durante a tramitação do processo do Capítulo 11 é altamente especulativo e traz riscos substanciais.

Nossa estrutura de capital posterior à falência será estabelecida de acordo com um plano de reorganização que requer aprovação do tribunal de falências. A reorganização da nossa estrutura de capital pode incluir trocas de instrumentos de capital novos por instrumentos de capital existentes, ou instrumentos de dívida por instrumentos de capital, o que diluiria qualquer valor dos nossos instrumentos de capital existentes e, por sua vez, pode prever a extinção de todas as participações de capital existentes na nossa empresa. Nesse caso, os valores investidos pelos portadores de ADS ou nossas ações não serão recuperáveis e perderão o valor. Como resultado do nosso processo do Capítulo 11, em 10 de junho de 2020, a Bolsa de Nova York (NYSE) notificou a SEC sobre sua intenção de retirar os ADS da listagem e o registro na Bolsa, em vigor a partir da abertura do mercado em 22 de junho de 2020. Na data deste relatório anual, os ADS são negociados no mercado de balcão (OTC), que é um mercado menos líquido. Não é possível garantir que os ADS continuarão em operação no mercado de balcão ou que existirá um mercado público para os ADS no futuro, que os distribuidores e corretores continuarão oferecendo cotações públicas dos ADS, que o volume de negociação dos ADS será suficiente para prever um mercado comercial eficiente, que as cotações dos ADS podem ser bloqueadas no futuro ou que seremos capazes de voltar a oferecer os ADS em uma bolsa de valores.

Os preços de negociação dos ADS ou de nossas ações não têm relação alguma com a recuperação real, se houver, por parte dos portadores no contexto do nosso processo do Capítulo 11. Além disso, os preços de negociação dos ADS ou de nossas ações podem enfrentar variações e volatilidade signifi-

cativas. Devido a esses e outros riscos descritos neste relatório anual, a negociação dos ADS ou de nossas ações durante a tramitação do nosso processo do Capítulo 11 expõe riscos substanciais, portanto recomendamos precaução em relação aos investimentos existentes e futuros nesses valores.

Nossos principais acionistas poderiam ter interesses diferentes dos demais.

Um dos principais grupos de acionistas, o Grupo Cueto (o “Grupo Cueto”), possuía 16,39% das ações ordinárias em 28 de fevereiro de 2021. O Grupo Amaro (o “Grupo Amaro”), em 28 de fevereiro de 2021, tinha 6,40% das ações da LATAM por meio da TEP Chile e da TEP Aeronáutica S.A. O Grupo Amaro anteriormente tinha uma participação de 21,88% na Costa Verde Aeronáutica S.A., o principal veículo legal por meio do qual o Grupo Cueto mantinha suas ações da LATAM, que incluíam 4,42% dos 6,40% das ações da LATAM em poder do Grupo Amaro. Entretanto, em 28 de dezembro de 2020, foi criada a TEP Aeronáutica S.A. por meio de uma cisão da Costa Verde Aeronáutica S.A., e a participação do Grupo Amaro na Costa Verde Aeronáutica S.A. foi transferida para a nova sociedade, com o Grupo Amaro sendo o único proprietário e que, em 28 de fevereiro de 2021, possuía 4,42% das ações da LATAM. Conforme um acordo existente de acionistas, o Grupo Cueto e o Grupo Amaro também concordaram em empenhar esforços em boa-fé para chegar a um acordo e atuar em conjunto sobre todas as ações realizadas pelo nosso conselho ou assembleias de acionistas e, caso tal acordo não seja possível, seguir as propostas do conselho. As decisões da Empresa que exijam maioria de votos, de acordo com a legislação chile-

na, estão sujeitas a acordos de voto entre o Grupo Cueto e o Grupo Amaro. Além disso, outros acionistas, incluindo a Delta Air Lines, Inc., que em 28 de fevereiro de 2021 manteve 20,00% das nossas ações ordinárias, e a Qatar Airways Investments (UK) Ltd., que em 28 de fevereiro de 2021 manteve 9,999999918% das ações ordinárias, poderiam ter interesses diferentes dos demais acionistas.

De acordo com os termos do Contrato de Depósito que rege nossos ADS, se os portadores de ADS não disponibilizarem à JP Morgan Chase Bank, N.A., em sua capacidade de depositário dos ADS, instruções oportunas para o voto das ações ordinárias subjacentes aos ADR, o depositário considerará como instrução para outorgar a uma pessoa designada pelo conselho o poder discricionário de voto sobre essas ações ordinárias. A pessoa designada pelo conselho para exercer esse poder discricionário de voto poderia ter interesses alinhados aos dos nossos acionistas majoritários, mas diferentes dos interesses dos demais acionistas. Historicamente, os membros do conselho elegem o presidente para exercer esse poder. Por exemplo, os membros do conselho eleitos pelos acionistas em 2020 escolheram Ignacio Cueto para ocupar esse posto.

A operação dos nossos ADS e das ações ordinárias no mercado de ações é limitada e poderia sofrer uma grande crise de liquidez e volatilidade de preços.

Nossas ações ordinárias são negociadas nas duas bolsas

chilenas. Os mercados de ações chilenos são menores, têm menos liquidez e mais volatilidade que os principais mercados dos Estados Unidos. Além disso, eles poderiam ser afetados de maneira considerável por situações em outros mercados emergentes, principalmente de outros países na América Latina. Sendo assim, embora Você tenha o direito de retirar suas ações ordinárias subjacentes aos ADS do depositário a qualquer momento, sua capacidade de vender essas ações pelo valor e pelo preço no momento escolhido poderia ser consideravelmente reduzida. Esse mercado de operação limitado também poderia aumentar a volatilidade dos preços dos ADS ou das ações ordinárias subjacentes aos ADS.

Os portadores dos ADR poderiam ser negativamente afetados pelas desvalorizações de moeda e flutuações nos tipos de câmbio.

Se o tipo de câmbio do peso chileno tiver queda em relação ao dólar, o valor dos ADS e de qualquer distribuição realizada sobre eles por parte do depositário poderia ser negativamente afetada. As distribuições em espécie realizadas sobre os ADS são recebidas pelo depositário (representado pelo banco depositário no Chile) em pesos, convertidas pelo banco depositário em dólares de acordo com o tipo de câmbio em vigor no momento e distribuídas pelo depositário aos portadores dos ADR que representam esses ADS. Além disso, o depositário incorrerá nos gastos de conversão da moeda (que serão absorvidos pelos portadores dos ADR) em relação à conversão de moedas estrangeiras e a subsequente distribuição de dividendos ou outros pagamentos sobre os ADS.

Futuras mudanças nos controles de investimento estrangeiros e nas retenções fiscais no Chile poderiam afetar de maneira negativa os não residentes que fizeram investimentos nas nossas ações.

No passado, os investimentos em ações no Chile por parte de não residentes estavam sujeitos a diversas normas de controle do tipo de câmbio que rege a repatriação de investimentos e fundos obtidos. Embora não estejam em vigor no momento, os regulamentos do Banco Central do Chile impunham esses controles cambiais no passado. Apesar disso, os investidores estrangeiros tinham que fornecer ao Banco Central informações relacionadas aos investimentos de capital e realizar tais operações dentro do mercado de câmbio formal. As mudanças nas retenções fiscais poderiam afetar de maneira negativa as pessoas não residentes no Chile que fizeram investimentos nas nossas ações.

Não podemos garantir que, no futuro, não serão impostas ou exigidas restrições adicionais no Chile aplicáveis aos portadores de ADR, à alienação das ações ordinárias subjacentes aos ADS ou à repatriação dos recursos de aquisição, alienação ou pagamento de dividendos, bem como não podemos avaliar a duração ou o impacto que essas possíveis restrições trariam caso sejam impostas ou exigidas.

É possível que nossos portadores de ADS não poderão exercer seus direitos preferenciais em determinadas circunstâncias.

É a medida que um titular dos nossos ADS não possa exercer seus direitos de opção preferencial por não ter apresentado uma declaração de registro, o depositário tentará vender os

direitos de opção preferencial do portador e distribuir os lucros líquidos da venda, dos honorários e dos gastos do depositário, ao portador, sempre que existir um mercado secundário para esses direitos e que se possa reconhecer um prêmio sobre o custo da venda. É possível esperar o desenvolvimento de um mercado secundário para a venda de direitos de opção preferencial se o preço de assinatura das nossas ações ordinárias após o exercício dos direitos estiver abaixo do preço de mercado predominante das nossas ações comuns. Entretanto, não podemos garantir a criação desse mercado secundário de direitos de opção preferencial em relação a qualquer emissão futura das nossas ações ordinárias ou, caso ocorra a criação desse mercado, que será possível reconhecer um prêmio pela venda. Os valores recebidos pela venda ou cessão dos direitos de opção preferencial relacionados às nossas ações comuns estarão sujeitos a impostos no Chile e nos Estados Unidos. A incapacidade dos portadores de ADS de exercer os direitos de opção preferencial sobre as ações ordinárias subjacentes aos ADS poderia resultar em uma mudança na porcentagem de posse de ações ordinárias após uma oferta aos direitos de opção preferencial. Caso não ocorra a criação de um mercado secundário para a venda de direitos de opção preferencial e esses direitos não possam ser vendidos, eles vão expirar e o titular dos nossos ADS não obterá nenhum valor pela concessão dos direitos de opção preferencial. Em qualquer caso, os juros sobre o capital de um portador de ADS na nossa empresa serão diluídos proporcionalmente.

Não temos obrigação de divulgar tanta informação aos investidores quanto as emissoras norte-americanas e, conseqüentemente, é possível que Você receba menos informações sobre nós do que receberia sobre uma empresa semelhante norte-americana.

Os requisitos de divulgação corporativa que se aplicam a nós poderiam não ser equivalentes aos aplicáveis a uma empresa norte-americana e, conseqüentemente, é possível que Você receba menos informações sobre nós do que receberia sobre uma empresa semelhante norte-americana. Estamos sujeitos aos requisitos de informe estabelecidos na Lei de Bolsas de Valores de 1934, de acordo com a respectiva emenda (a “Lei de Valores”). Os requisitos de informe que se aplicam às emissoras estrangeiras de acordo com a Lei de Valores são mais limitados do que aqueles aplicáveis às emissoras norte-americanas. As informações disponíveis ao público sobre as emissoras de valores inscritas nas bolsas chilenas também oferecem menos detalhes sobre certos aspectos do que as informações publicadas regularmente pelas empresas que negociam nos Estados Unidos ou em outros países. Além disso, existe um nível menor de regulação no mercado de ações chileno e de atividades dos investidores nesses mercados, em comparação com o nível de regulação dos mercados de ação nos Estados Unidos e outros países desenvolvidos.

Mudanças climáticas

305-1, 305-2, 305-3, 305-4 e 305-5

GASES DE EFEITO ESTUFA (t CO ₂ e)	2017	2018	2019	2020	Δ 2020/2019
Emissões diretas ¹	11.051.171	11.513.608	12.149.725	5.614.368	-53,79%
Emissões indiretas ²	24.498	16.759	18.423	16.355	-11,23%
Outras emissões indiretas ³	11.382	4.750	218.174	24.827	-88,62%
Total	11.087.051	11.535.117	12.386.323	5.655.551	-54,34%
Intensidade de emissões na operação total (kg CO ₂ e/100 RTK)	79,89	80,34	83,69	81,62	-2,48%
Intensidade de emissões nas operações aéreas (kg CO ₂ e/100 RTK)	79,45	80,06	82,02	80,69	-1,62%
Intensidade de emissões (valor líquido) na operação total (kg CO ₂ e/100 RTK) ⁴	77,50	77,86	82,79	79,68	-3,76%

1 Emissões diretas (Escopo 1): consumo de combustíveis nas operações aéreas, fontes fixas e veículos da frota LATAM, além de emissões fugitivas de gases refrigerantes.

2 Emissões indiretas (Escopo 2): compra de energia elétrica. O cálculo de emissões considera as diferentes matrizes energéticas dos países onde a LATAM opera.

3 Outras emissões indiretas (Escopo 3): transporte terrestre relacionado a operações (colaboradores, fornecedores e resíduos) e deslocamento aéreo (em outras companhias) de colaboradores em atividades de trabalho.

4 Considera as compensações de emissões realizadas.

FONTE	FATOR DE EMISSÃO
Combustível de aviação	3,15 kg CO ₂ /kg combustível
Gasolina	69.300 kg CO ₂ /TJ
Diesel	74.100 kg CO ₂ /TJ
Gás natural	56.100 kg CO ₂ /TJ
Gás liquefeito de petróleo (GLP)	63.100 kg CO ₂ /TJ

ESCOPO DAS INFORMAÇÕES (%)	2017	2018	2019	2020
Combustível de aviação – operação aérea	100	100	100	100
Combustível – fontes fixas				
Diesel	96	96	96	96
Gás natural	100	100	100	100
Gasolina	100	100	100	100
GLP	100	100	100	100
Combustível – fontes móveis				
Diesel	96	96	96	96
Gasolina	96	96	96	96
GLP	100	100	100	100
Gases refrigerantes (vários)	100	100	100	100
Eletricidade	100	100	100	100
Transporte em outras linhas aéreas (combustível de aviação)	100	100	100	100

305-6 e 305-7

EMISSIONES ATMOSFÉRICAS SIGNIFICATIVAS	2017	2018	2019	2020	Δ 2020/2019 (%)
Óxidos de nitrogênio (NOx) – (t)	37.876	39.485	41.697	19.207	-53,9%
Intensidade na operação de passageiros (g/RPK)	0,253	0,256	0,261	0,273	4,6%
Intensidade na operação de carga (g/RTK)	1,822	1,718	1,880	1,792	-4,7%
Óxidos de enxofre (SOx) – (t)	1.678	1.749	1.847	851	-53,9%
Intensidade na operação de passageiros (g/RPK)	0,011	0,011	0,012	0,012	4,6%
Intensidade na operação de carga (g/RTK)	0,081	0,076	0,083	0,079	-4,7%
Gases que afetam a camada de ozônio ¹	23,84	46,7	21,2	7,8	-63,3%

1 Inclui (2018): Halon-1301; HCFC-141b; HCFC-22; HFC-125; HFC-134a; HFC143a; HFC-32; R410A; e R507A.

Gestão ambiental e ecoeficiência

302-1	2017	2018	2019	2020
CONSUMO INTERNO DE ENERGIA (TJ)				
Energia não renovável				
Combustível de aviação	151.502,79	157.940,61	166.786,63	76.826,10
Gasolina	7,81	6,90	9,64	3,97
Diesel	271,81	178,10 ¹	118,63	97,74
GLP	7,10	7,60	8,35	6,28
Gás natural	0,59	0,41	0,42	0,29
Eletricidade ²	136.755,77	106.125,12	55.194,86	35.961,65
Total energia não renovável	288.545,87	264.258,74	222.118,53	112.896,04
Energia renovável				
Etanol	0,09	0,25	20,65	0,20
Eletricidade ²	103.612,59	76.181,32	161.444,19	105.624,34
Total energia renovável ³	103.612,68	76.181,57	161.464,84	105.624,55
Total	392.158,55	340.440,31	383.583,38	218.520,59

1 Houve diminuição de consumo no Chile pela terceirização das atividades de *ground handling*.

2 A eletricidade consumida vem de distintas fontes. O percentual de participação de cada uma das fontes varia ano a ano conforme a matriz elétrica de cada país.

3 Difere do publicado em relatórios anteriores porque os cálculos de energia renovável e não renovável foram revisados.

Desafio conjunto

GRUPO LATAM E SUAS FILIAIS — TAXA DE ROTATIVIDADE 401-1			
	2018	2019	2020
Por gênero			
Homens	9,9	12,3	60,6
Mulheres	20,8	15,9	49,6
Por faixa etária			
Até 30 anos	30,6	23,0	82,2
De 31 a 40 anos	11,9	11,9	50,6
De 41 a 50 anos	3,7	7,9	35,5
De 51 a 60 anos	1,7	7,8	42,2
A partir de 61 anos	1,9	15,2	104,2
Por país			
Argentina ¹	8,3	7,8	181,3
Brasil	15,9	11,2	45,3
Chile	13,4	18,8	56,3
Colômbia	10,9	18,0	40,8
Equador	13,1	17,8	65,1
Estados Unidos	16,0	22,2	37,2
Peru	8,0	13,0	57,0
Outros	34,4	17,8	77,33
Total	14,2	13,7	53,7

1 As operações domésticas da filial foram suspensas em junho de 2020.

GRUPO LATAM E SUAS FILIAIS – NOVAS CONTRATAÇÕES 401-1	TOTAL	TASA
Argentina ¹	40	4,8%
Brasil	927	6,0%
Chile	530	7,4%
Colômbia	81	7,3%
Equador	32	6,7%
Estados Unidos	9	4,3%
Peru	254	9,4%
Outros	23	4,9%
Total	1.896	6,7%

Segurança da equipe

GRUPO LATAM E SUAS FILIALES – SEGURANÇA OCUPACIONAL 403-9	TOTAL	TASA
Acidentes de trabalho de consequência grave ¹		
Peru	3	0,09
Outras filiais	0	0,00
Total	3	0,01
Acidentes de trabalho de comunicação obrigatória ²		
Argentina	4	0,24
Brasil	60,5	0,32
Chile	45,0	0,54
Colômbia	3,0	0,25
Equador	8,0	1,39
Peru	20,0	0,61
Outros (inclui Estados Unidos)	5,0	0,29
Total	145,5	0,41
Óbitos decorrentes de lesões por acidente de trabalho ³	0	0,00

Notas:

O cálculo das taxas segue a fórmula: Total de incidentes/Dotação média x 100.

1 Não inclui óbitos. Obs.: a filial no Peru foi a única a ter acidentes de trabalho de consequência grave em 2020.

2 Inclui óbitos.

3 Inclui acidentes de trajeto nos casos em que a empresa fornece o transporte. Não houve nenhum óbito.

RESULTADOS FINANCEIROS



Demonstrações financeiras

(em espanhol)



LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES
ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS
31 DE DICIEMBRE DE 2020

CONTENIDO

Estado de situación financiera clasificado consolidado
Estado de resultados consolidado por función
Estado de resultados integrales consolidado
Estado de cambios en el patrimonio consolidado
Estado de flujos de efectivo consolidado - método directo
Notas a los estados financieros consolidados

CLP - PESOS CHILENOS
ARS - PESOS ARGENTINOS
US\$ - DOLARES ESTADOUNIDENSES
MUS\$ - MILES DE DOLARES ESTADOUNIDENSES
MMUS\$ - MILLONES DE DOLARES ESTADOUNIDENSES
COP - PESOS COLOMBIANOS
BRL/R\$ - REALES BRASILEÑOS
MRS - MILES DE REALES BRASILEÑOS



INFORME DEL AUDITOR INDEPENDIENTE

Santiago, 9 de marzo de 2021

Señores Accionistas y Directores
Latam Airlines Group S.A.

Hemos efectuado una auditoría a los estados financieros consolidados adjuntos de Latam Airlines Group S.A. y filiales, que comprenden los estados de situación financiera clasificado consolidado al 31 de diciembre de 2020 y 2019, los estados de resultados consolidados por función, de resultados integrales consolidado, de cambios en el patrimonio consolidado y de flujos de efectivo consolidado - método directo por los años terminados en esas fechas y las correspondientes notas a los estados financieros consolidados.

Responsabilidad de la Administración por los estados financieros consolidados

La Administración es responsable por la preparación y presentación razonable de estos estados financieros consolidados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF). Esta responsabilidad incluye el diseño, implementación y mantención de un control interno pertinente para la preparación y presentación razonable de estados financieros consolidados que estén exentos de representaciones incorrectas significativas, ya sea debido a fraude o error.

Responsabilidad del auditor

Nuestra responsabilidad consiste en expresar una opinión sobre estos estados financieros consolidados a base de nuestras auditorías. Efectuamos nuestras auditorías 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 consolidados están exentos de representaciones incorrectas significativas.

Una auditoría comprende efectuar procedimientos para obtener evidencia de auditoría sobre los montos y revelaciones en los estados financieros consolidados. Los procedimientos seleccionados dependen del juicio del auditor, incluyendo la evaluación de los riesgos de representaciones incorrectas significativas de los estados financieros consolidados ya sea debido a fraude o error. Al efectuar estas evaluaciones de los riesgos, el auditor considera el control interno pertinente para la preparación y presentación razonable de los estados financieros consolidados de la entidad con el objeto de diseñar procedimientos de auditoría que sean apropiados en las circunstancias, pero sin el propósito de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno de la entidad. En consecuencia, no expresamos tal tipo de opinión. Una auditoría incluye, también, evaluar lo apropiadas que son las políticas de contabilidad utilizadas y la razonabilidad de las estimaciones contables significativas efectuadas por la Administración, así como una evaluación de la presentación general de los estados financieros consolidados.

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido es suficiente y apropiada para proporcionarnos una base para nuestra opinión.

PwC Chile, Av. Andrés Bello 2711 - piso 5, Las Condes - Santiago, Chile
RUT: 81.513.400-1 | Teléfono: (56 2) 2940 0000 | www.pwc.cl



Santiago, 9 de marzo de 2021
Latam Airlines Group S.A. y filiales
2

Opinión

En nuestra opinión, los mencionados estados financieros consolidados presentan razonablemente, en todos sus aspectos significativos, la situación financiera de Latam Airlines Group S.A. y filiales al 31 de diciembre de 2020 y 2019, los resultados de sus operaciones y los flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).

Énfasis en un asunto - Empresa en marcha

Los estados financieros consolidados adjuntos, han sido preparados suponiendo que la Compañía continuará como una empresa en marcha. Como se indica en la Nota 2 a los estados financieros, la Sociedad se ha visto impactada en sus operaciones producto de la pandemia COVID 19 y se ha incluido una declaración de la existencia de una duda sustancial acerca de la capacidad de la Sociedad para continuar como una empresa en marcha. La evaluación de la Administración de estos hechos y sus planes al respecto, también se describen en la Nota 2. Los estados financieros no incluyen ningún ajuste que pudiera resultar de la resolución de esta incertidumbre. No se modifica nuestra opinión en relación con este asunto.

Énfasis en un asunto - Proceso voluntario de reorganización y reestructuración de su deuda

Tal como se indica en la Nota 2 a los estados financieros consolidados, con fecha 26 de mayo de 2020 y 9 de julio de 2020, la Sociedad matriz y algunas de sus filiales se acogieron a una protección voluntaria, bajo el proceso de reorganización financiera del Capítulo 11 del Código de Bancarrotas de los Estados Unidos de América. No se modifica nuestra opinión en relación con este asunto.

Firmado digitalmente por Renzo Piero Corona Spedaliere RUT: 6.373.028-9. El certificado correspondiente puede visualizarse en la versión electrónica de este documento.

Índice de las Notas a los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales

Notas	Página
1 - Información general	1
2 - Resumen de principales políticas contables	5
2.1. Bases de preparación	5
2.2. Bases de consolidación	16
2.3. Transacciones en moneda extranjera	17
2.4. Propiedades, plantas y equipos	19
2.5. Activos intangibles distintos de la plusvalía	20
2.6. Plusvalía	20
2.7. Costos por intereses	21
2.8. Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros	21
2.9. Activos financieros	21
2.10. Instrumentos financieros derivados y actividades de cobertura	22
2.11. Inventarios	23
2.12. Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	24
2.13. Efectivo y equivalentes al efectivo	24
2.14. Capital emitido	24
2.15. Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	24
2.16. Préstamos que devengan intereses	24
2.17. Impuestos corrientes y diferidos	25
2.18. Beneficios a los empleados	25
2.19. Provisiones	26
2.20. Ingresos ordinarios provenientes de contratos con clientes	26
2.21. Arrendamientos	28
2.22. Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	29
2.23. Mantenimiento	29
2.24. Medioambiente	30
3 - Gestión del riesgo financiero	31
3.1. Factores de riesgo financiero	31
3.2. Gestión del riesgo del capital	47
3.3. Estimación del valor justo	47
4 - Estimaciones y juicios contables	50
5 - Información por segmentos	54
6 - Efectivo y equivalentes al efectivo	55
7 - Instrumentos financieros	56
8 - Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar corrientes y cuentas por cobrar no corrientes	58
9 - Cuentas por cobrar y por pagar a entidades relacionadas	60
10 - Inventarios	61
11 - Otros activos financieros	62
12 - Otros activos no financieros	63
13 - Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	64

14 - Inversiones en subsidiarias	65
15 - Activos intangibles distintos de la plusvalía	68
16 - Plusvalía y activos intangibles de vida útil indefinida	69
17 - Propiedades, plantas y equipos	72
18 - Impuestos corrientes y diferidos	79
19 - Otros pasivos financieros	83
20 - Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	94
21 - Otras provisiones	95
22 - Otros pasivos no financieros	98
23 - Provisiones por beneficios a los empleados	99
24 - Cuentas por pagar, no corrientes	101
25 - Patrimonio	101
26 - Ingresos de actividades ordinarias	105
27 - Costos y gastos por naturaleza	106
28 - Otros ingresos, por función	108
29 - Moneda extranjera y diferencias de cambio	108
30 - Ganancia (pérdida) por acción	116
31 - Contingencias	117
32 - Compromisos	131
33 - Transacciones con partes relacionadas	134
34 - Pagos basados en acciones	135
35 - Estado de flujo de efectivo	136
36 - Medioambiente	139
37 - Hechos posteriores a la fecha de los Estados Financieros	140

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES
ESTADO DE SITUACION FINANCIERA CLASIFICADO CONSOLIDADO

ACTIVOS	Nota	A131 de	A131 de
		diciembre de	diciembre de
		2020	2019
		MU\$S	MU\$S
Activos corrientes			
Efectivo y equivalentes al efectivo	6 - 7	1.695.841	1.072.579
Otros activos financieros, corrientes	7 - 11	50.250	499.504
Otros activos no financieros, corrientes	12	155.892	313.449
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	7 - 8	599.381	1.244.348
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	7 - 9	158	19.645
Inventarios corrientes	10	323.574	354.232
Activos por impuestos corrientes	18	42.320	29.321
Total de activos corrientes distintos de los activos o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios		2.867.416	3.533.078
Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios	13	276.122	485.150
Total activos corrientes		3.143.538	4.018.228
Activos no corrientes			
Otros activos financieros, no corrientes	7 - 11	33.140	46.907
Otros activos no financieros, no corrientes	12	126.782	204.928
Cuentas por cobrar, no corrientes	7 - 8	4.986	4.725
Activos intangibles distintos de la plusvalía	15 - 16	1.046.559	1.448.241
Plusvalía	16	-	2.209.576
Propiedades, plantas y equipos	17	10.730.269	12.919.618
Activos por impuestos diferidos	18	564.816	235.583
Total activos no corrientes		12.506.552	17.069.578
Total activos		15.650.090	21.087.806

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES
ESTADO DE SITUACION FINANCIERA CLASIFICADO CONSOLIDADO

PATRIMONIO Y PASIVOS	Nota	A131 de	A131 de
		diciembre de	diciembre de
		2020	2019
		MU\$S	MU\$S
PASIVOS			
Pasivos corrientes			
Otros pasivos financieros, corrientes	7 - 19	3.055.730	1.885.660
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	7 - 20	2.322.125	2.222.874
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	7 - 9	812	56
Otras provisiones, corrientes	21	23.774	5.206
Pasivos por impuestos corrientes	18	656	11.925
Otros pasivos no financieros, corrientes	22	2.088.791	2.835.221
Total de pasivos corrientes distintos de los pasivos incluidos en grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta		7.491.888	6.960.942
Total pasivos corrientes		7.491.888	6.960.942
Pasivos no corrientes			
Otros pasivos financieros, no corrientes	7 - 19	7.803.801	8.530.418
Cuentas por pagar, no corrientes	7 - 24	651.600	619.110
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, no corriente	7 - 9	396.423	-
Otras provisiones, no corrientes	21	588.359	286.403
Pasivo por impuestos diferidos	18	384.280	616.803
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	23	74.116	93.570
Otros pasivos no financieros no corrientes	22	702.008	851.383
Total pasivos no corrientes		10.600.587	10.997.687
Total pasivos		18.092.475	17.958.629
PATRIMONIO			
Capital emitido	25	3.146.265	3.146.265
Ganancias (pérdidas) acumuladas	25	(4.193.615)	352.272
Acciones propias en cartera	25	(178)	(178)
Otras reservas		(1.388.185)	(367.577)
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora		(2.435.713)	3.130.782
Participaciones no controladoras	14	(6.672)	(1.605)
Total patrimonio		(2.442.385)	3.129.177
Total patrimonio y pasivos		15.650.090	21.087.806

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES
ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADO POR FUNCIÓN

	Nota	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		2020 MUSS	2019 MUSS
Ingresos de actividades ordinarias	26	3.923.667	10.070.063
Costo de ventas	27	(4.513.228)	(7.951.269)
Ganancia (pérdida) bruta		(589.561)	2.118.794
Otros ingresos, por función	28	411.002	360.864
Costos de distribución	27	(294.278)	(580.046)
Gastos de administración	27	(499.512)	(735.218)
Otros gastos, por función	27	(692.939)	(422.792)
Gastos de actividades de reestructuración	27	(990.009)	-
Otras ganancias (pérdidas)	27	(1.874.789)	11.525
Ganancias/(pérdidas) de actividades operacionales		(4.530.086)	753.127
Ingresos financieros		50.397	26.283
Costos financieros	27	(586.979)	(589.934)
Diferencias de cambio		(48.403)	(32.571)
Resultado por unidades de reajuste		9.348	(14.989)
Ganancia/(Pérdida), antes de impuestos		(5.105.723)	141.916
Gasto por impuesto a las ganancias	18	550.188	53.697
GANANCIA/(PÉRDIDA) DEL EJERCICIO		(4.555.535)	195.613
Ganancia/(Pérdida), atribuible a los propietarios de la controladora		(4.545.887)	190.430
Ganancia/(Pérdida) atribuible a participaciones no controladoras	14	(9.648)	5.183
Ganancia/(Pérdida) del ejercicio		(4.555.535)	195.613
GANANCIAS/(PÉRDIDAS) POR ACCION			
Ganancias/(Pérdidas) básicas por acción (US\$)	30	(7,49642)	0,31403
Ganancias/(Pérdidas) diluidas por acción (US\$)	30	(7,49642)	0,31403

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES
ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES CONSOLIDADO

	Nota	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		2020 MUSS	2019 MUSS
GANANCIA/(PÉRDIDA) DEL EJERCICIO		(4.555.535)	195.613
Componentes de otro resultado integral que no se reclasificarán al resultado del ejercicio antes de impuestos			
Otro resultado integral, antes de impuestos, ganancias (pérdidas) por nuevas mediciones de planes de beneficios definidos	25	(3.968)	(10.636)
Total otro resultado integral que no se reclasificará al resultado del ejercicio antes de impuestos		(3.968)	(10.636)
Componentes de otro resultado integral que se reclasificarán al resultado del ejercicio antes de impuestos			
Diferencia de cambio por conversión			
Ganancias (pérdidas) por diferencia de cambio de conversión, antes de impuestos		(894.394)	(243.271)
Otro resultado integral, antes de impuestos, diferencias de cambio por conversión		(894.394)	(243.271)
Coberturas del flujo de efectivo			
Ganancias (pérdidas) por coberturas de flujos de efectivo, antes de impuestos	19	(119.970)	66.856
Otro resultado integral, antes de impuestos, coberturas del flujo de efectivo		(119.970)	66.856
Total otro resultado integral que se reclasificará al resultado del ejercicio antes de impuestos		(1.014.364)	(176.415)
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto		(1.018.332)	(187.051)
Impuesto a las ganancias relativos a componentes de otro resultado integral que no se reclasificará al resultado del ejercicio			
Impuesto a las ganancias relativo a nuevas mediciones de planes de beneficios definidos de otro resultado integral	18	924	2.873
Impuestos a las ganancias acumulados relativos a componentes de otro resultado integral que no se reclasificarán al resultado del ejercicio		924	2.873
Impuesto a las ganancias relativos a componentes de otro resultado integral que se reclasificará al resultado del ejercicio			
Impuesto a las ganancias relacionado con coberturas de flujos de efectivo de otro resultado integral		959	414
Impuestos a las ganancias acumulados relativos a componentes de otro resultado integral que se reclasificarán al resultado del ejercicio		959	414
Total otro resultado integral		(1.016.449)	(183.764)
Total resultado integral		(5.571.984)	11.849
Resultado integral atribuible a:			
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora		(5.566.991)	15.250
Resultado integral atribuible a participaciones no controladoras		(4.993)	(3.401)
TOTAL RESULTADO INTEGRAL		(5.571.984)	11.849

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO CONSOLIDADO

Nota	Patrimonio atribuible a la controladora													
	Cambios en otras reservas											Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	Participaciones no controladoras	Patrimonio total
	Capital emitido	Acciones propias en cartera	Reservas de diferencias de cambio en conversiones	Reservas de flujo de coberturas de flujo de efectivo	Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos	Reservas de pagos basados en acciones	Otras reservas varias	Total otras reservas	Ganancias (pérdidas) acumuladas	Reservas de				
										Reservas de	Reservas de			
MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$			
Patrimonio														
Saldo inicial al 1 de enero de 2020	3.146.265	(178)	(2.890.287)	56.892	(22.940)	36.289	2.452.469	(367.577)	352.272	3.130.782	(1.605)	3.129.177		
Cambios en patrimonio														
Resultado integral														
Ganancia (pérdida)	25	-	-	-	-	-	-	-	(4.545.887)	(4.545.887)	(9.648)	(4.555.535)		
Otro resultado integral		-	-	(900.226)	(117.833)	(3.045)	-	-	(1021.104)	(1021.104)	4.655	(1016.449)		
Total resultado integral		-	-	(900.226)	(117.833)	(3.045)	-	-	(1021.104)	(4.545.887)	(5.566.991)	(4.993)	(5.571.984)	
Transacciones con los accionistas														
Dividendos	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios, patrimonio	25-34	-	-	-	-	-	946	(450)	496	-	496	(74)	422	
Total transacciones con los accionistas		-	-	-	-	-	946	(450)	496	-	496	(74)	422	
Saldos al 31 de diciembre de 2020		3.146.265	(178)	(3.790.513)	(60.941)	(25.985)	37.235	2.452.019	(1.388.185)	(4.193.615)	(2.435.713)	(6.672)	(2.442.385)	

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO CONSOLIDADO

Nota	Capital emitido	Acciones propias en cartera	Reservas de diferencias de cambio en conversiones	Reservas de flujo de coberturas de flujo de efectivo	Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos	Reservas de pagos basados en acciones	Otras reservas varias	Total otras reservas	Ganancias (pérdidas) acumuladas	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	Participaciones no controladas	Patrimonio total	
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	
Patrimonio													
Saldo inicial al 1 de enero 2019	3.146.265	(178)	(2.656.644)	(9.333)	(15.178)	37.874	2.638.916	(4.365)	218.971	3.360.693	79.908	3.440.601	
Cambios en patrimonio													
Resultado integral													
Ganancia (pérdida)	25	-	-	-	-	-	-	-	190.430	190.430	5.183	195.613	
Otro resultado integral		-	(233.643)	66.225	(7.762)	-	-	(175.180)	-	(175.180)	(8.584)	(183.764)	
Total resultado integral		-	(233.643)	66.225	(7.762)	-	-	(175.180)	190.430	15.250	(3.401)	11.849	
Transacciones con los accionistas													
Dividendos	25	-	-	-	-	-	-	-	(57.129)	(57.129)	-	(57.129)	
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios, patrimonio	25-34	-	-	-	-	(1.585)	(186.447)	(188.032)	-	(188.032)	(78.112)	(266.144)	
Total transacciones con los accionistas		-	-	-	-	(1.585)	(186.447)	(188.032)	(57.129)	(245.161)	(78.112)	(323.273)	
Saldos al 31 de diciembre de 2019		3.146.265	(178)	(2.890.287)	56.892	(22.940)	36.289	2.452.469	(367.577)	352.272	3.130.782	(1.605)	3.129.177

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO - METODO DIRECTO

	Nota	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre	
		2020 MUS\$	2019 MUS\$
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de operación			
Clases de cobros por actividades de operación			
Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios		4.620.409	11.079.333
Otros cobros por actividades de operación		5.190	127.683
Clases de pagos			
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios		(3.817.339)	(6.663.875)
Pagos a y por cuenta de los empleados		(1.227.000)	(1.644.806)
Otros pagos por actividades de operación		(70.558)	(267.643)
Impuestos a las ganancias pagados		(65.692)	(45.311)
Otras entradas (salidas) de efectivo	35	13.593	241.286
Flujo de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación		(494.697)	2.826.667
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de inversión			
Otros cobros por la venta de patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades		1.464.012	4.063.582
Otros pagos para adquirir patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades		(1.140.940)	(4.131.890)
Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo		75.566	50.322
Compras de propiedades, planta y equipo		(324.264)	(1.276.621)
Compras de activos intangibles		(75.433)	(140.173)
Intereses recibidos		36.859	17.822
Otras entradas (salidas) de efectivo	35	(2.192)	(2.249)
Flujo de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión		33.608	(1.419.207)
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	35		
Pagos por cambios en las participaciones en la propiedad en subsidiarias que no dan lugar a la pérdida de control		(3.225)	(294.105)
Importes procedentes de préstamos de largo plazo		1.425.184	1.781.728
Importes procedentes de préstamos de corto plazo		560.296	93.000
Préstamos de entidades relacionadas		373.125	-
Reembolsos de préstamos		(793.712)	(1.860.455)
Pagos de pasivos por arrendamientos		(122.062)	(398.992)
Dividendos pagados		(571)	(55.116)
Intereses pagados		(210.418)	(550.877)
Otras entradas (salidas) de efectivo	35	(107.788)	(58.704)
Flujo de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación		1.120.829	(1.343.521)
Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio		659.740	63.939
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre efectivo y equivalentes al efectivo		(36.478)	(73.002)
Incremento neto de efectivo y equivalentes al efectivo		623.262	(9.063)
EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL PRINCIPIO DEL EJERCICIO	6	1.072.579	1.081.642
EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	6	1.695.841	1.072.579

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS

AL 31 DE DICIEMBRE DE 2020 Y 2019

NOTA 1 - INFORMACION GENERAL

LATAM Airlines Group S.A. (la "Sociedad") es una sociedad anónima abierta inscrita ante la Comisión para el Mercado Financiero bajo el No. 306, cuyas acciones se cotizan en Chile en la Bolsa Electrónica de Chile - Bolsa de Valores y Bolsa de Comercio de Santiago. Luego de la presentación del Capítulo 11, el programa ADR ya no se cotiza en NYSE. Desde entonces, los ADR de LATAM se negocian en Estados Unidos de Norteamérica en los mercados OTC (Over-The-Counter).

Su negocio principal es el transporte aéreo de pasajeros y carga, tanto en los mercados domésticos de Chile, Perú, Colombia, Ecuador y Brasil, como en una serie de rutas regionales e internacionales en América, Europa, África, Asia y Oceanía. Estos negocios son desarrollados directamente o por sus filiales en Ecuador, Perú, Brasil, Colombia, Argentina y Paraguay. Además, la Sociedad cuenta con filiales que operan en el negocio de carga en Chile, Brasil y Colombia.

La Sociedad se encuentra ubicada en Chile, en la ciudad de Santiago, en Avenida Américo Vespucio Sur N° 901, comuna de Renca.

Al 31 de diciembre de 2020 el capital estatutario de la Sociedad está representado por 604.407.693 acciones ordinarias y sin valor nominal. Todas las acciones se encuentran suscritas y pagadas considerando la reducción de capital que se produjo de pleno derecho, luego de transcurrido el plazo legal de tres años para suscribir el saldo de 466.832 acciones pendientes de colocación del último aumento de capital aprobado en agosto del año 2016.

Los mayores accionistas de la Sociedad son Delta Air Lines que posee un 20% y el Grupo Cueto que a través de las sociedades Costa Verde Aeronáutica S.A., Costa Verde Aeronáutica SpA, e Inv. Costa Verde Ltda y Cia en CPA, es dueño del 16,39% de las acciones emitidas por la Sociedad.

Al 31 de diciembre de 2020, la Sociedad contaba con un total de 4.131 accionistas en su registro. A esa fecha, aproximadamente un 8,75% de la propiedad de la Sociedad se encontraba en la forma de ADRs.

Para el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2020, la Sociedad tuvo un promedio de 35.717 empleados, terminando este ejercicio con un número total de 29.115 personas, distribuidas en 4.477 empleados de Administración, 15.664 en Operaciones, 5.918 Tripulantes de Cabina y 3.056 Tripulantes de Mando.

Las principales filiales que se incluyen en estos estados financieros consolidados, son las siguientes:

(a) Porcentajes de participación

RUT	Sociedad	Pais de origen	Moneda funcional	Al 31 de diciembre de 2020			Al 31 de diciembre de 2019		
				Directo	Indirecto	Total	Directo	Indirecto	Total
				%	%	%	%	%	%
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A. y Filiales	Chile	US\$	99,8361	0,1639	100,0000	99,8361	0,1639	100,0000
Extranjera	Latam Airlines Perú S.A.	Perú	US\$	23,6200	76,1900	99,8100	49,0000	21,0000	70,0000
93.383.000-4	Lan Cargo S.A.	Chile	US\$	99,8940	0,0041	99,8981	99,8940	0,0041	99,8981
Extranjera	Connecta Corporation	E.E.U.U.	US\$	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000
Extranjera	Prime Airport Services Inc. y Filial	E.E.U.U.	US\$	99,9714	0,0286	100,0000	99,9714	0,0286	100,0000
96.951.280-7	Transporte Aéreo S.A.	Chile	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	99,9999	0,0001	100,0000
96.631.520-2	Fast Air Almacenes de Carga S.A.	Chile	CLP	99,8900	0,1100	100,0000	99,8900	0,1100	100,0000
Extranjera	Laser Cargo S.R.L.	Argentina	ARS	96,2208	3,7792	100,0000	96,2208	3,7792	100,0000
Extranjera	Lan Cargo Overseas Limited y Filiales	Bahamas	US\$	99,9800	0,0200	100,0000	99,9800	0,0200	100,0000
96.969.690-8	Lan Cargo Inversiones S.A. y Filial	Chile	US\$	99,0000	1,0000	100,0000	99,0000	1,0000	100,0000
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A. y Filiales	Chile	US\$	99,7100	0,2900	100,0000	99,7100	0,2900	100,0000
96.847.880-K	Technical Training LATAM S.A.	Chile	CLP	99,8300	0,1700	100,0000	99,8300	0,1700	100,0000
Extranjera	Latam Finance Limited	Islas Caymán	US\$	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000
Extranjera	Peuco Finance Limited	Islas Caymán	US\$	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000
Extranjera	Professional Airline Services INC.	E.E.U.U.	US\$	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000
Extranjera	Jarletul S.A.	Uruguay	US\$	99,0000	1,0000	100,0000	99,0000	1,0000	100,0000
Extranjera	TAM S.A. y Filiales (*)	Brasil	BRL	63,0901	36,9099	100,0000	63,0901	36,9099	100,0000

(*) Al 31 de diciembre de 2020, el porcentaje de participación indirecto sobre TAM S.A. y Filiales proviene de Holdco I S.A., sociedad sobre la cual LATAM Airlines Group S.A. posee una participación del 99,9983% sobre los derechos económicos y un 51,04% de los derechos políticos producto de la medida provisoria N° 863 del gobierno de Brasil implementada en diciembre de 2018 que permite a capitales extranjeros tener hasta un 100% de la propiedad.

(b) Información financiera

RUT	Sociedad	Estados de Situación Financiera						Resultado	
		Al 31 de diciembre de 2020			Al 31 de diciembre de 2019			Por los ejercicios terminados	
		Activos	Pasivos	Patrimonio	Activos	Pasivos	Patrimonio	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
		MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A. y Filiales (*)	404.944	1.624.944	(1.219.539)	632.673	1.487.248	(853.624)	(290.980)	(26.551)
Extranjera	Latam Airlines Perú S.A.	66.172	486.098	175.623	519.363	510.672	8.691	(175.485)	(3.550)
93.383.000-4	Lan Cargo S.A.	749.789	567.128	182.661	634.852	462.666	172.186	10.936	(4.157)
Extranjera	Connecta Corporation	57.922	17.335	40.587	64.100	24.023	40.087	500	1.677
Extranjera	Prime Airport Services Inc. y Filial (*)	25.050	26.265	(12.15)	22.068	23.102	(1034)	(181)	802
96.951.280-7	Transporte Aéreo S.A.	546.216	347.714	198.502	359.335	142.423	216.912	(39.032)	14.610
96.631.520-2	Fast Air Almacenes de Carga S.A.	20.132	11.576	8.556	20.182	12.601	7.581	500	796
Extranjera	Laser Cargo S.R.L.	(6)	-	(6)	(10)	-	(10)	-	-
Extranjera	Lan Cargo Overseas Limited y Filiales (*)	2.18.435	14.355	203.829	48.929	15.228	33.450	(92.623)	(6.579)
96.969.690-8	Lan Cargo Inversiones S.A. y Filial (*)	250.027	86.691	130.823	65.422	78.890	(12.111)	1.452	(2.497)
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A. y Filiales (*)	1.394	65	1.329	1.329	50	1.279	50	(54)
96.847.880-K	Technical Training LATAM S.A.	2.181	625	1.556	2.378	1.075	1.303	60	(282)
Extranjera	Latam Finance Limited	13.10.735	1.584.311	(273.576)	1.362.762	1.531.238	(168.476)	(105.100)	(90.736)
Extranjera	Peuco Finance Limited	1.307.721	1.307.721	-	664.458	664.458	-	-	-
Extranjera	Professional Airline Services INC.	17.345	14.772	2.573	3.509	1.950	1.559	1.014	1.096
Extranjera	Jarletul S.A.	34	1076	(1042)	150	860	(710)	(332)	(603)
Extranjera	TAM S.A. y Filiales (*)	3.110.055	3.004.935	105.120	5.090.180	3.550.875	1.539.305	(1.025.814)	186.140

(*) El Patrimonio informado corresponde al de la controladora, no incluye intereses no controlantes.

Adicionalmente, se ha procedido a consolidar entidades de cometido específico: 1. Chercán Leasing Limited, destinada al financiamiento de anticipos de aeronaves; 2. Guanay Finance Limited, destinada a la emisión de bono securitizado con futuros pagos de tarjeta de crédito; 3. Fondos de inversión privados; 4. Dia Patagonia Limited, Alma Leasing C.O. Limited, FC Initial Leasing Limited, Vari Leasing Limited, Dia Iguazu Limited, Condor Leasing C.O. Limited, FI Timothy Leasing Limited, Yamasa Sangyo Aircraft LA1 Kumiai, Yamasa Sangyo Aircraft LA2 Kumiai, LS-Aviation No.17 Co. Limited, LS-Aviation No.18 Co. Limited, LS-Aviation No.19 C.O. Limited, LS-Aviation No.20 C.O. Limited, LS-Aviation No.21 C.O. Limited, LS-Aviation No.22 C.O. Limited, LS-Aviation No.23 Co. Limited, y LS-Aviation No.24 Co. Limited, destinadas al financiamiento de aeronaves. Estas compañías han sido consolidadas según es requerido por NIIF 10.

Todas las entidades sobre las cuales se tiene control han sido incluidas en la consolidación. La Sociedad ha analizado los criterios de control de acuerdo con lo requerido por la NIIF 10. Para las sociedades que están bajo Capítulo 11 (ver nota 2), si bien en este proceso de reorganización las decisiones están sujetas a autorizaciones por parte de la Corte, dado que tanto estas sociedades como su matriz se encuentran bajo el mismo proceso ante la Corte de la misma jurisdicción, y bajo el mismo Juez, las decisiones de las subsidiarias se encuentran sujetas al mismo proceso de toma de decisiones de su matriz y por lo tanto la Administración ha considerado apropiado considerar que la Matriz mantiene el control sobre dichas entidades.

Los cambios ocurridos en el perímetro de consolidación entre el 1 de enero de 2019 y 31 de diciembre de 2020, se detallan a continuación:

(1) Incorporación o adquisición y modificación de sociedades.

- Con fecha 22 de diciembre de 2020, Línea Aérea Carguera de Colombia S.A. realiza un aumento de capital por 1.861.785 acciones, en consecuencia, su composición accionaria queda de la siguiente forma: LATAM Airlines Group S.A. con 4,57%, Fast Air S.A. con un 1,53%, Inversiones Lan S.A. con un 1,53%, Lan Pax Group S.A. con un 1,53% y Lan Cargo Inversiones S.A. 81,31%.
- Con fecha 22 de diciembre de 2020, Inversiones Aéreas S.A. realiza un aumento de capital por 9.504.335 acciones quedando su composición accionaria de la siguiente manera: LATAM Airlines Group S.A. con 33,41%, Línea Aérea Carguera de Colombia S.A. con 66,43% y Mas Investment Limited con 0,16%.
- Con fecha 22 de diciembre de 2020, Latam Airlines Perú S.A. realiza un aumento de capital por 12.312.020 acciones, en consecuencia, la composición accionaria queda de la siguiente forma: LATAM Airlines Group S.A. con 23,62% e Inversiones Aéreas S.A. con 76,19%.
- Con fecha 16 de diciembre de 2020, Lan Pax Group S.A. realiza aumento de capital por 23.678 acciones. Sin embargo, la composición accionaria no se ha modificado.
- Con fecha 18 de diciembre de 2020, Latam Ecuador S.A. realiza aumento de capital por 30.000.000 acciones, Sin embargo, la composición accionaria no se modifica.
- Con fecha 23 de marzo de 2020, Transporte Aéreo S.A. realiza un aumento de capital por 109.662 acciones las cuales fueron adquiridas por Mas Investment Limited, en consecuencia, la participación accionaria de Transporte Aéreo S.A. queda de la siguiente manera: Lan Cargo S.A. con un 87,12567%, Inversiones Lan S.A. con un 0,00012% y Mas Investment Limited con un 12,87421%.
- En abril de 2019 TAM Linhas Aereas S.A., por medio de una oferta pública de acciones, adquirió el 27,26% de las acciones de Multiplus S.A., de propiedad de los accionistas minoritarios. Con posterioridad la Sociedad TAM S.A. cedió el 72,74% de su participación en Multiplus S.A., a través de un aumento de capital, a TAM Linhas Aerea S.A.; al quedar el 100% de las acciones bajo control de TAM Linhas Aereas S.A. se realizó la fusión con Multiplus S.A., dejando de existir, esta última sociedad, como una empresa independiente el 31 de mayo de 2019. Como resultado de la fusión por incorporación el Programa de coalición y fidelización de Multiplus S.A. que fue identificado como una Unidad Generadora de Efectivo (UGE) independiente, y que además representaba un segmento operativo, pasa a formar parte, al igual que los otros programas de fidelización del grupo (LATAM Pass y LATAM Fidelidade), de la UGE Transporte Aéreo, además desde ese momento LATAM queda con un único segmento operativo.

- Por escritura pública de fecha 20 de noviembre de 2019, la sociedad LATAM Airlines Group S.A. adquirió el 100% de las acciones de la sociedad LATAM TRAVEL CHILE S.A.

En virtud de lo dispuesto en el N° 2 del Art. 103 de la Ley N° 18.046 sobre sociedades anónimas, por haberse reunido la totalidad de las acciones en manos de un solo accionista y por haber transcurrido el plazo de 10 días sin haberse enmendado dicha situación, la sociedad LATAM TRAVEL CHILE S.A. se ha disuelto de pleno derecho con fecha 1 de diciembre de 2019.

Como consecuencia de la disolución de la sociedad LATAM TRAVEL CHILE S.A., la sociedad LATAM Airlines Group S.A. asume desde dicha fecha todas las obligaciones y derechos que correspondían a la primera.

NOTA 2 - RESUMEN DE PRINCIPALES POLITICAS CONTABLES

A continuación, se describen las principales políticas contables adoptadas en la preparación de estos estados financieros consolidados.

2.1. Bases de preparación

Los presentes estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. corresponden al ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2020 y de 2019 y han sido preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) emitidas por el International Accounting Standards Board ("IASB") y con las interpretaciones emitidas por el comité de interpretaciones de las Normas Internacionales de Información Financiera (CINIIF).

Los estados financieros consolidados se han preparado bajo el criterio del costo histórico, aunque modificado por la valoración a valor justo de ciertos instrumentos financieros.

La preparación de los estados financieros consolidados conforme a las NIIF, requiere el uso de ciertas estimaciones contables críticas. También exige a la Administración que ejerza su juicio en el proceso de aplicación de las políticas contables de la Sociedad. En la Nota 4, se revelan las áreas que implican un mayor grado de juicio o complejidad o las áreas donde las hipótesis y estimaciones son significativas para los estados financieros consolidados.

Los estados financieros consolidados se han preparado de acuerdo con las políticas contables utilizadas por la Sociedad para los estados financieros consolidados 2019, excepto por las normas e interpretaciones adoptadas a partir del 1 de enero de 2020.

(a) Pronunciamentos contables con aplicación efectiva a contar del 1 de enero de 2020:

	Fecha de emisión	Aplicación obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
(i) Normas y enmiendas		
Enmienda a NIIF 3: Combinaciones de negocios.	octubre 2018	01/01/2020
Enmienda a NIC 1: Presentación de Estados Financieros y NIC 8 Políticas contables, cambios en las estimaciones contables y errores.	octubre 2018	01/01/2020
Enmienda a NIIF 9: Instrumentos financieros; NIC 39: Instrumentos financieros: Reconocimiento y medición; y NIIF 7: Instrumentos financieros: Información a revelar.	septiembre 2019	01/01/2020

La aplicación de estos pronunciamentos contables a partir del 1 de enero de 2020, no tuvieron efectos significativos en los estados financieros consolidados de la Sociedad.

(b) Pronunciamentos contables no vigentes para el ejercicio financiero iniciado el 1 de enero de 2020:

(b.1.) No adoptados en forma anticipada:

	Fecha de emisión	Aplicación obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
(i) Normas y enmiendas		
Enmienda a NIIF 9: Instrumentos financieros; NIC 39: Instrumentos financieros: Reconocimiento y medición; NIIF 7: Instrumentos financieros: Información a revelar; NIIF 4: Contratos de seguros; y NIIF 16: Arrendamientos.	agosto 2020	01/01/2021
Enmienda a NIIF 4: Contratos de seguros	junio 2020	01/01/2023
Enmienda a NIIF 17: Contratos de seguros.	junio 2020	01/01/2023
Enmienda a NIIF 3: Combinaciones de negocios.	mayo 2020	01/01/2022
Enmienda a NIC 37: Provisiones, pasivos contingentes y activos contingentes.	mayo 2020	01/01/2022
Enmienda a NIC 16: Propiedad, planta y equipo.	mayo 2020	01/01/2022
Enmienda a NIC 1: Presentación de estados financieros.	enero 2020	01/01/2023

	Fecha de emisión	Aplicación obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
(i) Normas y enmiendas		
NIIF 17: Contratos de seguros.	mayo 2017	01/01/2023
Enmienda a NIIF 10: Estados financieros consolidados y NIC 28: Inversiones en asociadas y negocios conjuntos.	septiembre 2014	Por determinar

(ii) Mejoras

	Fecha de emisión	Aplicación obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
Mejoras a las Normas Internacionales de Información Financiera (ciclo 2018-2020) NIIF 1: Adopción por primera vez de las normas internacionales de información financiera, NIIF 9: Instrumentos Financieros, ejemplos ilustrativos que acompañan la NIIF 16: Arrendamientos, NIC 41: Agricultura	Mayo 2020	01/01/2022

La administración de la Sociedad estima que la adopción de las normas, enmiendas e interpretaciones antes descritas, no tendrá un impacto significativo en los estados financieros consolidados de la Sociedad en el ejercicio de su primera aplicación.

(b.2.) Adoptados en forma anticipada:

	Fecha de emisión	Aplicación obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
(i) Normas y enmiendas		
Enmienda a NIIF 16: Arrendamientos.	mayo 2020	01/06/2020

(b.3.) Adopción Contabilidad de cobertura NIIF 9 Instrumentos Financieros:

El 1 de enero de 2018, fecha de adopción efectiva de la NIIF 9 Instrumentos Financieros, la Sociedad estableció como política contable seguir aplicando la NIC 39 Instrumentos Financieros: Reconocimiento y Medición para la contabilidad de cobertura, de acuerdo a lo permitido en la NIIF 9 Instrumentos Financieros. A partir del 1 de enero de 2021 la Sociedad modificará esta política contable y adoptará NIIF 9 en lo relacionado a la contabilidad de coberturas, alineando los requerimientos para la contabilidad de cobertura con las políticas de gestión de riesgo de la Sociedad.

La Sociedad ha evaluado las relaciones de coberturas vigentes al 31 de diciembre de 2020, y ha determinado que estas cumplen con los criterios para la contabilidad de coberturas bajo la NIIF 9 Instrumentos Financieros al 1 de enero de 2021 y, en consecuencia, se consideran relaciones de cobertura continuas.

El valor temporal de las opciones utilizadas como instrumentos de cobertura, vigentes al cierre de estos Estados Financieros Consolidados, no continuarán siendo designadas como parte de la relación de cobertura pero su reconocimiento continuará en Otros Resultados Integrales hasta que la transacción prevista ocurra momento en el cual será reconocida en Resultado. Al 31 de diciembre de 2020 el monto reconocido en Patrimonio correspondiente al valor temporal de las opciones es de MUSS (380).

Los requerimientos de la contabilidad de cobertura de la NIIF 9 serán aplicados de forma prospectiva, la Sociedad estima que la aplicación de esta parte de la norma no tendrá efectos significativos en los estados financieros consolidados.

La Sociedad se encuentra modificando la documentación de las relaciones de cobertura existente al 31 de diciembre de 2020, de acuerdo a lo establecido en la NIIF 9 Instrumentos Financieros.

(c) Negocio en Marcha y presentación Capítulo 11

Los estados financieros consolidados adjuntos se han preparado sobre una base de negocio en marcha, que contempla la realización de los activos y el cumplimiento de los pasivos en el curso normal de las operaciones. Como se revela en los estados financieros adjuntos, la Compañía incurrió en una pérdida neta atribuible a los propietarios de la controladora de MMUS\$ 4.546 para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020. A esa fecha, la Compañía presenta un capital de trabajo negativo por MMUS\$ 4.348 y requerirá de capital de trabajo adicional durante el año 2021 para respaldar una operación comercial sostenible. Al 31 de diciembre de 2020, la compañía tiene un patrimonio negativo de MMUS\$ 2.436, que corresponde al patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora.

El 26 de mayo de 2020, la Fecha de Petición Inicial ("Initial Petition Date"), LATAM Airlines Group S.A. y algunas de sus subsidiarias directas e indirectas (colectivamente, los Deudores Iniciales) presentaron peticiones voluntarias de reorganización ("Initial Bankruptcy Filing") en virtud del Capítulo 11 del Título 11 del Bankruptcy Code de los Estados Unidos de América ("Bankruptcy Code") en el Bankruptcy Court para el Distrito Sur de Nueva York (Bankruptcy Court). El 7 de julio de 2020, Piquero Leasing Limited también presentó una petición de reorganización ante el Bankruptcy Court. Con fecha 9 de julio de 2020, como un movimiento natural debido a la prolongación de la Pandemia del COVID-19, se incorporó a este proceso de reorganización, bajo el mismo tribunal y el mismo juez de Latam Airlines Group S.A., a TAM S.A. y sus filiales en Brasil. Las peticiones de reorganización para cada uno de los Deudores están siendo administrados conjuntamente bajo el título "In re LATAM Airlines Group S.A." Case Number 20- 11254. Los Deudores continuarán operando sus negocios como Deudores en posesión ("Debtors in possession") bajo la jurisdicción del Bankruptcy Court y de conformidad con las disposiciones aplicables del Bankruptcy Code y las órdenes del Bankruptcy Court.

La presentación de las peticiones voluntarias de reorganización tiene como objetivo permitir la reorganización y mejorar la liquidez de los Deudores, liquidar contratos no rentables y modificar sus acuerdos de compra para permitir una rentabilidad sostenible en el tiempo. El objetivo de los Deudores es desarrollar e implementar un plan de reorganización que cumpla con los estándares para ser confirmados bajo el Bankruptcy Code.

Como parte de su proceso general de reorganización, los Deudores también han buscado y recibido alivio en ciertas jurisdicciones no estadounidenses. El 27 de mayo de 2020, el Gran Tribunal de las Islas Caimán otorgó las solicitudes de algunos de los Deudores para el nombramiento de liquidadores provisionales ("JPL") de conformidad con la sección 104 (3) de la Ley de Sociedades (Revisión 2020). El 4 de junio de 2020, el 2do Tribunal Civil de Santiago, Chile emitió una orden reconociendo el procedimiento del Capítulo 11 con respecto a 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. Todos los recursos interpuestos contra la orden han sido rechazados y la decisión es entonces, definitiva. Finalmente, el 12 de junio de 2020, la Superintendencia de Empresas de Colombia otorgó reconocimiento a los procedimientos del Capítulo 11. El 10 de julio de 2020, el Gran Tribunal de las Islas Caimán otorgó la solicitud de los Deudores para el nombramiento de JPL a Piquero.

Operación e implicancias de las peticiones voluntarias de reorganización:

Los Deudores continúan operando sus negocios y administrando sus propiedades como Deudores en posesión de conformidad con las secciones 1107 (a) y 1108 del Bankruptcy Code. Como deudores en posesión, están autorizados a realizar transacciones dentro del curso ordinario de los negocios sin autorización previa del Bankruptcy Court. Las protecciones que ofrece el Bankruptcy Code les permite a los Deudores operar sus negocios sin interrupción, y el Bankruptcy Court ha otorgado un alivio adicional que incluye, entre otras cosas, la autoridad, pero no la obligación, de (i) pagar los montos adeudados en virtud de ciertos acuerdos críticos de aerolíneas; (ii) pagar a terceros que tienen gravámenes u otros intereses posesorios en la propiedad de los Deudores; (iii) pagar los salarios de los empleados y continuar los programas de beneficios para empleados; (iv) pagar impuestos pre petición y tarifas relacionadas; (v) continuar los programas de seguros y fianzas; (vi) pagar ciertas sentencias o acuerdos de litigios mínimos sin la aprobación previa del Bankruptcy Court; (vii) pagar los suministros de combustible; y (viii) pagar ciertos proveedores extranjeros y considerados críticos para las operaciones de los Deudores.

Como Deudores en posesión, los Deudores pueden usar, vender o arrendar sus propiedades, sujeto a la aprobación del Bankruptcy Court, si no son en el curso normal de los negocios. Los Deudores aún no han preparado o presentado ante el Bankruptcy Court un plan de reorganización y, de conformidad con la sección 1121 del Bankruptcy Code, tienen el derecho exclusivo de proponer dicho plan hasta el 30 de junio de 2021, antes o en una fecha posterior si es ordenado por el Bankruptcy Code. El plan final de reorganización, que solo puede adoptarse después de cumplir con todos los requisitos establecidos en las secciones 1126 y 1129 del Bankruptcy Code y sujeto a la aprobación del Bankruptcy Court, podría cambiar materialmente los montos y clasificaciones en los estados financieros consolidados, incluido el valor, si lo hubiera, de los pasivos y valores pre-petición.

Eventos que condujeron a acogerse al Capítulo 11

Desde el primer trimestre del año 2020 el negocio de transporte de pasajeros se ha visto afectado mundialmente por una reducción en el tráfico internacional de pasajeros, debido al cierre de fronteras con la finalidad de proteger a la población de los efectos del COVID 19, una enfermedad infecciosa causada por un virus, que fue declarada pandemia por la Organización Mundial de la Salud.

La evaluación preliminar de LATAM a principios de marzo de 2020 indicaba que brotes anteriores de enfermedades habían alcanzado su punto máximo después de unos meses y recuperaron los niveles previos al brote en no más de 6 a 7 meses, y que tomando en cuenta el escenario que impactaba principalmente a las aerolíneas de Asia-Pacífico, estimaba que el efecto en América Latina sería de una disminución marginal de los ingresos por kilómetro.

Para el Grupo LATAM, la reducción en su operación comenzó a mediados de marzo de 2020, donde anunció una disminución del 30% de su operación de pasajeros y la suspensión del Guidance 2020, en línea con las medidas de protección y restricciones de embarque implementadas por los gobiernos locales (16 de marzo 2020 para Perú, Colombia y Argentina, 18 de marzo de 2020 para Chile y 27 de marzo de 2020 para Brasil). El 16 de marzo de 2020, la Sociedad anunció una actualización de sus proyecciones disminuyendo progresivamente sus operaciones de pasajero hasta el 70%.

Para el 29 de marzo de 2020, COVID 19 ya había generado un impacto sin precedentes en la industria aérea, específicamente en los ingresos de pasajeros de las aerolíneas. La situación se ha ampliado y profundizado más allá de la evaluación inicial.

En respuesta al COVID 19, los gobiernos han estado imponiendo restricciones fronterizas mucho más severas y las aerolíneas han estado anunciando subsecuentemente recortes de capacidad en respuesta a una caída dramática en la demanda de viajes. El 2 de abril de 2020, el Grupo LATAM anunció una disminución en sus operaciones en un 95%.

El tráfico de pasajeros del Grupo LATAM para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020 disminuyó en un 65,8% comparado con año 2019.

La Compañía, con el fin de proteger la liquidez, ha realizado transacciones financieras, como la utilización de fondos de la línea de crédito (Revolving Credit Facility) por US\$ 600 millones, que han afectado sus activos y pasivos financieros, especialmente los rubros de Efectivo y equivalentes al efectivo y otros pasivos financieros.

En el segundo trimestre del año 2020 la Compañía estimó que la reactivación de la operación sería durante el tercer y cuarto trimestre de 2020. Al momento de la emisión de los estados financieros consolidados, hay una reactivación de la operación la cual se eleva hasta un 30% aproximadamente, sin embargo, el momento exacto y el ritmo de la recuperación son inciertos, dado el impacto significativo de la pandemia en los países en los que se opera.

Dentro de las iniciativas que la Compañía estudió y comprometió para proteger la liquidez estaban las siguientes:

- (i) Reducción y postergación del plan de inversión para diferentes proyectos.
- (ii) Implementación de medidas de control de pagos a proveedores y nuevos servicios o compras de productos.
- (iii) Negociación de las condiciones de plazo de pagos con proveedores.
- (iv) Devolución de pasajes en vuelos cancelados por medio de travel voucher, puntos o millas del programa de fidelidad. Con todo, el Grupo LATAM continuará honrando todos los compromisos actuales y futuros, así como los voucher de viajes, millas y beneficios de viajero frecuente y políticas de flexibilidad.

- (v) Reducción temporal de salarios, considerando el marco legal de cada país: a partir del segundo trimestre la Sociedad implementó un proceso voluntario de reducción de las remuneraciones vigente hasta el 31 de diciembre de 2020. Asociado al plan de reestructuración y para poder adaptarse al nuevo escenario de demanda, la compañía ha diseñado un plan de reducción de personal en los distintos países donde opera. Los costos asociados a la ejecución de este plan fueron registrados en el resultado como Gastos de actividades de reestructuración. (Ver nota 27d);
- (vi) Renovación de la deuda de corto plazo y de los vencimientos de deuda en el corto plazo.
- (vii) Solicitud de apoyo financiero a los distintos gobiernos donde LATAM Airlines Group S.A. opera; y Reducción de las inversiones en Flota y No Flota a solamente lo esencial.

La Compañía, en consulta con sus asesores, también evaluó una variedad de opciones de reestructuración potenciales. En opinión del Directorio, los tiempos del proceso convencional bilateral, la posibilidad que durante el mismo los acreedores decidan ejercer acciones de cobro forzado, la imposibilidad de resolver incumplimientos y la necesidad de implementar una reestructuración integral de LATAM Airlines a la que se deban sumar todos sus acreedores y otras partes interesadas, llevan a considerar como mejor alternativa una reestructuración reglada.

En la situación de la Compañía resultó necesario obtener una suspensión temporal de ejecución que la proteja de las demandas de sus acreedores y otras partes interesadas; y, al mismo tiempo, le permita continuar operando con sus principales activos, proveedores, financistas, reguladores y trabajadores, mientras estructura una reorganización vinculante para ser viable financieramente en un escenario post pandemia.

En razón de lo anterior, y luego de haber consultado a la administración y a los asesores legales y financieros de la Compañía, el 26 de mayo de 2020 el Directorio, por la unanimidad de sus miembros, resolvió que LATAM Airlines comenzara un proceso de reorganización en los Estados Unidos de América de acuerdo a las normas establecidas en el Bankruptcy Code, presentando una solicitud voluntaria de amparo de acuerdo al mismo.

Desde la presentación del Capítulo 11, la Compañía aseguró hasta MMUS\$ 2.450 en un financiamiento del deudor en posesión (DIP Facility) (Ver Nota 3.1 c)).

Plan de reorganización

Para que los Deudores emerjan exitosamente del Procedimiento del Capítulo 11, deben obtener la aprobación del Bankruptcy Court del plan de reorganización, que les permitirá pasar del Capítulo 11 a las operaciones normales. En relación con un plan de reorganización, la Compañía también puede requerir una nueva línea de crédito o "financiamiento de salida". La capacidad de la Compañía para obtener dicha aprobación y financiamiento dependerá, entre otras cosas, del momento y el resultado de varios asuntos relacionados con la presentación de la reorganización. El plan de reorganización determina los derechos y el cumplimiento de los reclamos de los distintos acreedores y partes interesadas, y está sujeto al resultado final de las negociaciones y las decisiones del Bankruptcy Court en el periodo y hasta la fecha en que se confirma el plan de reorganización. El 1 de octubre de 2020, el Tribunal emitió una orden que amplía el periodo por el cual los Deudores tienen el derecho exclusivo de presentar un plan de reorganización hasta el 29 de enero de 2021 inclusive; el 12 de enero de 2021, la Compañía solicitó una nueva prórroga hasta el 30 de junio de 2021. La que fue otorgada por el Bankruptcy Court

Actualmente, la Compañía espera que cualquier plan de reorganización propuesto proporcione, entre otras cosas, mecanismos para la liquidación de reclamos contra sus bienes, el tratamiento de sus accionistas y acreedores actuales y ciertas materias de gobierno corporativo y asuntos administrativos relacionados con la Compañía una vez reorganizada. Cualquier plan de reorganización propuesto estará sujeto a revisión, antes de su presentación al Bankruptcy Court, a las conversaciones con los acreedores de la Compañía y otras partes interesadas, y posteriormente sujeta a la respuesta de las objeciones de partes interesadas y cumplimiento de los requisitos del Bankruptcy Code y del Bankruptcy Court. No puede garantizarse que la Compañía podrá obtener la aprobación del plan de reorganización propuesto al Bankruptcy Court.

Negocio en Marcha

Estos estados financieros consolidados se han preparado sobre una base de negocio en marcha, que contempla la continuidad de las operaciones, la realización de los activos y el cumplimiento de los pasivos en el curso ordinario del negocio. En consecuencia, los Estados financieros consolidados no incluyen ningún ajuste relacionado con la recuperabilidad de los activos y la clasificación de los pasivos que pudieran ser necesarios si la Sociedad no puede continuar como un negocio en marcha.

Como resultado de los procedimientos del Capítulo 11, el cumplimiento de las obligaciones de la Sociedad y el financiamiento de las operaciones en curso están sujetos a incertidumbre producto de la pandemia COVID-19 y la imposibilidad de conocer a esta fecha su duración y, en consecuencia, existe una duda sustancial respecto a la capacidad de la Compañía para continuar como un negocio en marcha. No hay garantía de que la Compañía pueda salir exitosamente del Capítulo 11. Además, no hay garantía de que haya financiamiento a largo plazo de ningún tipo disponible, o que esté disponible a tasas, términos y condiciones que serían financieramente aceptables y viables para el largo plazo. Si la Compañía no puede generar capital de trabajo adicional o recaudar financiamiento adicional cuando sea necesario, es posible que no pueda reiniciar las operaciones actualmente suspendidas como resultado de la pandemia de COVID-19, vender activos o celebrar una fusión u otra combinación con un tercero, cualquiera de los cuales podría afectar negativamente el valor de sus acciones, o dejarlas sin valor. Si la Compañía emite títulos de deuda o acciones, dichos valores pueden disfrutar de derechos, privilegios y prioridades superiores a los que tienen los accionistas actuales, lo que diluye el valor de las acciones. Además, en relación con la presentación del Capítulo 11, se podrían realizar modificaciones materiales a la flota actual y a los acuerdos de compra de nueva flota. Estas modificaciones podrían afectar materialmente los resultados financieros en el futuro, y podrían resultar en cargos por deterioro.

Hitos del Capítulo 11

Aviso a los acreedores: Efecto de la suspensión automática.

Los Deudores han notificado a todos los acreedores actuales o potenciales que se presentaron los Casos del Capítulo 11. De conformidad con el Bankruptcy Code y sujeto a ciertas excepciones limitadas, la presentación de los Casos del Capítulo 11 dio lugar a una orden mundial automática que impide, entre otras cosas, cualquier acto para (i) obtener la posesión de las propiedades del Patrimonio de los Deudores (ii) crear, perfeccionar o hacer cumplir cualquier derecho de retención contra las propiedades del Patrimonio de los Deudores; (iii) ejercer el control sobre la propiedad del Patrimonio de los Deudores, en cualquier parte del mundo donde se pueda ubicar esa propiedad; (iv) y además ordenó o suspendió el inicio o la continuación de cualquier acción judicial, administrativa u otra acción o procedimiento contra el deudor que podría haberse iniciado antes de

la Fecha de Petición o los esfuerzos para recuperar un reclamo contra los Deudores que surgió antes de la Fecha de Petición. A los proveedores se les pagará por los bienes suministrados y los servicios provistos, después de la petición, en el curso normal de los negocios.

El 31 de agosto de 2020 (la “Primera Moción de Suspensión”) y el 30 de diciembre de 2020 (la “Segunda Moción de Suspensión”), la Corporación Nacional de Consumidores y Usuarios de Chile (“CONADECUS”) presentó dos recursos ante el Tribunal de Bancarrota en busca de reparación de la suspensión automática a fin de perseguir determinadas acciones contra LATAM, las que se encuentran actualmente pendientes en los tribunales de Chile. LATAM presentó un escrito en oposición a la Primera Moción de Suspensión, y el 16 de diciembre de 2020, la Bankruptcy Court escuchó los argumentos orales sobre la Primera Moción de Suspensión. En esa audiencia, la Bankruptcy Court concedió la Primera Moción de Suspensión con el propósito limitado de permitir que CONADECUS procesara su apelación pendiente ante los tribunales de Chile. El 9 de febrero de 2021, la Bankruptcy Court otorgó la segunda moción de suspensión por los mismos motivos que la primera moción de suspensión. Las decisiones de la Bankruptcy Court sobre la primera moción de suspensión y la segunda moción de suspensión no afectaron los procedimientos subyacentes en Chile más allá de permitir que CONADECUS continuara con sus apelaciones pendientes.

Nombramiento del Comité de Acreedores

El 5 de junio de 2020, el Fideicomisario de los Estados Unidos para la Región 2 (“United States Trustee for Region 2”) nombró un Comité Oficial de Acreedores no Garantizados, el Comité de Acreedores (“Creditors Committee”) en los Casos Iniciales del Capítulo 11. El Fideicomisario de los Estados Unidos no ha solicitado miembros adicionales para el Comité de Acreedores como resultado de que TAM S.A. o cualquiera de sus subsidiarias aplicables, se unieron a la Petición Voluntaria de Reorganización. El 12 de junio de 2020 uno de los miembros del Comité de Acreedores, Compañía de Seguros de Vida Consorcio Nacional de Seguros S.A. renunció al Comité de Acreedores. No se ha designado fideicomisario ni examinador en ninguno de estos Casos del Capítulo 11. No se ha solicitado ni designado ningún otro Comité oficial.

Aceptación y rechazo de Contratos Ejecutivos (“Executory Contracts”)

De conformidad con el Bankruptcy Code y las Reglas de Bancarrota (“Federal Rules of Bankruptcy Procedure”), los Deudores están autorizados a asumir, ceder o rechazar ciertos Contratos Ejecutivos y arrendamientos no vencidos. En ausencia de ciertas excepciones, el rechazo de un Contrato Ejecutivo o un arrendamiento no vencido generalmente se trata como incumplimiento de pre-petición, lo que da derecho a la contraparte del contrato a presentar un reclamo general no garantizado contra los Deudores y al mismo tiempo exime a los Deudores de sus obligaciones futuras en virtud del contrato o arrendamiento. Además, la suposición de los Deudores de un Contrato Ejecutivo o arrendamiento no vencido generalmente requeriría que los Deudores satisfagan ciertos montos de pre-petición adeudados y propios en virtud de dicho contrato o arrendamiento.

El 28 de junio de 2020, el Bankruptcy Court autorizó a los Deudores a establecer procedimientos para el rechazo de ciertos Contratos Ejecutivos y arrendamientos no vencidos. De acuerdo con estos procedimientos, el Bankruptcy Code y las Reglas de Bancarrota los Deudores tienen o rechazarán ciertos contratos y arrendamientos (ver nota 17, 19 y 27). En relación con esto, el Bankruptcy Court aprobó la solicitud de los Deudores de extender la fecha para la cual los Deudores pueden asumir o

rechazar arrendamientos de bienes raíces no residenciales que no hayan vencido hasta el 22 de diciembre de 2020. Tras el consentimiento de ciertos arrendadores para extender aún más el plazo para finalizar las negociaciones productivas, los Deudores han realizado solicitudes para asumir múltiples arrendamientos aeroportuarios en Miami-Dade, LAX y JFK relacionados con los negocios de pasajeros y carga de los Deudores.

Además, los Deudores tienen o presentarán mociones para rechazar ciertos arrendamientos de aeronaves y motores.

Fecha de aprobación de la Corte de Bancarrota:	Activo rechazado:
8 de junio de 2020	(i) 1 avión Boeing 767
24 de junio de 2020	(i) 16 aviones de la familia Airbus A320; (ii) 2 avión Airbus A350; (iii) 4 Boeing 787-9
28 de junio de 2020	(i) 2 motores modelo V2527-A5; (ii) 2 motores modelo CFM56-5B4/3.
29 de julio de 2020	(i) 1 motor modelo CFM56-5B3/3
19 de agosto de 2020	(i) 1 Boeing 767
26 de octubre de 2020	(i) 3 aviones de la familia Airbus A320
28 de octubre de 2020	(i) 1 avión A319
5 de noviembre de 2020,	(i) 1 avión de la familia A320

Al 31 de diciembre de 2020, y como resultado de estos rechazos, las obligaciones con los prestamistas y arrendadores se extinguieron y también la Compañía perdió el control sobre los activos relacionado, lo que originó la baja de los activos y pasivos asociados a estos aviones (ver nota 17, 19 y 27). Todos los efectos contables fueron registrados durante el ejercicio 2020 en el resultado como gastos de actividades de reestructuración.

El 23 de noviembre de 2020, La Bankruptcy Court también emitió una orden que autoriza a los Deudores a asumir acuerdos comerciales clave con Delta Air Lines, Inc. En relación con esto, los Deudores tienen o presentarán mociones para celebrar ciertos acuerdos de enmienda de arrendamiento de aeronaves que tienen el efecto de, entre otras cosas, reducir las obligaciones de pago de arrendamientos de los Deudores. El 31 de diciembre de 2020, la Bankruptcy Court emitió una orden que autorizaba a los Deudores a celebrar un acuerdo de enmienda de arrendamiento con Vermillion Aviation (Two) Limited. El acuerdo requiere que los Deudores asuman el arrendamiento modificado mediante un plan de reorganización, con ciertas excepciones limitadas.

Declaraciones y Anexos:

El 8 de septiembre de 2020, los Deudores presentaron ante el Bankruptcy Court los anexos y declaraciones de asuntos financieros que establecen, entre otras cosas, los activos y pasivos de los Deudores (los "Declaraciones y Anexos"). Las declaraciones y anexos se preparan de acuerdo con los requisitos de la ley de quiebras aplicable y están sujetos a modificaciones adicionales por parte de los deudores, por ejemplo: "Monthly Operating Report" (MOR). La Sociedad presenta estos anexos y declaraciones en forma mensual.

Si bien los Deudores estiman que estos documentos brindan la información requerida bajo el Bankruptcy Code u órdenes de la Bankruptcy Court, la misma no ha sido auditada y es preparada en un formato diferente de los estados financieros consolidados preparados históricamente por LATAM de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF). Cierta

información contenida en las Declaraciones y Anexos puede prepararse sin consolidar. En consecuencia, los Deudores creen que la sustancia y el formato de estos no permiten una comparación significativa con sus estados financieros consolidados presentados regularmente. Además, la información presentada ante el Bankruptcy Court no está preparada con el propósito de proporcionar una base para una decisión de inversión relacionada con los valores de los Deudores, o reclamos contra los Deudores, o para comparación con otra información financiera requerida para ser reportada bajo las leyes aplicables a los Deudores.

Transacciones entre empresas relacionadas

Los Deudores están autorizados a continuar realizando ciertas transacciones entre empresas relacionadas posteriores a la petición en el curso normal de los negocios, incluidas las transacciones con empresas relacionadas que no están en el proceso de Capítulo 11, y a cumplir con las obligaciones relacionadas con dichas transacciones; siempre que, los Deudores no realicen ningún pago en efectivo a causa de las transacciones de pre-petición con relacionadas sin el permiso del Bankruptcy Court, incluidos los reembolsos de los préstamos de pre-petición a subsidiarias a las Sociedades que no están en el proceso de Capítulo 11 en virtud de dichas transacciones. Por precaución, los Deudores también han solicitado y recibido la aprobación de la Bankruptcy Court para aportar capital, capitalizar deuda entre compañías y emitir acciones entre ciertos afiliados deudores.

Financiamiento del deudor en posesión

El 19 de septiembre de 2020, la Bankruptcy Court emitió una orden que autorizó a los Deudores a obtener un "financiamiento del deudor en posesión" post-petición, en forma de préstamos de múltiples giros por un monto de capital total de hasta MMUS\$ 2.450 (Ver Nota 3.1 c)).

Establecimiento de la Fecha límite ("Bar Dates")

El 24 de septiembre de 2020, el Bankruptcy Court emitió una Orden de Fecha Límite ("Bar Date Order") que estableció el 18 de diciembre de 2020 como la Fecha Límite General ("General Bar Date") en la cual las personas o entidades que creen tener cualquier reclamo contra cualquier Deudor que surgió antes de la Fecha de Petición, según corresponda a cada Deudor, debían presentar documentación escrita de dichos reclamos, denominadas las Pruebas de Reclamo ("Proof of Claim"). La Fecha Límite General no se aplicó a las entidades gubernamentales, que en su lugar debieron presentar las Pruebas de Reclamo antes del 5 de enero de 2021, la Fecha Límite Gubernamental ("Governmental Bar Date"). Finalmente, como se describe con más detalle en la Orden de Fecha Límite, los reclamos con respecto a contratos rechazados o arrendamientos no vencidos pueden estar sujetos a una Fecha Límite posterior a la Fecha Límite General, la Fecha Límite de Rechazo ("Rejection Bar Date") y, junto con la Fecha Límite general y la Fecha Límite Gubernamental, las "Fechas Límites". Cualquier persona o entidad que no presentó oportunamente su Prueba de Reclamos antes de la Fecha Límite aplicable tendrá prohibido para siempre hacer valer su reclamación y no recibirá ninguna distribución realizada como parte del plan final de reorganización. Fueron enviados avisos de las Fechas Límite, así como instrucciones sobre cómo presentar Pruebas de Reclamos, a todos los acreedores conocidos y se han publicado en varios periódicos de los Estados Unidos y América del Sur.

El 17 de diciembre de 2020, la Corte emitió una orden que establecía como Fecha límite adicional (Supplemental Bar Date) el 5 de febrero de 2021, para ciertos reclamantes no estadounidenses que no estén sujetos a la Fecha límite general. La Fecha límite adicional se aplica solo a aquellas entidades e individuos específicamente identificados en la orden judicial. Cualquier persona o entidad que no presente oportunamente su Prueba de Reclamación antes de la Fecha límite adicional tendrá prohibido para siempre hacer valer su reclamación y no recibirá ninguna distribución realizada como parte del plan final de reorganización.

Tras el cierre de la Fecha límite general y la Fecha límite suplementaria, los Deudores han continuado el proceso de conciliar aproximadamente 6.000 reclamaciones presentadas y han desarrollado procedimientos para agilizar el proceso de reclamaciones. La Sociedad ya ha presentado objeciones a una serie de reclamos y prevé continuar haciéndolo en los próximos meses. Aunque se han presentado muchas objeciones de forma general, algunas disputas de reclamaciones probablemente requerirán una adjudicación individualizada por parte de la Bankruptcy Court. Además, la Sociedad también ha presentado una moción solicitando la aprobación de procedimientos alternativos de resolución de disputas para resolver ciertas disputas de reclamos fuera de la Bankruptcy Court. Dada la necesidad de conciliar las reclamaciones contra los libros y registros de la Sociedad y resolver las disputas de reclamaciones tanto dentro como fuera de la Bankruptcy Court, la Sociedad aún no puede hacer una estimación confiable del conjunto final de reclamaciones, tanto en términos de la cantidad final de reclamaciones y el valor de dichas reclamaciones.

2.2. Bases de consolidación

(a) Filiales o subsidiarias

Filiales son todas las entidades (incluidas las entidades de cometido especial) sobre las que la Sociedad tiene poder para dirigir las políticas financieras y de explotación, lo que, generalmente, viene acompañado de una participación superior a la mitad de los derechos de voto. A la hora de evaluar si la Sociedad controla otra entidad se considera la existencia y el efecto de los derechos potenciales de voto que sean actualmente susceptibles de ser ejercidos o convertidos a la fecha de los estados financieros consolidados. Las filiales se consolidan a partir de la fecha en que se transfiere el control a la Sociedad, y se excluyen de la consolidación en la fecha en que cesa el mismo. Los resultados y flujos se incorporan a partir de la fecha de adquisición.

Se eliminan los saldos, las transacciones y las ganancias no realizadas por transacciones entre entidades de la Sociedad. Las pérdidas no realizadas también se eliminan, a menos que la transacción proporcione evidencia de una pérdida por deterioro del activo transferido. Cuando es necesario, para asegurar su uniformidad con las políticas adoptadas por la Sociedad, se modifican las políticas contables de las filiales.

Para contabilizar y determinar la información financiera a ser revelada cuando se lleva a cabo una combinación de negocios, como lo es la adquisición de una entidad por la Sociedad, se aplica el método de adquisición previsto en NIIF 3: Combinaciones de Negocios.

(b) Transacciones y participaciones minoritarias

El Grupo aplica la política de considerar las transacciones con minoritarios, cuando no corresponden a pérdidas de control, como transacciones patrimoniales sin efecto en resultados.

(c) Venta de subsidiarias

Cuando ocurre la venta de una subsidiaria y no se retiene algún porcentaje de participación sobre ella, la Sociedad da de baja los activos y pasivos de la subsidiaria, las participaciones no controladoras y los otros componentes de patrimonio relacionados con la subsidiaria. Cualquier ganancia o pérdida que resulte de la pérdida de control se reconoce en el estado de resultados consolidado en Otras ganancias (pérdidas).

Si LATAM Airlines Group S.A. y Filiales retienen un porcentaje de participación en la subsidiaria vendida, y no representa control, este es reconocido a su valor razonable en la fecha en que se pierde el control, los montos previamente reconocidos en Otros resultados integrales se contabilizan como si la Sociedad hubiera dispuesto directamente de los activos y pasivos relacionados, lo que puede originar que estos montos sean reclasificados al resultado del ejercicio. El porcentaje retenido valorado a su valor justo posteriormente se contabiliza por el método de participación.

(d) Coligadas o asociadas

Coligadas o asociadas son todas las entidades sobre las que LATAM Airlines Group S.A. y Filiales ejerce influencia significativa pero no tiene control. Esto, generalmente, surge de una participación entre un 20% y un 50% de los derechos a voto. Las inversiones en coligadas o asociadas se contabilizan por el método de participación e inicialmente se reconocen por su costo.

2.3. Transacciones en moneda extranjera

(a) Moneda de presentación y moneda funcional

Las partidas incluidas en los estados financieros de cada una de las entidades de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, se valoran utilizando la moneda del entorno económico principal en que la entidad opera (moneda funcional). La moneda funcional de LATAM Airlines Group S.A. es el dólar estadounidense, que constituye, además, la moneda de presentación de los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

(b) Transacciones y saldos

Las transacciones en moneda extranjera se convierten a la moneda funcional utilizando los tipos de cambio vigentes en las fechas de las transacciones. Las pérdidas y ganancias en moneda extranjera que resultan de la liquidación de estas transacciones y de la conversión a los tipos de cambio de cierre de los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera, se reconocen en el estado de resultados consolidado por función, dentro de "Diferencias de cambio", o se difieren en Otros resultados integrales cuando califican como cobertura de flujo de caja.

(c) Ajuste por hiperinflación

Con posterioridad al 1 de julio de 2018 la economía de Argentina fue considerada, para efectos de las NIIF, hiperinflacionaria. Los estados financieros de las filiales cuya moneda funcional es el Peso argentino han sido re-expresados.

Las partidas no monetarias del estado de situación financiera al igual que los resultados, resultados integrales y los flujos de efectivo de las entidades del grupo, cuya moneda funcional corresponde a una economía hiperinflacionaria, se ajustan por inflación y se re-expresan de acuerdo con la variación del índice de precios al consumidor ("IPC"), a cada fecha de presentación de sus estados financieros. La re-expresión de las partidas no monetarias se realiza desde su fecha de reconocimiento inicial en los estados de situación financiera y considerando que los estados financieros son preparados bajo el criterio del costo histórico.

Las pérdidas o ganancias netas originadas por la re-expresión de las partidas no monetarias y de los ingresos y costos, se reconocen en el estado de resultados consolidados dentro de "Resultado por unidades de reajuste".

Las pérdidas y ganancias netas de la re-expresión de los saldos de apertura por la aplicación inicial de la NIC 29 son reconocidas en los resultados acumulados consolidados.

La re-expresión por hiperinflación se registrará hasta el período o ejercicio en el que la economía de la entidad deje de ser considerada como una economía hiperinflacionaria, en ese momento, los ajustes realizados por hiperinflación formarán parte del costo de los activos y pasivos no monetarios.

Los montos comparativos en los estados financieros consolidados de la Sociedad son presentados en una moneda estable y no se encuentran ajustados por cambios inflacionarios.

(d) Entidades del grupo

Los resultados y la situación financiera de las entidades del Grupo, cuya moneda funcional es diferente a la moneda de presentación de los estados financieros consolidados, de LATAM Airlines Group S.A., que no corresponde a la moneda de una economía hiperinflacionaria, se convierten a la moneda de presentación como sigue:

- (i) Los activos y pasivos de cada estado de situación financiera presentado, se convierten al tipo de cambio de cierre en la fecha del estado de situación financiera consolidado;
- (ii) Los ingresos y gastos de cada cuenta de resultados, se convierten a los tipos de cambio existentes en las fechas de la transacción, y
- (iii) Todas las diferencias de cambio por conversión resultantes se reconocen en Otros resultados integrales, dentro de "Ganancia (pérdidas) por diferencia de cambio de conversión, antes de impuesto".

Para aquellas filiales del grupo cuya moneda funcional es diferente a la moneda de presentación y, además, corresponde a la moneda de una economía hiperinflacionaria; sus resultados, flujo de efectivo y situación financiera re-expresados, se convierten a la moneda de presentación al tipo de cambio de cierre en la fecha de los estados financieros consolidados.

Los tipos de cambio utilizados corresponden a los fijados en el país en el que se encuentra ubicada la filial, cuya moneda funcional es distinta al dólar estadounidense.

Los ajustes a la Plusvalía y al valor justo que surgen en la adquisición de una entidad extranjera, se tratan como activos y pasivos de la entidad extranjera y se convierten al tipo de cambio de cierre del período o ejercicio informado, re-expresados cuando la moneda funcional de la entidad extranjera corresponde a la de una economía hiperinflacionaria, los ajustes por la re-expresión de la Plusvalía se reconocen en el Patrimonio consolidado.

2.4. Propiedades, plantas y equipos

Los terrenos de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, se reconocen a su costo menos cualquier pérdida por deterioro acumulado. El resto de las Propiedades, plantas y equipos están registrados, tanto en su reconocimiento inicial como en su medición subsecuente, a su costo histórico, re-expresados por inflación cuando corresponda, menos la correspondiente depreciación y cualquier pérdida por deterioro.

Los montos de anticipos pagados a los fabricantes de las aeronaves, son activados por la Sociedad bajo Construcciones en curso hasta la recepción de las mismas.

Los costos posteriores (reemplazo de componentes, mejoras, ampliaciones, etc.) se incluyen en el valor del activo inicial o se reconocen como un activo separado, sólo cuando es probable que los beneficios económicos futuros asociados con los elementos de Propiedades, plantas y equipos, vayan a fluir a la Sociedad y el costo del elemento pueda determinarse de forma fiable. El valor del componente sustituido se da de baja contablemente. El resto de las reparaciones y mantenciones se cargan en el resultado del ejercicio en el que se incurrían.

La depreciación de las Propiedades, plantas y equipos se calcula usando el método lineal sobre sus vidas útiles técnicas estimadas; excepto en el caso de ciertos componentes técnicos los cuales se deprecian sobre la base de ciclos y horas voladas. Este cargo se reconoce en los rubros de "Costo de venta" y "Gastos de administración".

El valor residual y la vida útil de los activos se revisan, y ajustan si es necesario, una vez al año.

Cuando el valor de un activo es superior a su importe recuperable estimado, su valor se reduce de forma inmediata hasta su importe recuperable.

Las pérdidas y ganancias por la venta de las Propiedades, plantas y equipos, se calculan comparando la contraprestación con el valor en libros y se incluyen en el estado de resultados consolidado.

2.5. Activos intangibles distintos de la plusvalía

(a) Slots aeroportuarios y Loyalty program

Los Slots aeroportuarios y el Programa de coalición y fidelización (Loyalty program) corresponden a activos intangibles de vida útil indefinida y son sometidos anualmente a pruebas de deterioro como parte integral de la UGE Transporte Aéreo.

Los Slots aeroportuarios corresponden a una autorización administrativa para la realización de operaciones de llegada y salida de aeronaves, en un aeropuerto específico, dentro de un período de tiempo determinado.

El Loyalty program corresponde al sistema de acumulación y canje de puntos que forma parte TAM Linhas Aereas S.A.

Los Slots aeroportuarios y Loyalty program fueron reconocidos a valor justo bajo NIIF 3, como consecuencia de la combinación de negocios con TAM S.A. y Filiales.

(b) Programas informáticos

Las licencias para programas informáticos adquiridas, se capitalizan sobre la base de los costos en que se ha incurrido para adquirirlas y prepararlas para usar el programa específico. Estos costos se amortizan durante sus vidas útiles estimadas, para las cuales la Sociedad ha definido una vida útil entre 3 y 10 años.

Los gastos relacionados con el desarrollo o mantenimiento de programas informáticos se reconocen como gasto cuando se incurre en ellos. Los costos del personal y otros directamente relacionados con la producción de programas informáticos únicos e identificables controlados por la Sociedad, se reconocen como Activos intangibles distintos de la plusvalía cuando se cumplen todos los criterios de capitalización.

(c) Marcas

Las Marcas fueron adquiridas en la combinación de negocios con TAM S.A. y Filiales y, reconocidas a su valor justo bajo NIIF 3. La Sociedad ha definido una vida útil de cinco años, período en el cual el valor de las marcas será amortizado.

2.6. Plusvalía

La Plusvalía representa el exceso del costo de adquisición sobre el valor justo de la participación de la Sociedad en los activos netos identificables de la filial o coligada adquirida en la fecha de adquisición. La plusvalía relacionada con adquisiciones de filiales no se amortiza, pero se somete a pruebas por deterioro de valor en forma anual o en cada oportunidad en que existan indicios de deterioro. Las ganancias y pérdidas por la venta de una entidad incluyen el importe en libros de la plusvalía relacionada con la entidad vendida.

2.7. Costos por intereses

Los costos por intereses incurridos para la construcción de cualquier activo apto se capitalizan durante el período de tiempo que es necesario para completar y preparar el activo para el uso que se pretende. Otros costos por intereses se reconocen en el estado de resultados consolidado en el momento en que se devengan.

2.8. Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros

Los activos intangibles que tienen una vida útil indefinida y los proyectos informáticos en desarrollo, no están sujetos a amortización y se someten anualmente a pruebas de pérdidas por deterioro de valor o si existen indicios de deterioro, como parte integral de la UGE Transporte aéreo. Los activos sujetos a amortización se someten a pruebas de pérdidas por deterioro siempre que algún suceso o cambio en las circunstancias indique que el importe en libros puede no ser recuperable. Se reconoce una pérdida por deterioro por el exceso del importe en libros del activo sobre su importe recuperable. El importe recuperable es el valor justo de un activo menos los costos para la venta o el valor de uso, el mayor de los dos. A efectos de evaluar las pérdidas por deterioro de valor, los activos se agrupan al nivel más bajo para el que hay flujos de efectivo identificables en buena medida independientes de otros. Los activos no financieros, distintos de la plusvalía, que hubieran sufrido una pérdida por deterioro se someten a revisiones si existen indicadores de reverso de pérdidas. Las pérdidas por deterioro se reconocen en el estado de resultados consolidados en la línea "Otras ganancias (pérdidas)".

2.9. Activos financieros

La Sociedad clasifica sus activos financieros en las siguientes categorías: a valor razonable (ya sea a través de otro resultado integral, o a través del estado de resultados), y a costo amortizado. La clasificación depende del modelo de negocio de la entidad para administrar los activos financieros y los términos contractuales de los flujos de efectivo.

El grupo reclasifica inversiones de deuda cuando, y sólo cuando, cambia su modelo de negocio para administrar esos activos.

En el reconocimiento inicial, la Sociedad mide un activo financiero a su valor razonable más, en el caso de un activo financiero clasificado a costo amortizado, los costos de transacción que son directamente atribuibles a la adquisición del activo financiero. Los costos de transacción de los activos financieros contabilizados a valor razonable con cambios en resultados se contabilizan como gastos en el estado de resultados.

(a) Instrumentos de deuda

La medición posterior de los instrumentos de deuda depende del modelo de negocio del grupo para administrar el activo y las características de flujo de efectivo del activo. La Sociedad tiene dos categorías de medición para clasificar sus instrumentos de deuda:

Costo amortizado: los activos que se mantienen para el cobro de flujos de efectivo contractuales donde esos flujos de efectivo representan únicamente pagos de capital e intereses se miden al costo amortizado. Una ganancia o pérdida en una inversión de deuda que posteriormente se mide al costo amortizado y no es parte de una relación de cobertura se reconoce en resultados cuando el activo se

da de baja o se deteriora. Los ingresos por intereses de estos activos financieros se incluyen en los ingresos financieros utilizando el método de la tasa de interés efectiva.

Valor razonable a través de resultados: los activos que no cumplen con los criterios de costo amortizado o FVORI se miden al valor razonable con cambios en resultados. Una ganancia o pérdida en una inversión de deuda que posteriormente se mide a valor razonable con cambios en resultados y no es parte de una relación de cobertura se reconoce en utilidad o pérdida y se presenta neta en el estado de resultados dentro de otras ganancias / (pérdidas) en el periodo o ejercicio en que surge.

(b) Instrumentos de patrimonio

Los cambios en el valor razonable de los activos financieros a valor razonable con cambios en resultados se reconocen en “Otras ganancias / (pérdidas)” en el estado de resultados según corresponda.

La Sociedad evalúa con anticipación las pérdidas crediticias esperadas asociadas con sus instrumentos de deuda contabilizados a costo amortizado. La metodología de deterioro aplicada depende de si ha habido un aumento significativo en el riesgo de crédito.

2.10. Instrumentos financieros derivados y actividades de cobertura

Los derivados se reconocen, de acuerdo con la NIC 39 para los derivados de cobertura y de acuerdo a la NIIF 9 los que no califiquen como cobertura, inicialmente al valor justo en la fecha en que se ha efectuado el contrato de derivados y posteriormente se vuelven a valorar a su valor justo. El método para reconocer la pérdida o ganancia resultante depende de si el derivado se ha designado como un instrumento de cobertura y, si es así, de la naturaleza de la partida que está cubriendo. La Sociedad designa determinados derivados como:

- (a) Coberturas del valor justo de activos reconocidos (cobertura del valor justo);
- (b) Coberturas de un riesgo concreto asociado a un pasivo reconocido o a una transacción prevista altamente probable (cobertura de flujos de efectivo), o
- (c) Derivados que no califican para contabilidad de cobertura.

La Sociedad documenta al inicio de la transacción la relación existente entre los instrumentos de cobertura y las partidas cubiertas, así como sus objetivos para la gestión del riesgo y la estrategia para llevar a cabo diversas operaciones de cobertura. La Sociedad también documenta su evaluación, tanto al inicio como sobre una base continua, de si los derivados que se utilizan en las transacciones de cobertura son altamente efectivos para compensar los cambios en el valor justo o en los flujos de efectivo de las partidas cubiertas.

El valor justo total de los derivados de cobertura se clasifica como Otros activos o pasivos financieros no corrientes si el vencimiento restante de la partida cubierta es superior a 12 meses y como Otros activos o pasivos financieros corrientes si el vencimiento restante de la partida cubierta es igual o inferior a 12 meses. Los derivados no registrados como de cobertura se clasifican como Otros activos o pasivos financieros.

(a) Cobertura del valor justo

Los cambios en el valor justo de derivados que se designan y califican como coberturas del valor razonable se registran en el estado de resultados consolidado, junto con cualquier cambio en el valor razonable del activo o pasivo cubierto que sea atribuible al riesgo cubierto.

(b) Cobertura de flujos de caja

La parte efectiva de cambios en el valor justo de los derivados que se designan y califican como coberturas de flujos de efectivo se reconocen en el estado de otros resultados integrales. La pérdida o ganancia relativa a la parte no efectiva, se reconoce inmediatamente en el estado de resultados consolidado, dentro de “Otras ganancias (pérdidas)”. Los montos acumulados en patrimonio se reclasifican a resultado en los periodos o ejercicio en que la partida protegida impacta resultados.

En el caso de las coberturas de tasas de interés variable, esto significa que los importes reconocidos en el estado de otros resultados integrales, se reclasifican a resultados a la línea de gastos financieros a medida que se devengan los intereses de las deudas asociadas.

Para las coberturas del precio de combustible, los importes reconocidos en el estado de otros resultados integrales, se reclasifican a resultados a la línea de costo de ventas a medida que se utiliza el combustible sujeto de la cobertura.

Para las coberturas de las variaciones de moneda extranjera, los importes reconocidos en el Estado de otros resultados integrales, se reclasifican a resultado a medida que las partidas cubiertas, afectas a la variación de los tipos de cambio, tocan resultado.

Cuando un instrumento de cobertura vence, se vende o deja de cumplir los requisitos exigidos para contabilidad de cobertura, cualquier ganancia o pérdida acumulada en el estado de otros resultados integrales hasta ese momento, permanece en el estado de otros resultados integrales y se reconoce cuando la transacción prevista es reconocida finalmente en el estado de resultados consolidado. Cuando se espera que la transacción prevista no se vaya a producir, la ganancia o pérdida acumulada en el estado de otros resultados integrales, se lleva inmediatamente al estado de resultados consolidado dentro de “Otras ganancias (pérdidas)”.

(c) Derivados no registrados como de cobertura

Los cambios en el valor justo de cualquier instrumento derivado que no se registra como de cobertura, se reconocen inmediatamente en el estado de resultados consolidado, en “Otras ganancias (pérdidas)”.

2.11. Inventarios

Los Inventarios se valorizan a su costo o a su valor neto realizable, el menor de los dos. El costo se determina por el método precio medio ponderado (PMP). El valor neto realizable es el precio de venta estimado en el curso normal del negocio, menos los costos variables de venta aplicables.

2.12. Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar

Las cuentas comerciales a cobrar se reconocen inicialmente por su valor justo y posteriormente por su costo amortizado de acuerdo con el método de tasa efectiva, menos la provisión por deterioro de acuerdo al modelo de las pérdidas crediticias esperadas. La Sociedad aplica el enfoque simplificado permitido por la NIIF 9, que exige que las pérdidas esperadas de por vida se reconozcan a partir del reconocimiento inicial de las cuentas por cobrar.

En el caso de que la Sociedad transfiera sus derechos de algún activo financiero (generalmente cuentas por cobrar) a un tercero a cambio de un pago en efectivo, la Sociedad evalúa si se han transferido todos los riesgos y beneficios, caso en el que es dado de baja la cuenta por cobrar.

La existencia de dificultades financieras significativas por parte del deudor, la probabilidad de que el deudor entre en quiebra o reorganización financiera se consideran indicadores de un aumento significativo en el riesgo de crédito.

El importe en libros del activo se reduce a medida que se utiliza la cuenta de provisión y la pérdida se reconoce en el estado de resultado consolidado dentro del "Costo de ventas". Cuando una cuenta a cobrar es castigada, se regulariza contra la cuenta de provisiones para la cuenta por cobrar.

2.13. Efectivo y equivalentes al efectivo

El Efectivo y equivalentes al efectivo incluyen el efectivo en caja, saldos en bancos, los depósitos a plazo en instituciones financieras y otras inversiones a corto plazo de alta liquidez.

2.14. Capital emitido

Las acciones ordinarias se clasifican como patrimonio neto.

Los costos incrementales directamente atribuibles a la emisión de nuevas acciones u opciones se presentan en el patrimonio neto como una deducción de los flujos obtenidos por la colocación de acciones.

2.15. Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar

Las Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar se registran inicialmente a su valor justo y posteriormente se valorizan al costo amortizado.

2.16. Préstamos que devengan intereses

Los pasivos financieros se reconocen, inicialmente, por su valor justo, netos de los costos en que se haya incurrido en la transacción. Posteriormente, los pasivos financieros se valorizan por su costo amortizado; cualquier diferencia entre los fondos obtenidos (netos de los costos necesarios para su obtención) y el valor de reembolso, se reconoce en el estado de resultados consolidado durante la vida de la deuda de acuerdo con el método de tasa de interés efectiva.

Los pasivos financieros se clasifican en el pasivo corriente y pasivo no corriente sobre la base del vencimiento contractual del capital nominal.

2.17. Impuestos corrientes y diferidos

El gasto por impuesto del ejercicio comprende al impuesto a la renta corriente y los impuestos diferidos.

El cargo por impuesto corriente es calculado sobre la base de las leyes tributarias vigentes a la fecha de cierre del estado de situación financiera, en los países en los que las subsidiarias y asociadas del Grupo operan y generan renta gravable.

Los impuestos diferidos se calculan de acuerdo con el método del pasivo, sobre las diferencias temporarias que surgen entre las bases fiscales de los activos y pasivos y sus importes en libros. Sin embargo, si los impuestos diferidos surgen del reconocimiento inicial de un pasivo o un activo en una transacción distinta de una combinación de negocios que en el momento de la transacción no afecta ni al resultado contable ni a la ganancia o pérdida fiscal, no se contabiliza. El impuesto diferido se determina usando las tasas de impuesto (y leyes) aprobadas o a punto de aprobarse en la fecha de cierre del estado de situación financiera consolidado y que se espera aplicar cuando el correspondiente activo por impuesto diferido se realice o el pasivo por impuesto diferido se liquide.

Los activos por impuestos diferidos se reconocen en la medida en que es probable que vaya a disponerse de beneficios fiscales futuros con los cuales compensar las diferencias temporarias.

El impuesto (corriente y diferido) es registrado en el estado de resultados salvo que se relacione con un ítem reconocido en Otros resultados integrales, directamente en patrimonio o proviene de una combinación de negocios. En ese caso, el impuesto también es contabilizado en Otros resultados integrales, directamente en resultados o con contrapartida en la plusvalía mercantil, respectivamente.

2.18. Beneficios a los empleados

(a) Vacaciones del personal

La Sociedad reconoce el gasto por vacaciones del personal en base devengada.

(b) Compensaciones basadas en acciones

Los planes de compensación implementados en base a las acciones de la Sociedad, se reconocen en los estados financieros consolidados de acuerdo a lo establecido en la NIIF 2: Pagos basados en acciones; para los planes basados en el otorgamiento de opciones, el efecto del valor justo es registrado en patrimonio 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; para los planes considerados como cash settled award el valor justo, actualizado a la fecha de cierre de cada periodo o ejercicio informado, es registrado como un pasivo con cargo a remuneraciones.

(c) Beneficios post empleo y otros beneficios de largo plazo

Las obligaciones que se provisionan aplicando el método del valor actuarial del costo devengado del beneficio, consideran estimaciones como permanencia futura, tasas de mortalidad e incrementos salariales futuros determinados sobre la base de cálculos actuariales. Las tasas de descuento se

determinan por referencia a curvas de tasas de interés de mercado. Las ganancias y pérdidas actuariales se reconocen en otros resultados integrales.

(d) Incentivos

La Sociedad contempla para sus empleados un plan de incentivos anuales por cumplimiento de objetivos y aportación individual a los resultados. Los incentivos, que eventualmente se entregan, consisten en un determinado número o porción de remuneraciones mensuales y se provisionan sobre la base del monto estimado a repartir.

(e) Beneficios por terminación

El grupo reconoce los beneficios por terminación en la primera de las siguientes fechas: (a) cuando el Grupo decide terminar la relación contractual; y (b) cuando la entidad reconoce los costos de una reestructuración que está dentro del alcance de la NIC 37 e implica el pago de beneficios por terminación.

2.19. Provisiones

Las provisiones se reconocen cuando:

- (i) La Sociedad tiene una obligación presente, ya sea legal o implícita, como resultado de sucesos pasados;
- (ii) Es probable que vaya a ser necesaria una salida de recursos para liquidar la obligación; y
- (iii) El importe se ha estimado de forma fiable.

2.20. Ingresos ordinarios provenientes de contratos con clientes

(a) Transporte de pasajeros y carga

La Sociedad reconoce la venta por el servicio de transporte como un Pasivo por ingreso diferido, el cual es reconocido como ingreso cuando el servicio de transporte ha sido prestado o caducado. En el caso de los servicios de transporte aéreo vendidos por la Sociedad y que serán realizados por otras aerolíneas, el pasivo es disminuido cuando los mismos son remitidos a dichas aerolíneas. La Sociedad revisa periódicamente si es necesario realizar algún ajuste al Pasivo por ingreso diferido, relacionados principalmente con devoluciones, cambios, entre otros.

Compensaciones otorgadas a los clientes por cambios en los niveles de servicios o facturación de servicios adicionales como por ejemplo equipaje adicional, cambio de asiento, entre otros, son considerados modificaciones del contrato inicial, por lo tanto, son diferidos hasta la prestación del servicio correspondiente.

(b) Caducidad de pasajes aéreos

La Sociedad estima mensualmente la probabilidad de caducidad de los pasajes aéreos, con cláusulas de devolución, en base al historial de uso de los mismos. Los pasajes aéreos sin cláusula de devolución son caducados en la fecha del vuelo en caso que el pasajero no se presente.

(c) Costos asociados al contrato

Los costos relacionados con la venta de pasajes aéreos son activados y diferidos hasta el momento de la prestación del servicio correspondiente. Estos activos se incluyen en el rubro "Otros activos no financieros corrientes" en el Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado.

(d) Programa de pasajero frecuente

La Sociedad mantiene los siguientes programas de fidelización: LATAM Pass y LATAM Pass Brasil, cuyo objetivo es la fidelización a través de la entrega de millas o puntos.

Estos programas otorgan la posibilidad a sus pasajeros frecuentes de acumular millas o puntos LATAMPASS, los cuales entregan el derecho a una selección de premios tanto aéreos como no aéreos. De forma adicional la Sociedad vende las mencionadas millas o puntos LATAMPASS a socios comerciales o financieros a través de alianzas que facultan a dichos socios a otorgar millas o puntos a sus clientes.

Para reflejar las millas o puntos acumulados por cada uno de los clientes se deben distinguir los dos principales orígenes de acreditación del programa: (1) puntos otorgados directamente por LATAM Airlines y (2) millas o puntos otorgados a través de un socio comercial o financiero.

(1) Millas o puntos otorgados directamente por LATAM Airlines.

En este caso las millas o puntos se otorgan a los clientes en el momento en que la compañía realiza el vuelo.

Para valorizar los puntos acreditados directamente por la compañía, se determina el monto cuantitativo que faculta la milla o punto respecto al valor de un ticket aéreo si se pagara en efectivo. Como consecuencia se obtiene un valor de equivalencia entre una milla o punto y un ticket, lo que se denomina Equivalent Ticket Value (ETV). Nuestro ETV estimado es ajustado por las millas o puntos que probablemente nunca sean canjeados.

El saldo de las millas y puntos que están pendientes de canjear forman parte de los Ingresos diferidos.

(2) Millas o puntos otorgados a través de un socio comercial o financiero.

Para valorizar las millas o puntos acreditados a través de los socios comerciales o financieros, se estima el valor por separado de las obligaciones de desempeño de LATAM con el cliente. Para calcular dichas obligaciones de desempeño, se deben considerar diferentes componentes que agregan valor en el contrato comercial, como el marketing, la publicidad y otros beneficios, y finalmente el valor de los puntos otorgados a los clientes en base a nuestro ETV. El valor de cada uno de estos componentes es finalmente alocado en proporción a sus precios relativos. Las obligaciones de desempeño asociadas con la valorización de los puntos o millas acreditados pasa a formar parte de los Ingresos diferidos, y las obligaciones de desempeño asociadas a los otros conceptos son reconocidas en el resultado del ejercicio en la medida que dichas obligaciones se cumplen lo que coinciden con el momento en que las millas o puntos son acreditadas.

Cuando las millas y puntos son canjeados por productos y servicios distintos a los servicios prestados por la Sociedad el ingreso es reconocido inmediatamente, cuando el canje es efectuado por pasajes aéreos de alguna línea aérea de LATAM Airlines Group S.A. y filiales, el ingreso es diferido hasta la prestación del servicio de transporte.

Las millas y puntos que la Sociedad estima no serán canjeadas se reconocen en los resultados en función del patrón de consumo de las millas o puntos efectivamente canjeados por los clientes. La Sociedad utiliza modelos estadísticos para estimar la probabilidad de canje la cual se basa en patrones históricos y proyecciones.

(e) Ingresos por dividendos

Los ingresos por dividendos se reconocen cuando se establece el derecho a recibir el pago.

2.21. Arrendamientos

La Sociedad reconoce los contratos que cumplen con la definición de arrendamiento, como un activo de derecho de uso y un pasivo por arrendamiento en la fecha en que el activo subyacente se encuentre disponible para su uso.

Los activos por derecho de uso se miden a su costo incluyendo lo siguiente:

- El importe de la medición inicial del pasivo por arrendamiento;
- Pagos de arrendamientos anticipados;
- Costos directos iniciales, y
- Los costos de restauración.

Los activos por derecho de uso son reconocidos en el estado de situación financiera en "Propiedades, plantas y equipos".

Los pasivos por arrendamiento incluyen el valor presente neto de los siguientes pagos:

- Pagos fijos en esencia
- Pagos de arrendamiento variable basados en un índice o una tasa;
- Precio de ejercicio de las opciones de compra, cuyo ejercicio sea razonablemente seguro.

La Sociedad determina el valor presente de los pagos de arrendamiento utilizando la tasa implícita en los contratos de arrendamiento de aeronaves y para el resto de los activos subyacente, utiliza la tasa de interés incremental.

Los pasivos por arrendamiento son reconocidos en el estado de situación financiera en "Otros pasivos financieros, corriente o no corriente".

Los intereses devengados por los pasivos financieros son reconocidos en el resultado consolidado en "Costos financieros".

La cuota de capital y los intereses pagados son reconocidos en el flujo de efectivo consolidado como "Pagos de pasivos por arrendamientos" e "Intereses pagados" en el Flujo de actividades de financiación.

Los pagos asociados a los arrendamientos de corto plazo sin opciones de compra y los arrendamientos de activos de bajo valor se reconocen en forma lineal en el resultado, al momento de su devengo. Estos pagos se presentan en el Flujo de actividades de la operación.

La sociedad analiza los acuerdos de financiamiento de aeronaves revisando principalmente características tales como:

a) que la sociedad inicialmente adquirió la aeronave o tomó una parte importante en el proceso de adquisición directo con los fabricantes,

b) debido a las condiciones contractuales, es prácticamente cierto la sociedad ejecutará la opción de compra de la aeronave al final del plazo de arrendamiento.

Dado que estos acuerdos de financiamiento son "sustancialmente compras" y no arrendamientos, el pasivo relacionado se considera como una deuda financiera clasificada según la NIIF 9 y presentada dentro los "Otros pasivos financieros" (descrito en nota 19). Por otra parte, las aeronaves se presentan en Propiedad, Plantas y Equipos, como se describe en la Nota 17, como "aeronaves propias".

El Grupo califica como transacciones de venta y arrendamiento, operaciones que conducen a una venta según la NIIF 15. Más específicamente, una venta se considera como tal si no hay una opción de compra de los bienes al final del plazo del arrendamiento.

Si la venta por el vendedor-arrendatario se califica como una venta de acuerdo con la NIIF 15, se da de baja el activo subyacente, y se reconoce un activo por derecho de uso igual a la porción retenida proporcionalmente del importe del activo.

Si la venta por el vendedor-arrendatario no se califica como una venta de acuerdo con la NIIF 15, se mantienen los bienes transferidos en los estados financieros y se reconoce un pasivo financiero igual al precio de venta (recibido del comprador-arrendador).

La Sociedad ha aplicado la solución práctica permitida por la NIIF 16 para aquellos contratos que cumplen los requisitos establecidos y que permite que un arrendatario puede elegir no evaluar si las concesiones que obtiene derivadas del COVID-19 son una modificación del arrendamiento.

2.22. Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta

Los Activos no corrientes o grupos de enajenación clasificados como activos mantenidos para la venta, se reconocen al menor valor entre su valor en libros y el valor justo menos el costo de venta.

2.23. Mantenimiento

Los costos incurridos en el mantenimiento mayor programado de fuselaje y motores de aeronaves, son capitalizados y depreciados hasta la próxima mantención. La tasa de depreciación es determinada sobre bases técnicas, de acuerdo a la utilización de las aeronaves expresada en base a ciclos y horas de vuelo.

En el caso de las aeronaves incluidas en Propiedades, plantas y equipos, estos costos de mantenimiento son capitalizados como Propiedades, plantas y equipos, mientras que en el caso de aeronaves incluidas como Activos por derecho de uso, se reconoce un pasivo que se devenga en función de la utilización de los principales componentes, ya que existe la obligación contractual con el arrendador de devolver la aeronave en condiciones acordadas de niveles de mantenimiento. Estos costos son reconocidos en el “Costo de ventas”.

Adicionalmente, algunos contratos que cumplen con la definición de arrendamiento establecen la obligación del arrendatario de realizar depósitos al arrendador a modo de garantía de cumplimiento del mantenimiento y condiciones de devolución. Estos depósitos, frecuentemente llamados reservas de mantenimiento, se acumulan hasta que se efectúe un mantenimiento mayor, una vez realizado, se solicita su recupero al arrendador. Al final del período del contrato, se realiza un balance entre las reservas pagadas y las condiciones acordadas de niveles de mantenimiento en la entrega, compensándose las partes si corresponde.

Tanto las mantenciones no programadas de las aeronaves y motores, como las mantenciones menores, son cargadas a resultado en el ejercicio en que son incurridas.

2.24. Medioambiente

Los desembolsos asociados a la protección del medio ambiente se imputan a resultados cuando se incurrir.

NOTA 3 - GESTION DEL RIESGO FINANCIERO

3.1. Factores de riesgo financiero

La Sociedad está expuesta a los siguientes riesgos financieros: (a) riesgo de mercado, (b) riesgo de crédito y (c) riesgo de liquidez. El programa de gestión del riesgo global de la Sociedad tiene como objetivo minimizar los efectos adversos de los riesgos financieros que afectan a la compañía.

(a) Riesgo de mercado

Debido a la naturaleza de sus operaciones, la Sociedad está expuesta a factores de mercado, tales como: (i) riesgo de precio del combustible, (ii) riesgo de tipo de cambio (FX) y (iii) riesgo de tasa de interés.

La Sociedad ha desarrollado políticas y procedimientos para gestionar el riesgo de mercado, que tienen como objetivo identificar, cuantificar, monitorear y mitigar los efectos adversos de los cambios en los factores de mercado antes mencionados.

Para lo anterior, la Administración monitorea la evolución de los niveles de precios, tipos de cambio y tasas de interés, cuantifica las exposiciones y su riesgo, y desarrolla y ejecuta estrategias de cobertura.

(i) Riesgo de precio del combustible:

Exposición:

Para la ejecución de sus operaciones la Sociedad compra combustible denominado Jet Fuel grado 54 USGC, que está afecto a las fluctuaciones de los precios internacionales de los combustibles.

Mitigación:

Para cubrir la exposición al riesgo de combustible, la Sociedad opera con instrumentos derivados (Swaps y Opciones) cuyos activos subyacentes pueden ser distintos al Jet Fuel, siendo posible realizar coberturas en crudo West Texas Intermediate (“WTI”), crudo Brent (“BRENT”) y en destilado Heating Oil (“HO”), los que tienen una alta correlación con Jet Fuel y mayor liquidez.

Resultados Cobertura Fuel:

Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2020, la Sociedad reconoció pérdidas por US\$ 14,3 millones (negativos) por concepto de cobertura de combustible neto de primas en los costos de venta del ejercicio. Durante el ejercicio 2019, la Sociedad reconoció pérdidas por US\$ 23,1 millones por el mismo concepto.

A partir del cierre al 31 de marzo, la Sociedad ha determinado que las transacciones esperadas altamente probables, que conformaban la partida cubierta, ya no se van a producir en las magnitudes formalmente establecidas, por lo que ha dejado de reconocer estos contratos bajo contabilidad de cobertura reconociendo al 31 de diciembre una pérdida de US\$ 50,8 millones en la línea en Otras ganancias (pérdidas) del estado de resultados, como efecto de reclasificación desde otras reservas desde el estado de resultados integrales y una pérdida de US\$ \$30,8 millones correspondiente a las primas asociadas a estos contratos. A partir del cierre de noviembre 2020, los derivados de combustible tomados por la Sociedad clasifican como contabilidad de cobertura.

Al 31 de diciembre de 2020, el valor de mercado de las posiciones de combustible ascendía a US\$ 1,3 millones (positivo). Al cierre de diciembre de 2019, este valor de mercado era de US\$ 48,5 millones (positivo).

Las siguientes tablas muestran el nivel de cobertura para los distintos períodos:

Posiciones al 31 de diciembre de 2020 (*)	Vencimientos				
	Q121	Q221	Q321	Q421	Total
Porcentaje de cobertura sobre el volumen de consumo esperado	3,0%	2,8%	2,6%	2,6%	2,7%

(*) El porcentaje mostrado en la tabla considera la totalidad de los instrumentos de cobertura (swap y opciones).

Posiciones al 31 de diciembre de 2019 (*)	Vencimientos				
	Q120	Q220	Q320	Q420	Total
Porcentaje de cobertura sobre el volumen de consumo esperado	65%	61%	20%	19%	41%

(*) El porcentaje mostrado en la tabla considera la totalidad de los instrumentos de cobertura (swap y opciones).

Sensibilización:

Una caída en los precios de combustible afecta positivamente a la Sociedad por la reducción de costos, sin embargo, afecta negativamente, en algunos casos, a las posiciones de derivados contratadas. Por lo mismo, la política es mantener un porcentaje libre de coberturas de forma de ser competitivos en caso de una caída en los precios.

Las posiciones de cobertura vigentes son registradas como contratos de cobertura de flujo de caja, por lo tanto, una variación en el precio del combustible tiene un impacto en el patrimonio neto de la Sociedad.

En las siguientes tablas se muestra la sensibilización de los instrumentos financieros de acuerdo a cambios razonables en el precio de combustible y su efecto en patrimonio.

Los cálculos se hicieron considerando un movimiento paralelo de 5 dólares por barril en la curva del precio de referencia del subyacente al cierre de diciembre del año 2019 y 2020. El plazo de proyección se definió hasta el término del último contrato de cobertura de combustible vigente, siendo el último día hábil del cuarto trimestre del año 2021.

Precio de referencia (US\$ por barril)	Posición al 31 de diciembre 2020 efectos en resultado (MMUS\$)	Posición al 31 de diciembre de 2019 efectos en patrimonio (MMUS\$)
+5	+0,6	+15,4
-5	-0,6	-34,5

Dada la estructura de cobertura de combustible durante el año 2020, que considera una porción libre de coberturas, una caída vertical en 5 dólares en el precio de referencia del JET (considerado como el promedio diario mensual), hubiera significado un impacto aproximado de MMUS\$ 160,5 de

menor costo de combustible. Para igual período, un alza vertical de 5 dólares en el precio de referencia del JET (considerado como el promedio diario mensual), hubiera significado un impacto aproximado de MMUS\$ 135,0 de mayor costo de combustible.

(ii) Riesgo de tipo de cambio:

Exposición:

La moneda funcional y de presentación de los estados financieros de la Sociedad Matriz es el dólar estadounidense, por lo que el riesgo de tipo de cambio transaccional y de conversión surge principalmente de las actividades operativas propias del negocio, estratégicas y contables de la Sociedad que están expresadas en una unidad monetaria distinta a la moneda funcional.

Las filiales de LATAM también están expuestas al riesgo cambiario cuyo impacto afecta el Resultado Consolidado de la Sociedad.

Una de las mayores exposiciones operacionales al riesgo cambiario de LATAM proviene de la concentración de los negocios en Brasil, los que se encuentran mayormente denominados en Real Brasileño (BRL), siendo gestionada activamente por la Sociedad.

En menor concentración, la Sociedad también se encuentra expuesta a la fluctuación de otras monedas, tales como: euro, libra esterlina, dólar australiano, peso colombiano, peso argentino, guaraní paraguayo, peso mexicano, nuevo sol peruano y dólar neozelandés.

Mitigación:

La Sociedad mitiga las exposiciones al riesgo cambiario mediante la contratación de instrumentos derivados o a través de coberturas naturales o ejecución de operaciones internas.

Resultado Cobertura FX:

Con el objetivo de reducir la exposición al riesgo de tipo de cambio en los flujos de caja operacionales del año 2020, y asegurar el margen operacional, LATAM realiza coberturas mediante derivados FX.

Al 31 de diciembre de 2020, la Sociedad no mantenía derivados de FX vigentes. Al cierre de diciembre de 2019, este valor de mercado era de MMUS\$ 0,01 (negativo).

Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2020, la Sociedad reconoció ganancias por MMUS\$ 3,2 por concepto de cobertura FX neto de primas. Durante igual período 2019, la Sociedad reconoció ganancias por MMUS\$ 1,9 por concepto de cobertura FX neto de primas.

Al 31 de diciembre de 2020, la Sociedad no mantenía derivados de FX vigentes para BRL. Para el cierre de diciembre de 2019, la Sociedad mantenía derivados de FX vigentes para BRL por MMUS\$ 15.

Durante el 2019, la Sociedad mantenía derivados de FX no registrados bajo contabilidad de cobertura, reconociendo en resultados MMUS\$ 6,2 (negativo) neto de primas. Al 31 de diciembre de 2020 la Sociedad no mantiene derivados de FX que no estén bajo contabilidad de cobertura.

Sensibilización:

Una depreciación del tipo de cambio R\$/US\$, afecta negativamente a los flujos operacionales de la Sociedad, sin embargo, también afecta positivamente en el valor de las posiciones de derivados contratadas.

Los derivados FX son registrados como contratos de cobertura de flujo de caja, por lo tanto, una variación en el tipo de cambio tiene un impacto en el valor de mercado de los derivados, cuyos cambios afectan el patrimonio neto de la Sociedad.

En la siguiente tabla se muestra la sensibilización de los instrumentos derivados FX de acuerdo a cambios razonables en el tipo de cambio y su efecto en patrimonio. La Sociedad no mantenía derivados de FX vigentes para BRL al 31 de diciembre de 2020:

Apreciación (depreciación)(*) de R\$	Efecto al 31 de diciembre de 2020 MMU\$	Efecto al 31 de diciembre de 2019 MMU\$
-10%	-	-0,6
+10%	-	+1,1

(*)preciación (depreciación) del US\$ respecto a las monedas cubiertas.

Durante el 2017 y 2019, la Sociedad contrató derivados swap de monedas para cobertura de deuda emitida los mismos años por notacionales UF 8,7 millones y UF 5,0 millones, respectivamente. Al 31 de diciembre de 2020, la Sociedad no mantenía derivados swaps de monedas. Al cierre de diciembre de 2019, este valor de mercado era de MMU\$ 22,7 (negativo).

En el caso de TAM S.A, cuya moneda funcional es el real brasileño, gran parte de sus pasivos están expresados en dólares estadounidenses. Por lo tanto, al convertir activos y pasivos financieros, de dólar a reales, tienen un impacto en el resultado de TAM S.A., que es consolidada en el Estado de Resultados de la Sociedad.

Con el objetivo de reducir el impacto en el resultado de la Sociedad causado por apreciaciones o depreciaciones del R\$/US\$, la Sociedad ha ejecutado operaciones internas para disminuir la exposición neta en US\$ para TAM S.A.

La siguiente tabla muestra la variación de los resultados financieros al apreciar o depreciar un 10% la tasa de cambio R\$/US\$:

Apreciación (depreciación)(*) de R\$/US\$ (*)	Efecto al 31 de diciembre de 2020 MMU\$	Efecto al 31 de diciembre de 2019 MMU\$
-10%	-10,9	+9,5
+10%	+10,9	-9,5

(*)preciación (depreciación) del US\$ respecto a las monedas cubiertas.

Efectos de derivados de tipo de cambio en los Estados Financieros

Ganancias o pérdidas a causas de cambios en el valor justo de los instrumentos de cobertura son segregados entre valor intrínseco y valor temporal. El valor intrínseco corresponde al porcentaje efectivo del flujo de caja cubierto, inicialmente es registrado en el patrimonio y más tarde

transferido a los ingresos, al mismo tiempo que la transacción de cobertura es registrada en los ingresos. El valor temporal corresponde a la porción inefectiva de la cobertura de flujo de caja y es contabilizada en los resultados financieros de la Sociedad (Nota 19).

Debido a que la moneda funcional de TAM S.A. y Filiales es el real brasileño, la Sociedad presenta efectos por la variación del tipo de cambio en los Otros resultados integrales al convertir el Estado de situación financiera y el Estado de resultados de TAM S.A. y Filiales desde su moneda funcional al dólar estadounidense, siendo esta última la moneda de presentación de los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales. La Plusvalía generada en la Combinación de negocios se reconoce como un activo de TAM S.A. y Filiales en reales brasileños cuya conversión al dólar estadounidense también genera efectos en los Otros resultados integrales.

La siguiente tabla muestra la variación en los Otros resultados integrales reconocidos en el Patrimonio Total al apreciar o depreciar un 10% la tasa de cambio R\$/US\$:

Apreciación (depreciación) de R\$/US\$	Efecto al 31 de diciembre de 2020 MMU\$	Efecto al 31 de diciembre de 2019 MMU\$
-10%	+191,53	+402,48
+10%	-156,71	-329,29

(iii) Riesgo de tasa de interés:

Exposición:

La Sociedad está expuesta a las fluctuaciones de las tasas de interés de los mercados afectando los flujos de efectivo futuros de los activos y pasivos financieros vigentes y futuros.

La Sociedad está expuesta principalmente a la tasa London Inter Bank Offer Rate ("LIBOR") y a otros tipos de interés de menor relevancia como Certificados de Depósito Interbancarios brasileños ("CDI").

Mitigación:

Al cierre de diciembre 2020, la Sociedad no mantenía posiciones de derivados de tasas de interés vigentes. Actualmente un 42% (62% al 31 de diciembre 2019) de la deuda está fija ante fluctuaciones en los tipos de interés.

Resultado Cobertura Tasas:

Al 31 de diciembre de 2020, la Sociedad no mantenía posiciones de derivados de tasas de interés vigentes. Al cierre de diciembre de 2019, este valor de mercado era de MMU\$ 2,6 (positivo).

Sensibilización:

La siguiente tabla muestra la sensibilidad de cambios en las obligaciones financieras que no están cubiertas frente a variaciones en las tasas de interés. Estos cambios son considerados razonablemente posibles, basados en condiciones de mercado a cada fecha.

Aumento (disminución) de curva futuros de tasa libor tres meses	Posición al 31 de diciembre de 2020 efecto en resultados antes de impuestos (MMUS\$)	Posición al 31 de diciembre de 2019 efecto en resultados antes de impuestos (MMUS\$)
+100 puntos base	-42,11	-27,60
-100 puntos base	+42,11	+27,60

Gran parte de los derivados de tasas vigentes son registrados como contratos de cobertura de flujo de caja, por lo tanto, una variación en las tasas de interés tiene un impacto en el valor de mercado de los derivados, cuyos cambios afectan el patrimonio neto de la Sociedad.

Al cierre de diciembre 2020, la Sociedad no mantenía posiciones de derivados de tasas de interés vigentes. Los cálculos anteriores se realizaron aumentando (disminuyendo) en forma vertical 100 puntos base de la curva futuros del libor tres meses, siendo ambos escenarios razonablemente posibles según las condiciones de mercado históricas.

Aumento (disminución) de curva futuros de tasa libor tres meses	Posición al 31 de diciembre de 2020 efecto en patrimonio (MMUS\$)	Posición al 31 de diciembre de 2019 efecto en patrimonio (MMUS\$)
+100 puntos base	-	+13,62
-100 puntos base	-	-14,71

La hipótesis del cálculo de sensibilidad, debe asumir que las curvas forward de tasas de interés no necesariamente reflejarán el valor real de la compensación de los flujos. Además, la estructura de tasas de interés es dinámica en el tiempo.

Durante los ejercicios presentados, la Sociedad no ha registrado montos por inefectividad en el estado de resultados consolidado para este tipo de coberturas.

El 27 de julio de 2017, la Financial Conduct Authority (autoridad que regula la LIBOR) anunció su intención de dejar de pedir a los bancos presentar tasas para el cálculo de la LIBOR después de 2021. La Junta de la Reserva Federal y la Fed de Nueva York convocaron entonces el Comité de Tasas de Referencia Alternativas (ARRC), un grupo de participantes del mercado privado, para ayudar a asegurar una transición exitosa de LIBOR en dólares estadounidenses (USD) a una tasa de referencia más sólida, su alternativa recomendada, la Tasa de Financiamiento Garantizado a un día (SOFR). Aunque la adopción de SOFR es voluntaria, la inminente interrupción de LIBOR hace que sea esencial que los participantes del mercado consideren pasar a tasas alternativas como SOFR y que tengan un lenguaje alternativo apropiado en los contratos existentes que hagan referencia a LIBOR.

(b) Riesgo de crédito

El riesgo de crédito se produce cuando la contraparte no cumple sus obligaciones con la Sociedad bajo un determinado contrato o instrumento financiero, derivando en una pérdida en el valor de mercado de un instrumento financiero (sólo activos financieros, no pasivos). Dado el impacto del COVID-19 en nuestra operación, la cartera de clientes al 31 de diciembre de 2020 disminuyó al comparar con el saldo al 31 de diciembre de 2019 en un 51%, debido a una reducción en las

operaciones de toda la compañía principalmente en el transporte de pasajeros (agencias de viajes y corporativo) y para el caso de los clientes que quedaron con deuda y que la administración consideraba riesgosa, se tomaron las medidas correspondientes para considerar su pérdida crediticia esperada. Por esta razón la provisión al cierre de diciembre 2020 tuvo un aumento en un 21,7% respecto al periodo anterior.

La Sociedad está expuesta a riesgo de crédito debido a sus actividades operacionales y a sus actividades financieras incluyendo depósitos con bancos e instituciones financieras, inversiones en otro tipo de instrumentos, transacciones de tipo de cambio y contratación de instrumentos derivados u opciones.

Para reducir el riesgo de crédito relacionado con las actividades operacionales, la Sociedad tiene implementado límites de crédito para acotar la exposición de sus deudores los cuales se monitorean permanentemente para la red LATAM, cuando se ha considerado necesario, se ha procedido con el bloqueo de agencias para negocios de carga y pasajero.

(i) Actividades financieras

Los excedentes de efectivo que quedan después del financiamiento de los activos necesarios para la operación, están invertidos de acuerdo a límites crediticios aprobados por el Directorio de la Sociedad, principalmente, en depósitos a plazo con distintas instituciones financieras, fondos de inversión privados, fondos mutuos de corto plazo y bonos corporativos y soberanos de vidas remanentes cortas y fácilmente liquidables. Estas inversiones están contabilizadas como Efectivo y equivalentes al efectivo y Otros activos financieros corrientes.

Con el fin de disminuir el riesgo de contraparte, y que el riesgo asumido sea conocido y administrado por la Sociedad, se diversifican las inversiones con distintas instituciones bancarias (tanto locales como internacionales). De esta manera, la Sociedad evalúa la calidad crediticia de cada contraparte y los niveles de inversión, basada en (i) su clasificación de riesgo (ii) el tamaño del patrimonio de la contraparte, y (iii) fija límites de inversión de acuerdo al nivel de liquidez de la Sociedad. De acuerdo a estos tres parámetros, la Sociedad opta por el parámetro más restrictivo de los tres anteriores y en base a éste establece límites a las operaciones con cada contraparte.

La Sociedad no mantiene garantías para mitigar esta exposición.

Adicionalmente, la sección 345(b) del Capítulo 11 del Código de Bancarota de los Estados Unidos impone restricciones sobre, entre otras cosas, las instituciones en las cuales los Deudores pueden mantener el efectivo. En particular, establece que el efectivo debe ser mantenido en lo que se denominan Bancos Depositarios Autorizados, los cuales son instituciones bancarias en Estados Unidos que son aceptadas por el Programa US Trustee del Departamento de Justicia. Dichos Bancos Depositarios Autorizados han típicamente acordado con el Programa US Trustee mantener colateral por al menos el 115% de los fondos totales en depósito (en exceso del límite del seguro federal de depósitos FDIC) mediante (i) bonos de garantía or (ii) bonos del Tesoro de Estados Unidos. Consecuentemente, en cumplimiento con la Sección 345(b), e implementado mediante un acuerdo con la Oficina del US Trustee, al cierre del ejercicio la Compañía mantenía la mayor parte de su efectivo y equivalentes en Bancos en los Estados Unidos que son depositarios autorizados por la Oficina del US Trustee del Distrito Sur de Nueva York. Por otra parte, el préstamo DIP contiene ciertas restricciones sobre nuevas inversiones de los Deudores durante la vigencia del préstamo.

(ii) Actividades operacionales

La Sociedad tiene cuatro grandes “clusters” de venta: las agencias de viaje, agentes de carga, compañías aéreas y las administradoras de tarjetas de crédito. Las tres primeras están regidas por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (“IATA”), organismo internacional compuesto por la mayoría de las líneas aéreas que representan más del 90% del tráfico comercial programado y uno de sus objetivos principales es regular las operaciones financieras entre líneas aéreas y las agencias de viaje y carga. Cuando una agencia o línea aérea no paga su deuda, queda excluida para operar con el conjunto de aerolíneas de IATA. Para el caso de las administradoras de tarjetas de crédito, éstas se encuentran garantizadas en un 100% por las instituciones emisoras.

Según algunos acuerdos de procesamiento de tarjetas de crédito que tiene la Compañía, las instituciones financieras, en ciertas circunstancias, tienen el derecho de exigir que la Compañía mantenga una reserva equivalente a una parte de las ventas anticipadas de boletos que hayan sido procesadas por esa institución financiera, para las cuales la Compañía aun no haya proporcionado el servicio de transporte aéreo. Además, las instituciones financieras tienen el derecho de requerir reservas de colateral adicional o retener pagos relacionados a cuentas por cobrar si perciben un riesgo aumentado relacionado a los covenants de liquidez de los acuerdos mencionados o si se entra en balances negativos.

La exposición se explica por los plazos otorgados y estos fluctúan entre 1 y 45 días.

Una de las herramientas que la Sociedad utiliza para disminuir el riesgo crediticio, es participar en organismos mundiales relacionados a la industria, tales como IATA, Business Sales Processing (“BSP”), Cargo Account Settlement Systems (“CASS”), IATA Clearing House (“ICH”) y entidades bancarias (tarjetas de crédito). Estas instituciones cumplen el rol de recaudadores y distribuidores entre las compañías aéreas y las agencias de viaje y carga. En el caso del Clearing House, actúa como un ente compensador entre las compañías aéreas por los servicios que se prestan entre ellas. A través de estos organismos se ha gestionado la disminución de plazos e implementación de garantías.

Actualmente la facturación de las ventas de TAM Linhas Aéreas S.A. relacionadas con las agencias de viaje y agentes de carga para el transporte doméstico en Brasil se realiza directamente por TAM Linhas Aéreas S.A.

Calidad crediticia de activos financieros

El sistema de evaluación crediticia externo que utiliza la Sociedad es el proporcionado por IATA. Además, se utilizan sistemas internos para evaluaciones particulares o mercados específicos a partir de los informes comerciales que están disponibles en el mercado local. La calificación interna es complementaria con la calificación externa, es decir, si las agencias o líneas aéreas no participan en IATA, las exigencias internas son mayores.

Para reducir el riesgo de crédito relacionado con las actividades operacionales, la Sociedad ha establecido límites de crédito para acotar la exposición de sus deudores los cuales se monitorean permanentemente (principalmente en el caso de las actividades operacionales de TAM Linhas Aéreas S.A. con las agencias de viajes). La tasa de incobrabilidad, en los principales países donde la Sociedad posee presencia, es poco significativa.

(c) Riesgo de liquidez

El riesgo de liquidez representa el riesgo de que la Sociedad no posea fondos suficientes para pagar sus obligaciones.

Debido al carácter cíclico de su negocio, a la operación y a las necesidades de inversión, junto con la necesidad de financiamiento, la Sociedad requiere de fondos líquidos, definido como Efectivo y equivalentes al efectivo más otros activos financieros de corto plazo, para cumplir con el pago de sus obligaciones. El 26 de mayo de 2020, la Sociedad y sus filiales en Chile, Perú, Colombia, Ecuador y los Estados Unidos iniciaron un proceso voluntario de reorganización y reestructuración de su deuda bajo la protección del Capítulo 11 de los Estados Unidos, a la que posteriormente el 9 de julio se sumó la filial de Brasil y sus subsidiarias, con el fin de preservar la liquidez del grupo. A la luz del impacto sin precedentes que ha generado el COVID-19 en la industria mundial de aviación, este proceso de reorganización le proporciona a LATAM una oportunidad para trabajar con los acreedores del grupo, y otras partes interesadas, para reducir su deuda y obtener nuevas fuentes de financiamiento, dándole las herramientas para transformar al grupo acorde a esta nueva realidad.

El saldo de fondos líquidos, la generación de caja futura y la capacidad de obtención de financiamiento, entrega a la Sociedad alternativas para enfrentar los compromisos de inversión y financiamiento futuro.

Al 31 de diciembre de 2020, el saldo de fondos líquidos es de MMUS\$ 1.696 (MMUS\$ 1.073 al 31 de diciembre 2019), que están invertidos en instrumentos de corto plazo a través de entidades financieras con una alta clasificación de riesgo.

Al 31 de diciembre de 2020, LATAM mantiene una línea rotativa comprometida (Revolving Credit Facility) por un monto total de MMUS\$ 600, la cual se encuentra completamente utilizada. Esta línea está garantizada por y sujeta a disponibilidad de colateral (i.e., aviones, motores y repuestos).

Con el fin de preservar la liquidez, la Sociedad ha implementado una serie de medidas. Por un lado, la Compañía propuso una reducción salarial de 50% a toda la organización para los meses de abril, mayo y junio, la cual fue aceptada por más del 90% de los empleados. Para los meses de julio, agosto y septiembre, la reducción salarial propuesta a toda la organización fue entre un 20% y 25%, la que también contó con una adhesión de más del 90% de los empleados del grupo y para el cuarto trimestre se propuso una reducción de 15%, la que también logró altos niveles de adhesión.

Finalmente, durante el año 2020, la compañía ha reducido en aproximadamente MMUS\$698 las inversiones presupuestadas, relacionadas principalmente a mantenimiento, dada la menor operación, compra de motores, inversiones en cabinas y otros proyectos. Además, LATAM no recibió aeronaves que estaban comprometidas por recibir el 2020, las que a inicios de año alcanzaban MMUS\$408.

Después de la adherencia al Capítulo 11, la compañía recibió del Bankruptcy Court autorización de financiamiento para deudores en posesión (DIP) por hasta MMUS\$2.450, que se compone de dos tramos en los que participarán los siguientes acreedores:

1) Un Tramo A por un monto de capital de hasta MMUS\$1.300, de los cuales (i) MMUS\$1.125 serán proporcionados por Oaktree Capital Management, L.P. o ciertas entidades relacionadas a la misma; y (ii) MMUS\$175 serán proporcionados por Knighthood, Jefferies y/u otras entidades que formen parte del sindicato de acreedores organizado por Jefferies; y

2) Un Tramo C por un monto de capital de hasta US \$ 1.150 millones, de los cuales (i) US \$ 750 millones fueron aportados por ciertos accionistas de LATAM integrado por Grupo Cueto, Grupo Eblen y Qatar Airways, o determinadas entidades relacionadas; (ii) US \$ 250 millones fueron aportados por Knighthed, Jefferies y / u otras entidades que forman parte del sindicato de acreedores organizado por Jefferies; y (iii) US \$ 150 millones comprometidos por ciertos accionistas adicionales a través de un fondo de inversión pública administrado por Toesca S.A. el 6 de noviembre de 2020 mediante un "joinder" o suplemento al "DIP Agreement".

Además, esta propuesta contempla un eventual Tramo B por hasta MMUS\$ 750 adicionales, sujeto a la autorización del Tribunal y otras condiciones habituales para este tipo de operaciones.

El 8 de octubre tuvo lugar el primer desembolso bajo el Contrato de Crédito DIP por el 50% de los fondos comprometidos a esa fecha, MMUS\$1.150. De conformidad con los términos del "DIP Agreement", los Deudores deberán mantener una liquidez consolidada de al menos US\$ 400 millones, considerando la línea no girada del DIP, y cumplir ciertos hitos con respecto al proceso del capítulo 11.



Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2020

Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Anual	
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$				Tasa efectiva %	Tasa nominal %
Préstamos a exportadores													
97.018.000-1	SCOTIABANK	Chile	US\$	76.929	-	-	-	-	76.929	74.000	Al Vencimiento	3,08	3,08
97.030.000-7	BANCOESTADO	Chile	US\$	41.543	-	-	-	-	41.543	40.000	Al Vencimiento	3,49	3,49
76.645.030-K	ITAU	Chile	US\$	20.685	-	-	-	-	20.685	20.000	Al Vencimiento	4,20	4,20
97.951.000-4	HSBC	Chile	US\$	12.545	-	-	-	-	12.545	12.000	Al Vencimiento	4,15	4,15
Préstamos bancarios													
97.023.000-9	CORP BANCA	Chile	UF	11.631	-	-	-	-	11.631	11.255	Trimestral	3,35	3,35
97.036.000-K	S ANTANDER	España	US\$	3.323	2.678	139.459	-	-	145.460	139.459	Trimestral	2,80	2,80
76.362.099-9	BTG	Chile	UF	2.104	68.920	-	-	-	71.024	67.868	Al Vencimiento	3,10	3,10
Obligaciones con el Público													
97.030.000-7	BANCOESTADO	Chile	UF	23.210	26.857	217.555	35.041	429.101	731.764	560.113	Al vencimiento	4,81	4,81
0-E	BANK OF NEW YORK	EE.UU.	US\$	80.063	76.125	208.250	836.063	828.000	2.028.501	1.500.000	Al vencimiento	7,16	6,94
Obligaciones garantizadas													
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	50.500	40.889	104.166	107.342	219.666	522.563	474.273	Trimestral/Semestral	2,95	2,95
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	47.918	37.509	84.048	84.487	35.712	289.674	271.129	Trimestral	3,11	3,11
0-E	INVESTEC	Inglaterra	US\$	11.502	9.425	21.042	-	-	41.969	37.870	Semestral	6,21	6,21
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	37.114	28.497	77.881	80.678	194.901	419.071	382.413	Trimestral	2,88	2,88
0-E	S MBC	EE.UU.	US\$	131.345	-	-	-	-	131.345	130.000	Al Vencimiento	1,73	1,73
Otras obligaciones garantizadas													
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	1.347	275.773	-	-	-	277.120	273.199	Al vencimiento	1,92	1,92
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	87.611	74.852	119.460	19.950	-	301.873	291.519	Trimestral	2,67	2,67
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	3.405	10.404	603.443	-	-	617.252	600.000	Al vencimiento	2,27	2,27
0-E	BANK OF UTAH	EE.UU.	US\$	-	-	952.990	-	-	952.990	793.003	Al vencimiento	18,95	12,26
Arrendamiento Financiero													
0-E	ING	EE.UU.	US\$	5.965	-	-	-	-	5.965	5.965	Trimestral	5,71	5,01
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	13.889	2.057	2.062	-	-	18.008	17.961	Trimestral	1,99	1,54
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	79.117	61.983	118.372	46.115	19.118	324.705	312.792	Trimestral	2,58	1,77
0-E	P EFCO	EE.UU.	US\$	1.926	-	-	-	-	1.926	1.926	Trimestral	5,65	5,03
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	14.851	2.343	793	-	-	17.987	17.951	Trimestral	1,81	1,41
0-E	WELLS FARGO	EE.UU.	US\$	114.952	104.946	237.945	99.232	-	557.075	541.406	Trimestral	2,43	1,74
97.036.000-K	S ANTANDER	Chile	US\$	21.551	17.851	26.308	-	-	65.710	65.247	Trimestral	1,30	0,76
0-E	RRP F ENGINE LEAS ING	Inglaterra	US\$	4.093	3.382	8.826	4.870	-	21.171	18.489	Mensual	4,01	4,01
0-E	APPLEBANK	EE.UU.	US\$	4.589	4.763	12.977	755	-	23.084	22.730	Trimestral	1,61	1,01
0-E	BTMU	EE.UU.	US\$	11.620	9.647	26.261	770	-	48.298	47.609	Trimestral	1,63	1,03
0-E	US BANK	EE.UU.	US\$	60.527	54.611	144.670	86.076	-	345.884	327.419	Trimestral	4,00	2,82
0-E	P K AIRFINANCE	EE.UU.	US\$	4.624	12.202	3.153	-	-	19.979	19.522	Mensual	1,98	1,98
TOTAL				980.479	925.714	3.109.661	1.401.379	1.726.498	8.143.731	7.077.118			

(*) Notar que las obligaciones están por su vencimiento y obligaciones contractuales, por ende no presentan cualquier resolución de capítulo II.

Clases de pasivo para el análisis de riesgo de liquidez agrupado por vencimiento a 31 de diciembre de 2020

Nombre empresa deudora: TAMS .A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Anual Tasa efectiva	Tasa nominal
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	%
Préstamos bancarios													
0-E	NCM	Países Bajos	US\$	452	497	61	-	-	1.010	943	Mensual	6,01	6,01
0-E	BANCOBRADESCO	Brasil	BRL	91.672	-	-	-	-	91.672	80.175	Mensual	4,34	4,34
0-E	BANCODOBRASIL	Brasil	BRL	208.987	-	-	-	-	208.987	199.557	Mensual	3,95	3,95
Arrendamiento Financiero													
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	31.482	9.276	42.383	-	-	83.141	81.260	Trimestral/Semestral	4,09	4,09
0-E	WACAPOULEASINGS.A.	Luxemburgo	US\$	2.460	2.442	25	-	-	4.927	4.759	Trimestral	2,00	2,00
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALEMILAN BRANCH	Italia	US\$	134.919	-	-	-	-	134.919	144.120	Trimestral	3,07	3,01
0-E	GATELEIS LLC	EE.UU.	US\$	758	1.753	4.675	4.675	7.969	19.830	12.261	Mensual	14,72	14,72
TOTAL				470.730	13.968	47.144	4.675	7.969	544.486	523.075			

(*) Notar que las obligaciones están por su vencimiento y obligaciones contractuales, por ende no presentan cualquier resolución de capítulo II.

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2020
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta	Más de	Más de	Más de	Más de	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Anual	
				90 días	90 días a un año	uno a tres años	tres a cinco años	cinco años				Tasa efectiva %	Tasa nominal %
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$			
Pasivos por arrendamiento													
-	AERONAVES	VARIOS	US\$	226.510	679.529	877.438	812.821	889.072	3.485.370	3.026.573	-	-	-
-	OTROS ACTIVOS	VARIOS	US\$	3.403	9.953	6.706	18.271	6.349	44.682	46.520	-	-	-
			UF	2.103	5.836	1.072	1.973	2.485	13.469	11.401	-	-	-
			COP	22	7	14	-	-	43	48	-	-	-
			EUR	156	443	188	-	-	787	772	-	-	-
			PEN	29	15	49	-	-	93	137	-	-	-
			BRL	1.002	3.891	14.414	-	-	19.307	35.555	-	-	-
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar													
-	VARIOS	VARIOS	US\$	330.172	47.781	-	-	-	377.953	377.953	-	-	-
			CLP	230.997	119.337	-	-	-	350.334	350.334	-	-	-
			BRL	359.350	5.859	-	-	-	365.209	365.209	-	-	-
			Otras monedas	598.619	65.684	-	-	-	664.303	664.303	-	-	-
Cuentas por pagar a entidades relacionadas corrientes y no corrientes													
Extranjera	Delta Airlines	EE.UU.	US\$	805	-	-	-	-	805	805	-	-	-
Extranjera	Patagonia Seafarms INC	EE.UU.	CLP	7	-	-	-	-	7	7	-	-	-
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA.	Chile	CLP	-	-	105.713	-	-	105.713	105.713	-	-	-
Extranjera	QA Investments Ltd	Jersey Channel Islands	US\$	-	-	132.141	-	-	132.141	132.141	-	-	-
Extranjera	QA Investments 2 Ltd	Jersey Channel Islands	US\$	-	-	132.141	-	-	132.141	132.141	-	-	-
Extranjera	Lozuy S.A.	Uruguay	US\$	-	-	26.428	-	-	26.428	26.428	-	-	-
Total				1.753.175	938.335	1.296.304	833.065	897.906	5.718.785	5.276.040			
Total consolidado				3.204.384	1.878.017	4.453.109	2.239.119	2.632.373	14.407.002	12.876.233			

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2019
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor MUSS	Total Valor nominal MUSS	Tipo de amortización	Anual	
				MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS				Tasa efectiva %	Tasa nominal %
Préstamos a exportadores													
97.032.000-8	BBVA	Chile	US\$	24.387	76.256	-	-	-	100.643	99.000	Al Vencimiento	3,29	3,29
97.003.000-K	BANCO DO BRASIL	Chile	US\$	151.489	50.758	-	-	-	202.247	200.000	Al Vencimiento	2,93	2,93
97.951.000-4	HSBC	Chile	US\$	12.098	-	-	-	-	12.098	12.000	Al Vencimiento	3,25	3,25
76.100.458-1	BLADEX	Chile	US\$	-	29.277	-	-	-	29.277	29.000	Al Vencimiento	2,82	2,82
Préstamos bancarios													
97.023.000-9	CORPBANCA	Chile	UF	5.336	10.544	-	-	-	15.880	15.615	Trimestral	3,35	3,35
0-E	SANTANDER	España	US\$	1.514	4.809	141.719	-	-	148.042	137.860	Trimestral	3,62	4,61
76.362.099-9	BTG	Chile	UF	484	1.451	63.872	-	-	65.807	62.769	Al Vencimiento	3,10	3,10
Obligaciones con el Público													
97.030.000-7	BANCO ESTADO	Chile	UF	-	24.702	208.681	32.228	410.774	676.385	518.032	Al vencimiento	4,81	4,81
0-E	BANK OF NEW YORK	EE.UU.	US\$	28.000	76.125	208.250	884.188	884.000	2.080.563	1.500.000	Al vencimiento	7,16	6,94
Obligaciones garantizadas													
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	11.657	50.428	124.106	124.167	302.092	612.450	513.941	Trimestral/ Semestral	3,81	3,81
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	EE.UU.	US\$	31.733	94.096	244.836	237.815	438.659	1.047.139	866.223	Trimestral	4,45	4,45
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	5.765	17.296	46.120	46.117	42.175	157.473	143.475	Trimestral	3,76	2,68
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	13.365	40.159	99.556	86.984	79.724	319.788	282.906	Trimestral	3,82	3,82
0-E	INVESTECH	Inglaterra	US\$	1.980	11.164	26.153	11.071	-	50.368	44.087	Semestral	6,35	6,35
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	5.552	27.068	73.726	73.914	209.621	389.881	322.660	Trimestral	3,43	3,43
Otras obligaciones garantizadas													
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	2.326	6.740	260.259	-	-	269.325	253.692	Al vencimiento	3,74	3,74
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	26.607	78.955	198.783	46.131	-	350.476	328.023	Trimestral	3,54	3,54
Arrendamiento Financiero													
0-E	ING	EE.UU.	US\$	4.025	8.108	-	-	-	12.133	11.806	Trimestral	5,71	5,01
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	4.994	15.026	6.671	-	-	26.691	26.091	Trimestral	3,15	2,52
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	19.412	56.148	117.881	16.653	-	210.094	200.907	Trimestral	3,39	2,80
0-E	PEFCO	EE.UU.	US\$	1.950	1.950	-	-	-	3.900	3.827	Trimestral	5,65	5,03
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	9.353	25.211	28.663	22.502	10.354	96.083	87.729	Trimestral	3,85	3,72
0-E	WELLS FARGO	EE.UU.	US\$	35.251	105.691	261.181	203.232	14.382	619.737	591.684	Trimestral	2,67	1,98
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	6.145	18.394	47.911	3.158	-	75.608	72.551	Trimestral	3,00	2,46
0-E	RRPF ENGINE LEASING	Inglaterra	US\$	1.152	3.432	8.967	8.679	568	22.798	19.643	Mensual	4,01	4,01
0-E	APPLE BANK	EE.UU.	US\$	1.661	4.977	13.259	7.380	-	27.277	25.708	Trimestral	3,33	2,73
0-E	BTMU	EE.UU.	US\$	3.367	10.081	26.827	14.153	-	54.428	51.340	Trimestral	3,33	2,73
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	759	2.299	2.330	-	-	5.388	5.154	Trimestral	4,41	4,41
0-E	KFW IPEX-Bank	Alemania	US\$	1.804	3.607	-	-	-	5.411	5.328	Trimestral	3,55	3,55
0-E	AIRBUS FINANCIAL SERVICES	EE.UU.	US\$	2.038	5.746	-	-	-	7.784	7.664	Mensual	3,31	3,31
0-E	US BANK	EE.UU.	US\$	18.328	54.864	145.364	140.555	17.681	376.792	349.127	Trimestral	4,01	2,82
0-E	PK AIRFINANCE	EE.UU.	US\$	2.652	8.136	18.194	-	-	28.982	28.087	Mensual	3,45	3,45
Otros préstamos													
0-E	CITIBANK (*)	EE.UU.	US\$	26.111	78.742	-	-	-	104.853	101.026	Trimestral	6,00	6,00
Derivados de cobertura													
			OTROS	-	11.582	18.641	13.530	-	43.753	16.972			
TOTAL				461.295	1.013.822	2.391.950	1.972.457	2.410.030	8.249.554	6.933.927			

(*) Bono securitizado con los flujos futuros de las ventas con tarjeta de crédito en Estados Unidos y Canadá, a través de la sociedad Guany Finance Limited.

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2019
Nombre empresa deudora: TAM S.A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Anual	
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$		Tasa efectiva %	Tasa nominal %
Préstamos bancarios													
0-E	NCM	Países Bajos	US\$	173	499	722	-	-	1.394	1.289	Mensual	6,01	6,01
Arrendamiento Financiero													
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	4.140	7.965	77.028	-	-	89.133	86.256	Trimestral/Semestral	6,29	6,29
0-E	WACAPOU LEASING S.A.	Luxemburgo	US\$	835	2.450	3.277	-	-	6.562	6.280	Trimestral	4,32	4,32
0-E	SOCIÉTÉ GENERALE MILAN BRANC	Italia	US\$	11.286	151.047	-	-	-	162.333	169.931	Trimestral	5,39	5,39
0-E	GA TELESIS LLC	EE.UU.	US\$	677	1.753	4.675	4.675	10.480	22.260	13.495	Mensual	14,72	14,72
TOTAL				17.111	163.714	85.702	4.675	10.480	281.682	277.251			

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2019
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta	Más de	Más de	Más de	Más de	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Anual	
				90 días	90 días a un año	uno a tres años	tres a cinco años	cinco años				MUS\$	MUS\$
Pasivos por arrendamiento													
-	AERONAVES	VARIOS	US\$	146.036	417.929	1.002.564	877.353	1.357.910	3.801.792	3.042.231	-	-	-
-	OTROS ACTIVOS	VARIOS	US\$	3.017	8.649	21.381	19.815	16.314	69.176	53.931	-	-	-
			CLP	160	478	531	-	-	1.169	1.195	-	-	-
			UF	2.713	4.736	5.789	1.373	2.956	17.567	17.145	-	-	-
			COP	71	161	37	2	-	271	259	-	-	-
			EUR	163	387	592	122	-	1.264	1.175	-	-	-
			GBP	16	10	-	-	-	26	24	-	-	-
			MXN	37	93	245	10	-	385	359	-	-	-
			PEN	95	129	83	16	-	323	306	-	-	-
			Otras monedas	2.770	8.370	8.508	43.104	-	62.752	55.532	-	-	-
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar													
-	VARIOS	VARIOS	US\$	371.527	13.993	-	-	-	385.520	385.520	-	-	-
			CLP	220.383	905	-	-	-	221.288	221.288	-	-	-
			BRL	486.082	320	-	-	-	486.402	486.402	-	-	-
			Otras monedas	576.378	1.716	-	-	-	578.094	578.094	-	-	-
Cuentas por pagar a entidades relacionadas corrientes													
78.591.370-1	Bethia S.A. y Filiales	Chile	CLP	53	-	-	-	-	53	53	-	-	-
Extranjera	Patagonia Seafarms INC	EE.UU.	CLP	3	-	-	-	-	3	3	-	-	-
Total				1.809.504	457.876	1.039.730	941.795	1.377.180	5.626.085	4.843.517			
Total consolidado				2.287.910	1.635.412	3.517.382	2.918.927	3.797.690	14.157.321	12.054.695			

La Sociedad ha definido estrategias de cobertura de combustible, tasas de interés y tipo de cambio, que implica contratar derivados con distintas instituciones financieras.

Al cierre del año 2019, la Sociedad había entregado MMUS\$ 2,37 en garantías por márgenes de derivados, correspondientes a efectivo y cartas de crédito stand by. Al 31 de diciembre de 2020, la Sociedad mantiene garantías por MMUS\$ 0,6 correspondiente a transacciones de derivados. La disminución se debió a: i) el vencimiento de los contratos de cobertura, ii) el término de contratos y iii) los cambios en los precios del combustible, cambios en los tipos de cambio y en las tasas de interés.

3.2. Gestión del riesgo del capital

Los objetivos de la Sociedad, en relación con la gestión del capital son: (i) cumplir con las exigencias de patrimonio mínimo y (ii) mantener una estructura de capital óptima.

La Sociedad monitorea las obligaciones contractuales y las exigencias regulatorias en los diferentes países donde las empresas del grupo están domiciliadas para asegurar el fiel cumplimiento de exigencia de patrimonio mínimo, cuyo límite más restrictivo es mantener un patrimonio líquido positivo.

Adicionalmente, la Sociedad monitorea periódicamente las proyecciones de flujo de caja de corto y largo plazo para asegurar que cuenta con suficientes alternativas de generación de caja para enfrentar los compromisos de inversión y financiamiento futuro.

El rating crediticio internacional de la Sociedad es producto de la capacidad de cumplir con los compromisos financieros de largo plazo. Al 31 de diciembre de 2020, y como consecuencia de la caída esperada en la demanda debido a la pandemia del COVID-19 y al ingreso de la Sociedad a la reorganización judicial bajo el Capítulo 11, Standard & Poor's, Moody's y Fitch Ratings dejaron la cobertura (withdrew rating) sobre LATAM.

3.3. Estimación del valor justo

Al 31 de diciembre de 2020, la Sociedad mantenía instrumentos financieros que deben ser registrados a su valor justo. Estos se agrupan en dos categorías:

1. Instrumentos de Cobertura:

En esta categoría se encuentran los siguientes instrumentos:

- Contratos de instrumentos derivados de tasas de interés,
- Contratos de derivados de combustible,
- Contratos derivados de moneda

2. Inversiones Financieras:

En esta categoría se encuentran los siguientes instrumentos:

- Inversiones en fondos mutuos de corto plazo (efectivo equivalente),
- Fondos de inversión privados

La Sociedad ha clasificado la medición de valor justo utilizando una jerarquía que refleja el nivel de información utilizada en la valoración. Esta jerarquía se compone de 3 niveles (I) valor justo basado en cotización en mercados activos para una clase de activo o pasivo similar, (II) valor justo basado en técnicas de valoración que utilizan información de precios de mercado o derivados del precio de mercado de instrumentos financieros similares (III) valor justo basado en modelos de valoración que no utilizan información de mercado.

El valor justo de los instrumentos financieros que se transan en mercados activos, tales como las inversiones adquiridas para su negociación, está basado en cotizaciones de mercado al cierre del ejercicio utilizando el precio corriente comprador. El valor justo de activos financieros que no transan en mercados activos (contratos derivados) es determinado utilizando técnicas de valoración que maximizan el uso de información de mercado disponible. Las técnicas de valoración generalmente usadas por la Sociedad son: cotizaciones de mercado de instrumentos similares y/o estimación del valor presente de los flujos de caja futuros utilizando las curvas de precios futuros de mercado al cierre del ejercicio.

A continuación, se muestra la clasificación de los instrumentos financieros a valor justo, según el nivel de información utilizada en la valoración:

	Al 31 de diciembre 2020				Al 31 de diciembre 2019			
	Mediciones de valor justo usando valores considerados como				Mediciones de valor justo usando valores considerados como			
	Valor justo MUS\$	Nivel I MUS\$	Nivel II MUS\$	Nivel III MUS\$	Valor justo MUS\$	Nivel I MUS\$	Nivel II MUS\$	Nivel III MUS\$
Activos								
Efectivo y equivalentes al efectivo	32.782	32.782	-	-	222.094	222.094	-	-
Fondos mutuos corto plazo	32.782	32.782	-	-	222.094	222.094	-	-
Otros activos financieros, corriente	4.097	366	3.731	-	471.797	386.688	85.109	-
Valor justo derivados tasa de interés	-	-	-	-	27.044	-	27.044	-
Valor justo derivados de combustible	1.296	-	1.296	-	48.542	-	48.542	-
Valor justo derivados de moneda extranjera	-	-	-	-	586	-	586	-
Intereses devengados desde la última fecha de pago Swap de monedas	-	-	-	-	3	-	3	-
Fondos de inversión privados	348	348	-	-	386.669	386.669	-	-
Certificado de depósito (CDB)	2.435	-	2.435	-	8.934	-	8.934	-
Bonos nacionales y extranjeros	18	18	-	-	19	19	-	-
Pasivos								
Otros pasivos financieros, corrientes	5.671	-	5.671	-	50.372	-	50.372	-
Valor justo derivados tasa de interés	2.734	-	2.734	-	302	-	302	-
Valor justo derivados moneda extranjera	-	-	-	-	48.347	-	48.347	-
Intereses devengados desde la última fecha de Swap tasas de interés	-	-	-	-	1.723	-	1.723	-
Derivado de moneda extranjera no registrado como cobertura	2.937	-	2.937	-	-	-	-	-

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2020, la Sociedad tiene instrumentos financieros que no se registran a valor justo. Con el propósito de cumplir con los requerimientos de revelación de valores justos, la Sociedad ha valorizado estos instrumentos según se muestra en el siguiente cuadro:

	Al 31 de diciembre de 2020		Al 31 de diciembre de 2019	
	Valor libro	Valor justo	Valor libro	Valor justo
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.663.059	1.663.059	850.486	850.486
Efectivo en caja	4.277	4.277	4.982	4.982
Saldos en bancos	732.578	732.578	329.633	329.633
Overnight	802.220	802.220	350.080	350.080
Depósitos a plazo	123.984	123.984	165.791	165.791
Otros activos financieros, corrientes	46.153	46.153	27.707	27.707
Otros activos financieros	46.153	46.153	27.707	27.707
Deudores comerciales, otras cuentas por cobrar y cuentas por cobrar corrientes	599.180	599.180	1.244.348	1.244.348
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	158	158	19.645	19.645
Otros activos financieros, no corrientes	33.140	33.140	46.907	46.907
Cuentas por cobrar, no corrientes	4.986	4.986	4.725	4.725
Otros pasivos financieros, corrientes	3.050.059	2.995.768	1.835.288	2.019.068
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	2.322.961	2.322.961	2.222.874	2.222.874
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	812	812	56	56
Otros pasivos financieros, no corrientes	7.803.801	6.509.081	8.530.418	8.846.418
Cuentas por pagar, no corrientes	651.600	651.600	619.110	619.110
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, no corriente	396.423	410.706	-	-

El importe en libros de las cuentas por cobrar y por pagar se asume que se aproximan a sus valores justos, debido a la naturaleza de corto plazo de ellas. En el caso de efectivo en caja, saldo en bancos, overnight, depósitos a plazo y cuentas por pagar, no corrientes, el valor justo se aproxima a su valor en libros.

El valor justo de los Otros pasivos financieros, se estima descontando los flujos contractuales futuros de caja a la tasa de interés corriente del mercado que está disponible para instrumentos financieros similares (Nivel II). En el caso de Otros activos financieros la valoración se realizó según cotización de mercado al cierre del ejercicio. El valor libro de los Otros pasivos financieros, corrientes o no corrientes no incluyen los pasivos por arrendamientos.

NOTA 4 - ESTIMACIONES Y JUICIOS CONTABLES

La Sociedad ha utilizado estimaciones para valorar y registrar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos. Básicamente estas estimaciones se refieren a:

(a) Evaluación de posibles pérdidas por deterioro de la plusvalía y activos intangibles de vida útil indefinida

La Sociedad comprueba al menos una vez al año o cuando existen indicios de deterioro, si la plusvalía y los activos intangibles de vida útil indefinida han sufrido alguna pérdida por deterioro. Para esta evaluación la Sociedad ha determinado la existencia de una única UGE correspondiente a Transporte Aéreo.

El valor recuperable de esta unidad generadora de efectivo (UGE) ha sido determinado basado en los cálculos de valor en uso. Los principales supuestos empleados por la administración incluyen: tasa de crecimiento, tipo de cambio, tasa de descuento, precio del combustible. La estimación de estos supuestos exige un juicio importante de la administración, pues dichas variables implican incertidumbres inherentes; sin embargo, los supuestos utilizados son consistentes con la planificación interna de la Sociedad. Por lo tanto, la administración evalúa y actualiza al menos una vez al año las estimaciones, basándose en las condiciones que afectan estas variables. Los principales supuestos utilizados, así como los análisis de sensibilidad correspondientes se presentan en Nota 16.

(b) Vida útil, valor residual y deterioro de propiedades, plantas y equipos

La depreciación de los activos es calculada con base al método lineal, excepto en el caso de ciertos componentes técnicos los cuales se deprecian sobre la base de ciclos y horas voladas. Estas vidas útiles se revisan anualmente de acuerdo con las proyecciones de la Sociedad de aquellos beneficios económicos futuros que se deriven de los mismos.

Cambios en circunstancias tales como: avances tecnológicos, modelo comercial, uso planificado de los activos o estrategia de capital podrían hacer que la vida útil fuera diferente a la estimada. En aquellos casos en que se determine que la vida útil de las propiedades, plantas y equipos debería disminuirse, como puede ocurrir con cambios en el uso planificado de los activos, se deprecia el exceso entre el valor libro neto y el valor recuperable estimado, de acuerdo a la vida útil restante revisada.

Los valores residuales se estiman de acuerdo al valor de mercado que tendrán al final de su vida dichos activos. El valor residual y la vida útil de los activos se revisan, y ajustan si es necesario, una vez al año. Cuando el valor de un activo es superior a su importe recuperable estimado, su valor se reduce de forma inmediata hasta su importe recuperable.

La Sociedad ha concluido que las propiedades, plantas y equipos no pueden generar flujos en buena medida independientes de otros activos, por lo que la evaluación de deterioro se hace como parte integral de la única Unidad Generadora de Efectivo que mantiene la Sociedad, Transporte Aéreo. La Sociedad comprueba cuando existen indicios de deterioro, si los activos han sufrido alguna pérdida por deterioro a nivel de Unidad Generado de Efectivo.

(c) Recuperabilidad de los activos por impuestos diferidos

La administración registra los impuestos diferidos, sobre las diferencias temporarias que surgen entre las bases fiscales de los activos y pasivos y sus importes en los estados financieros. Los activos por impuestos diferidos sobre pérdidas fiscales se reconocen en la medida en que es probable que se disponga de beneficios fiscales futuros con los cuales compensar las diferencias temporarias.

La Sociedad aplica un juicio significativo en la evaluación de la recuperabilidad de los activos por impuesto diferido. En la determinación de los montos del activo por impuesto diferido a contabilizar, la administración considera la rentabilidad histórica, los ingresos imposables futuros proyectados (considerando los supuestos tales como: tasa de crecimiento, tipo de cambio, tasa de descuento, precio del combustible en línea con los utilizados en los análisis de deterioro de la unidad generadora de efectivo del grupo) y el momento esperado de las reversiones de las diferencias temporales existentes.

(d) Tickets aéreos vendidos que no serán finalmente utilizados.

La Sociedad registra la venta de pasajes aéreos como ingresos diferidos. Los ingresos ordinarios por la venta de pasajes se reconocen en el estado de resultados cuando el servicio de transporte de pasajeros es prestado o caducado por no uso. La Sociedad evalúa mensualmente la probabilidad de caducidad de los pasajes aéreos, con cláusulas de devolución, en base al historial de uso de los pasajes aéreos. Un cambio en esta probabilidad podría generar un impacto en los ingresos ordinarios en el ejercicio en que se produce el cambio y en ejercicios futuros.

En efecto y debido a la contingencia mundial de pandemia COVID 19, la compañía ha establecido nuevas políticas comerciales con los clientes en relación a la vigencia de los tickets aéreos, flexibilizando el uso, reemisión y devolución.

Bajo este nuevo escenario, durante el ejercicio 2020 no se registraron ingresos por concepto de caducidad de tickets, las que en un escenario normal hubieran ascendido aproximadamente a MUS\$ 70.000.

Al 31 de diciembre de 2020 los ingresos diferidos asociados a los tickets aéreos vendidos ascienden a MUS\$ 904.558 (MUS\$ 1.511.179 al 31 de diciembre 2019).

(e) Valoración de las millas y puntos otorgados a los titulares de los programas de fidelización, pendiente de utilizar.

Al 31 de diciembre de 2020 los ingresos diferidos asociados al programa de fidelización LATAM Pass ascienden a MUS\$ 1.365.534 (MUS\$ 1.332.173 al 31 de diciembre de 2019). Un hipotético cambio de un punto porcentual en la probabilidad de canje se traduciría en un impacto de MUS\$ 24.425 en los resultados de 2020 (MUS\$ 30.506 en 2019). Los ingresos diferidos asociados al programa de fidelización LATAM Pass Brasil (Ver Nota 22) ascienden a MUS\$ 187.493 al 31 de diciembre de 2020 (MUS\$ 354.847 al 31 de diciembre de 2019). Un hipotético cambio de dos puntos porcentuales en probabilidad de canje se traduciría en un impacto de MUS\$ 2.950 en los resultados de 2020 (MUS\$ 3.150 en 2019).

La Sociedad estima la probabilidad de no uso basado en un modelo predictivo, según los comportamientos de canje y vigencia de las millas y puntos utilizando juicios y supuestos críticos que consideran la actividad de uso histórica y el patrón de uso previsto.

Para el programa de fidelización LATAM Pass Brasil, el vencimiento ocurre después de un período fijo de tiempo desde la acumulación, el modelo es construido por la administración considerando tasas de expiración históricas, comportamientos de canje y segmentaciones relevantes.

Para el programa de fidelización LATAM Pass existen reglas que permiten la renovación del saldo de millas, por lo que, la administración en conjunto con un especialista externo desarrollan un modelo predictivo de no uso, que permite generar tasas de no uso de millas sobre la base de información histórica, correspondiente al comportamiento en cuanto a la acumulación, uso y caducidad de sus millas LATAM.

(f) La necesidad de constituir provisiones y, en el caso de ser requeridas, el valor de las mismas.

En el caso de las contingencias conocidas, la Sociedad registra una provisión cuando tiene una obligación presente, ya sea legal o implícita, como resultado de sucesos pasados, es probable que vaya a ser necesaria una salida de recursos para liquidar la obligación y el importe se ha estimado de forma fiable. Basados en información disponible, la Sociedad utiliza los conocimientos, experiencia y juicio profesional, a las características específicas de los riesgos conocidos. Este proceso facilita la evaluación temprana y la cuantificación de los riesgos potenciales en los casos individuales o en el desarrollo de asuntos contingentes.

La Compañía reconoce la obligación presente bajo un contrato oneroso como una provisión cuando el contrato bajo el cual los costos inevitables de cumplir con las obligaciones bajo el contrato exceden los beneficios económicos que se espera recibir bajo el mismo.

(g) Arrendamientos

(i) Tasa de descuento

La tasa de descuento utilizada para calcular la deuda de arrendamiento corresponde, para cada aeronave, a la tasa de interés implícita calculada por los elementos contractuales y valores de mercado residuales. La tasa implícita del contrato es la tasa de descuento que da el valor presente agregado de los pagos mínimos de arrendamiento y el valor residual no garantizado.

Para el caso de los activos distintos a las aeronaves, se utilizó tasa incremental por préstamos del arrendatario estimada, que se deriva de la información disponible en la fecha de inicio del arrendamiento, para determinar el valor presente de los pagos del arrendamiento. Consideramos nuestras recientes emisiones de deuda, así como los datos disponibles públicamente para instrumentos con características similares al calcular nuestras tasas de endeudamiento incrementales.

Una disminución de un punto porcentual en nuestra estimación de las tasas utilizadas al 1 de enero de 2019 (la fecha de adopción de la norma) aumentaría el pasivo por arrendamiento aproximadamente en MMUS\$ 105.

(ii) Determinación del plazo del arrendamiento

Al determinar el plazo del arrendamiento, se consideran todos los hechos y circunstancias que crean un incentivo económico para ejercer una opción de extensión. Las opciones de extensión (o períodos después de las opciones de terminación) sólo se incluyen en el plazo del arrendamiento si se está razonablemente seguro de que el arrendamiento se va a extender (o no se va a terminar). Esto se revisa si ocurre un evento significativo o un cambio significativo en las circunstancias que afecta a esta evaluación y que está dentro del control del arrendatario.

(h) Inversión en filial (TAM)

La administración ha aplicado su juicio al determinar que LATAM Airlines Group S.A. controla TAM S.A. y Filiales, para efectos contables, y por lo tanto ha consolidado sus estados financieros.

Este juicio se hace sobre la base de que LATAM emitió sus acciones ordinarias a cambio de la mayoría de las acciones ordinarias y preferentes en circulación de TAM, a excepción de aquellos accionistas de TAM que no aceptaron el intercambio y los cuales fueron sujetos del squeeze out, dando derecho a LATAM a sustancialmente todos los beneficios económicos que se generan por el Grupo LATAM y también, en consecuencia, exponiéndolo a sustancialmente todos los riesgos que inciden en las operaciones de TAM. Este intercambio alinea los intereses económicos de LATAM y de todos sus accionistas, incluyendo a los accionistas controladores de TAM, garantizando que los accionistas y directores de TAM no tendrán ningún incentivo para ejercer sus derechos de una manera que sea beneficiosa para TAM, pero perjudicial para LATAM. Además, todas las acciones importantes necesarias para la operación de las aerolíneas requieren el voto favorable de los accionistas controladores de LATAM y TAM.

Desde la integración de las operaciones de LAN y TAM, las actividades aéreas más críticas en Brasil han sido gestionadas por el CEO de TAM y las actividades globales, por el CEO de LATAM, quien está a cargo de la operación total del Grupo LATAM y que informa al Directorio de LATAM.

Además, el CEO de LATAM evalúa el desempeño de los ejecutivos del Grupo LATAM y, en conjunto con el Directorio de LATAM, establece compensaciones. Aunque exista restricciones sobre los porcentajes de votación que actualmente pueden ser detentados por inversionistas extranjeros bajo la Ley Brasileña, LATAM considera que el fondo económico de estos acuerdos cumple los requisitos de las normas contables vigentes y que la consolidación de las operaciones de LATAM y TAM es apropiada.

Estas estimaciones se realizan en función de la mejor información disponible sobre los hechos analizados.

En cualquier caso, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas en los próximos períodos, lo que se realizaría de forma prospectiva.

NOTA 5 - INFORMACION POR SEGMENTOS

Al 31 de diciembre de 2020, la Sociedad considera que tiene un único segmento operativo, el de Transporte Aéreo. Este segmento corresponde a la red de rutas para el transporte aéreo y se basa en la manera en que el negocio es administrado y gestionado, conforme a la naturaleza centralizada de sus operaciones, la habilidad de abrir y cerrar rutas, así como reasignar recursos (aviones, tripulación, personal, etc.) dentro de la red lo que supone una interrelación funcional entre todas ellas, haciéndolas inseparables. Esta definición de segmento es una de las más comunes a nivel de la industria aérea a nivel mundial.

Los ingresos de la Sociedad por área geográfica son los siguientes:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2020	2019
	MUS\$	MUS\$
Perú	297.549	801.965
Argentina	172.229	584.959
E.E.U.U.	505.145	1.004.238
Europa	338.565	726.165
Colombia	177.007	380.449
Brasil	1.304.006	3.949.797
Ecuador	112.581	203.334
Chile	638.225	1.546.960
Asia Pacífico y resto de Latinoamérica	378.360	872.196
Ingresos de las actividades ordinarias	<u>3.923.667</u>	<u>10.070.063</u>
Otros ingresos de operación	<u>411.002</u>	<u>360.864</u>

La Sociedad asigna los ingresos al área geográfica sobre la base del punto de venta del pasaje o la carga. Los activos están constituidos, principalmente, por aviones y equipos aeronáuticos, los cuales son utilizados a lo largo de diferentes países y, por lo tanto, no es posible asignar a un área geográfica.

La Sociedad no tiene clientes que en forma individual representen más del 10% de las ventas.

NOTA 6 - EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO

	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
	MUS\$	MUS\$
Efectivo en caja	4.277	4.982
Saldos en bancos	732.578	329.632
Overnight	802.220	350.080
Total efectivo	<u>1.539.075</u>	<u>684.694</u>
Equivalentes al efectivo		
Depósitos a plazo	123.984	165.791
Fondos mutuos	32.782	222.094
Total equivalentes al efectivo	<u>156.766</u>	<u>387.885</u>
Total efectivo y equivalentes al efectivo	<u>1.695.841</u>	<u>1.072.579</u>

El saldo incluye el efectivo y el equivalente de efectivo de las compañías del grupo incluidas en el Capítulo 11. Debido a una moción aprobada por el tribunal de quiebras de los Estados Unidos, este saldo puede ser usado en el curso normal de las actividades del negocio y puede invertirse en bancos específicos también aprobados en la moción.

Saldos por monedas que componen el Efectivo y equivalentes al efectivo:

Tipo de moneda	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
	MUS\$	MUS\$
Peso argentino	20.107	16.579
Peso brasileño	136.938	197.354
Peso chileno	32.649	50.521
Peso colombiano	17.185	48.191
Euro	10.361	21.927
Dólar estadounidense	1.438.846	667.785
Otras monedas	39.755	70.222
Total	<u>1.695.841</u>	<u>1.072.579</u>

NOTA 7 - INSTRUMENTOS FINANCIEROS

Instrumentos financieros por categorías

Al 31 de diciembre de 2020

Activos	Medidos a costo amortizado	A valor justo con cambios en resultados	Derivados de cobertura	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.663.059	32.782	-	1.695.841
Otros activos financieros, corrientes (*)	48.605	348	1.297	50.250
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	599.381	-	-	599.381
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	158	-	-	158
Otros activos financieros, no corrientes	33.140	-	-	33.140
Cuentas por cobrar, no corrientes	4.986	-	-	4.986
Total	<u>2.349.329</u>	<u>33.130</u>	<u>1.297</u>	<u>2.383.756</u>

Pasivos	Medidos a costo amortizado	A valor justo con cambios en resultados	Derivados de cobertura	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Otros pasivos financieros, corrientes	3.050.059	2.937	2.734	3.055.730
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	2.322.125	-	-	2.322.125
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	812	-	-	812
Otros pasivos financieros, no corrientes	7.803.801	-	-	7.803.801
Cuentas por pagar, no corrientes	651.600	-	-	651.600
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, no corrientes	396.423	-	-	396.423
Total	<u>14.224.820</u>	<u>2.937</u>	<u>2.734</u>	<u>14.230.491</u>

(*) El valor presentado como valor justo con cambios en el resultado, corresponde principalmente a los fondos de inversión privados, y como medidos a costo amortizado corresponden a garantías entregadas.

Al 31 de diciembre de 2019

<u>Activos</u>	Medidos a	A valor justo	Derivados	<u>Total</u>
	costo amortizado	con cambios en resultados	de cobertura	
	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS
Efectivo y equivalentes al efectivo	850.485	222.094	-	1.072.579
Otros activos financieros, corrientes (*)	36.660	386.669	76.175	499.504
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	1.244.348	-	-	1.244.348
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	19.645	-	-	19.645
Otros activos financieros, no corrientes	46.907	-	-	46.907
Cuentas por cobrar, no corrientes	4.725	-	-	4.725
Total	2.202.770	608.763	76.175	2.887.708

<u>Pasivos</u>	Medidos a	Derivados	<u>Total</u>
	costo amortizado	de cobertura	
	MUSS	MUSS	MUSS
Otros pasivos financieros, corrientes	1.835.288	50.372	1.885.660
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	2.222.874	-	2.222.874
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	56	-	56
Otros pasivos financieros, no corrientes	8.530.396	22	8.530.418
Cuentas por pagar, no corrientes	619.110	-	619.110
Total	13.207.724	50.394	13.258.118

(*) El valor presentado como valor justo con cambios en el resultado, corresponde principalmente a los fondos de inversión privados, y como medidos a costo amortizado corresponden a garantías entregadas.

NOTA 8 - DEUDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR COBRAR CORRIENTES, Y CUENTAS POR COBRAR NO CORRIENTES

	Al 31 de diciembre de 2020 MUSS	Al 31 de diciembre de 2019 MUSS
Deudores comerciales	532.106	1.073.599
Otras cuentas por cobrar	194.454	275.876
Total deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	726.560	1.349.475
Menos: Pérdida crediticia esperada	(122.193)	(100.402)
Total deudores comerciales y otras cuentas por cobrar - neto	604.367	1.249.073
Menos: Parte no corriente - cuentas por cobrar	(4.986)	(4.725)
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	599.381	1.244.348

El valor justo de deudas comerciales y otras cuentas por cobrar no difiere significativamente de su valor en libros.

Para la determinación de las pérdidas crediticias esperadas la Sociedad agrupa las cuentas por cobrar de transporte de pasajeros y carga, dependiendo las características de riesgo de crédito compartido y madurez.

Madurez de la cartera	Al 31 de diciembre de 2020			Al 31 de diciembre de 2019		
	Tasa de pérdida esperada (1)	Valor libro bruto (2)	Provisión Deterioro	Tasa de pérdida esperada (1)	Valor libro bruto (2)	Provisión Deterioro
	%	MUSS	MUSS	%	MUSS	MUSS
Al día	4%	302.079	(11.112)	2%	875.889	(16.433)
De 1 a 90 días	4%	103.615	(4.049)	8%	56.537	(4.253)
de 91 a 180 días	66%	15.989	(10.501)	28%	16.922	(4.747)
de 181 a 360 días	80%	40.621	(32.627)	39%	47.865	(18.459)
más de 360 días	92%	69.802	(63.904)	74%	76.386	(56.510)
Total	23%	532.106	(122.193)	9%	1.073.599	(100.402)

(1) Corresponde a la tasa esperada consolidada de las cuentas por cobrar.

(2) El valor libro bruto representa el máximo valor de riesgo crediticio de las cuentas por cobrar comerciales.

Los saldos por monedas que componen los Deudores comerciales, otras cuentas por cobrar y cuentas por cobrar no corrientes, son los siguientes:

Tipo de moneda	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
	MUS\$	MUS\$
Peso argentino	6.517	47.079
Real brasileño	221.952	537.224
Peso chileno	44.737	131.543
Peso colombiano	1.292	2.288
Euro	24.370	32.711
Dólar estadounidense	292.125	436.774
Won surcoreano	79	8.172
Pesos mexicanos	4.624	6.093
Dólar australiano	49	20.964
Libra esterlina	5.647	7.428
Rand sudafricano	-	2.982
Peso uruguayo (nuevo)	792	1.375
Baht Tailandés	-	1.559
Franco suizo	754	535
Rublo ruso	-	896
Yen japonés	77	1.222
Corona sueca	129	2.012
Dólar neozelandés	-	1.148
Colón costarricense	-	1.390
Otras monedas	1.223	5.678
Total	604.367	1.249.073

Los movimientos de la provisión por pérdidas por deterioro de valor de los Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, son los siguientes:

Ejercicios	Saldo inicial	Castigos	(Aumento) Disminución	Saldo final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2019	(97.991)	12.569	(14.980)	(100.402)
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2020	(100.402)	30.754	(52.545)	(122.193)

Una vez agotadas las gestiones de cobranza prejudicial y judicial se proceden a dar de baja los activos contra la provisión constituida. La Sociedad sólo utiliza el método de provisión y no el de castigo directo para un mejor control.

Las renegociaciones históricas y actualmente vigentes son poco relevantes y la política es analizar caso a caso para clasificarlas según la existencia de riesgo, determinando si corresponde su reclasificación a cuentas de cobranza prejudicial.

La exposición máxima al riesgo de crédito a la fecha de presentación de la información es el valor justo de cada una de las categorías de cuentas a cobrar indicadas anteriormente.

	Al 31 de diciembre de 2020			Al 31 de diciembre de 2019		
	Exposición bruta según balance	Exposición bruta deteriorada	Exposición neta concentraciones de riesgo	Exposición bruta según balance	Exposición bruta deteriorada	Exposición neta concentraciones de riesgo
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Deudores comerciales	532.106	(122.193)	409.913	1.073.599	(100.402)	973.197
Otras cuentas por cobrar	194.454	-	194.454	275.876	-	275.876

Para el riesgo de crédito existen garantías poco relevantes y éstas son valorizadas cuando se hacen efectivas, no existiendo garantías directas materialmente importantes. Las garantías existentes, si corresponde, están constituidas a través de IATA.

NOTA 9 - CUENTAS POR COBRAR Y POR PAGAR A ENTIDADES RELACIONADAS

(a) Cuentas por cobrar

RUT parte relacionada	Nombre parte relacionada	Naturaleza de la relación	País de origen	Moneda	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
					MUS\$	MUS\$
Extranjera	Qatar Airways	Accionista Indirecto	Qatar	US\$	48	19.400
Extranjera	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.	Accionista Común	Brasil	BRL	1	-
Extranjera	Delta Air Lines, Inc.	Accionista	Estados Unidos	US\$	-	205
87.752.000-5	Granja Marina Tomagaleones S.A.	Accionista Común	Chile	CLP	6	36
96.782.530-1	Inmobiliaria e Inversiones Asturias S.A.	Director Relacionado	Chile	CLP	-	1
76.335.600-0	Parque de Chile S.A.	Director Relacionado	Chile	CLP	2	2
96.989.370-3	Rio Duke S.A.	Director Relacionado	Chile	CLP	1	-
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA.	Director Relacionado	Chile	CLP	-	1
Total activos corrientes					158	19.645

(b) Cuentas por pagar corrientes y no corrientes

RUT parte relacionada	Nombre parte relacionada	Naturaleza de la relación	País de origen	Moneda	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes	
					A131de diciembre de	A131de diciembre de	A131de diciembre de	A131de diciembre de
					2020	2019	2020	2019
					MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
78.591370-1	Bethia S.A. y Filiales	Director Relacionado	Chile	CLP	-	53	-	-
Extranjera	Delta Air Lines, Inc.	Accionista	Estados Unidos	US\$	805	-	-	-
Extranjera	Patagonia Seafarms INC	Director Relacionado	Estados Unidos	US\$	7	3	-	-
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA (*)	Director Relacionado	Chile	CLP	-	-	105.713	-
Extranjera	QA Investments Ltd(*)	Accionista Común	Jersey Channel Islands	US\$	-	-	132.141	-
Extranjera	QA Investments 2 Ltd (*)	Accionista Común	Jersey Channel Islands	US\$	-	-	132.141	-
Extranjera	Lozuy S.A. (*)	Accionista Común	Uruguay	US\$	-	-	26.428	-
Total pasivos corrientes y no corrientes					812	56	396.423	-

(*) Corresponde a la porción del Tramo C del préstamo DIP. (Ver Nota 3.k)

Las transacciones entre partes relacionadas se han realizado en condiciones de una transacción libre entre partes relacionadas y debidamente informadas. Los plazos de transacción para los Pasivos Corrientes y No Corrientes, corresponden a entre 30 a 45 días y de 1 a 2 años respectivamente, y la naturaleza de la liquidación de las transacciones son monetarias.

NOTA 10 - INVENTARIOS

El detalle de los Inventarios es el siguiente:

	A131 de diciembre de 2020	A131 de diciembre de 2019
	MUS\$	MUS\$
Existencias técnicas	284.409	315.286
Existencias no técnicas	39.165	38.946
Total	<u>323.574</u>	<u>354.232</u>

Las partidas incluidas en este rubro corresponden a repuestos y materiales los que serán utilizados, principalmente, en consumos de servicios a bordo y en servicios de mantenimiento propio como de terceros; éstos se encuentran valorizados a su costo de adquisición promedio netos de su provisión de obsolescencia de acuerdo al siguiente detalle:

	A131 de diciembre de 2020	A131 de diciembre de 2019
	MUS\$	MUS\$
Provisión de obsolescencia existencias técnicas	42.979	21.193
Provisión de obsolescencia existencias no técnicas	4.651	11.610
Total	<u>47.630</u>	<u>32.803</u>

Los montos resultantes, no exceden a los respectivos valores de realización.

Al 31 de diciembre de 2020 la Sociedad registró MUS\$ 55.507 (MUS\$ 133.286 al 31 de diciembre de 2019) en resultados producto, principalmente, de consumos en servicio a bordo y mantenimiento, lo cual forma parte del Costo de ventas.

NOTA 11 - OTROS ACTIVOS FINANCIEROS

(a) La composición de los Otros activos financieros es la siguiente:

	Activos corrientes		Activos no corrientes		Total Activos							
	A131de diciembre de	A131de diciembre de	A131de diciembre de	A131de diciembre de	A131de diciembre de	A131de diciembre de						
	2020	2019	2020	2019	2020	2019						
							MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
(a) Otros activos financieros												
Fondos de inversión privados	348	386.669	-	-	348	386.669						
Depósitos en garantía (aeronaves)	2.435	8.934	21498	28.599	23.933	37.533						
Garantías por márgenes de derivados	3.047	21.200	-	-	3.047	21.200						
Otras inversiones	-	-	493	494	493	494						
Bonos nacionales y extranjeros	18	19	-	-	18	19						
Otras garantías otorgadas	43.106	6.507	11.149	15.138	54.255	21.645						
Subtotal otros activos financieros	48.954	423.329	33.140	44.231	82.094	467.560						
(b) Activos de cobertura												
Intereses devengados desde la última fecha de pago												
Cross currency swap de monedas	-	3	-	-	-	3						
Valor justo de derivados de tasa de interés	-	27.044	-	2.676	-	29.720						
Valor justo de derivados de moneda extranjera	-	586	-	-	-	586						
Valor justo de derivados de precio de combustible	1296	48.542	-	-	1296	48.542						
Subtotal activos de cobertura	1296	76.175	-	2.676	1296	78.851						
Total Otros Activos financieros	50.250	499.504	33.140	46.907	83.390	546.411						

Los tipos de derivados de los contratos de cobertura que mantiene la Sociedad al cierre de cada ejercicio se describen en Nota 19.

(b) Los saldos por monedas que componen los Otros activos financieros, son los siguientes:

Tipo de moneda	A131 de diciembre de 2020	A131 de diciembre de 2019
	MUS\$	MUS\$
Peso argentino	460	94
Real brasileño	8.475	417.477
Peso chileno	4.056	26.073
Peso colombiano	500	522
Euro	3.236	1.525
Dólar estadounidense	63.922	97.988
Otras monedas	2.741	2.732
Total	<u>83.390</u>	<u>546.411</u>

NOTA 12 - OTROS ACTIVOS NO FINANCIEROS

La composición de los Otros activos no financieros es la siguiente:

	Activos corrientes		Activos no corrientes		Total Activos	
	A131de diciembre de 2020	A131de diciembre de 2019	A131de diciembre de 2020	A131de diciembre de 2019	A131de diciembre de 2020	A131de diciembre de 2019
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
(a) Pagos anticipados						
Seguros de aviación y otros	10.137	11.179	-	523	10.137	11.702
Otros	15.375	15.167	2.998	1.832	18.373	16.999
Subtotal pagos anticipados	25.512	26.346	2.998	2.355	28.510	28.701
(b) Costos de contratos activados (1)						
Costos GDS	4.491	16.593	-	-	4.491	16.593
Comisiones tarjetas de crédito	6.021	23.437	-	-	6.021	23.437
Comisiones agencias de viaje	4.964	16.546	-	-	4.964	16.546
Subtotal costos de contratos activados	15.476	56.576	-	-	15.476	56.576
(c) Otros activos						
Reserva de mantención aeronaves (2)	8.613	27.987	-	17.844	8.613	45.831
Impuesto a las ventas	102.010	167.987	46.210	34.680	148.220	202.667
Otros impuestos	4.023	34.295	-	-	4.023	34.295
Aportes a Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas ("SITA")	258	258	739	739	997	997
Depósitos judiciales	-	-	76.835	149.310	76.835	149.310
Subtotal otros activos	114.904	230.527	123.784	202.573	238.688	433.100
Total Otros Activos no financieros	155.892	313.449	126.782	204.928	282.674	518.377

(1) Movimiento de Contratos activados:

	Saldo inicial	Activación	Diferencia por conversión		Saldo final
			Amortización	Saldo final	
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre 2019	48.957	166.300	(4.950)	(153.731)	56.576
Del 1 de enero al 31 de diciembre 2020	56.576	146.778	(14.672)	(173.206)	15.476

(2) Las reservas de mantenimiento corresponden a depósitos que la Sociedad le entrega al arrendador, a modo de garantía de cumplimiento del mantenimiento mayor de un grupo de aeronaves con arrendamiento operativo.

Estos depósitos son calculados en función de la operación, medida en ciclos u horas de vuelo, son pagados periódicamente, y está contractualmente estipulado que sean devueltos a la Sociedad cada vez que se efectúa un mantenimiento mayor. Al término del contrato de arrendamiento, las reservas de mantenimiento no utilizadas son devueltas a la Sociedad o utilizadas para compensar al arrendador por alguna deuda relacionada con las condiciones de mantenimiento de la aeronave.

La Sociedad periódicamente revisa sus reservas de mantenimiento para asegurar que serán recuperadas, y reconoce como gasto cualquier monto que sea menos que probable de ser recuperado. El costo de mantenimiento en los últimos años ha sido superior a las reservas de mantenimiento respectivas de cada avión.

Al 31 de diciembre de 2020 las reservas de mantenimiento suman MUS\$ 8.613 (MUS\$ 45.831 al 31 de diciembre de 2019), correspondientes a 2 aeronaves que mantienen saldos remanentes, los que serán liquidados en el próximo mantenimiento o devolución.

Las reservas de mantenimiento son clasificadas como corrientes o no corrientes dependiendo de las fechas en que se espera sea realizado el mantenimiento correspondiente. (Nota 2.23).

NOTA 13 - ACTIVOS NO CORRIENTES O GRUPOS DE ACTIVOS PARA SU DISPOSICION CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VENTA

Los activos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta al 31 de diciembre de 2020 y 31 de diciembre de 2019, se detallan a continuación:

	A131 de diciembre de 2020	A131 de diciembre de 2019
	MUS\$	MUS\$
Activos corrientes		
Aeronaves	275.000	482.806
Motores y rotables	740	1.943
Otros activos	382	401
Total	276.122	485.150

Los saldos del rubro son presentados al menor valor entre su valor en libros y el valor razonable menos el costo de venta. El valor razonable de los activos fue determinado en base a las cotizaciones en mercados activos para una clase de activo o pasivo similar. Estos activos son medidos a nivel II de acuerdo a lo indicado en las jerarquías de valor razonable presentadas en la Nota 3.3 (2). Durante el ejercicio no se efectuaron transferencias entre niveles, para mediciones recurrentes al valor razonable.

- Activos reclasificados desde Propiedades, plantas y equipos hacia activos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta

Durante el año 2019 se trasladaron desde el rubro Propiedades, plantas y equipos cuatro aeronaves Airbus A350 y dos aeronaves Boeing 767, al rubro Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta.

Adicionalmente, durante el mismo ejercicio 2019, se produjo la venta de un motor spare Boeing 767 y un avión Boeing 767 y producto de lo anterior, se reconocieron ajustes por US\$ 2 millones de gasto para registrar estos activos a su valor neto realizable.

Durante el año 2020, se produjo la venta de un avión Boeing 767 y por ello se reconocieron US\$ 5,5 millones como utilidad de la transacción.

Adicionalmente, durante el año 2020 Delta Air Lines, Inc. canceló la compra de cuatro aeronaves Airbus A350, dado esto se compensó a LATAM con el pago de MUS\$ 62.000 el cual quedó registrado en el resultado como otros ingresos. Estas cuatro aeronaves fueron reclasificadas al rubro de Propiedades, plantas y equipos.

Durante el año 2020 se trasladaron desde el rubro Propiedades, plantas y equipos once aeronaves Boeing 767, al rubro Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta.

Adicionalmente, durante el ejercicio 2020 se reconocieron ajustes por US\$ 332 millones de gasto para registrar estos activos a su valor neto realizable, los cuales fueron registrados en el resultado como parte de los gastos de actividades de reestructuración.

El detalle de la flota clasificada como activos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta es el siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
<u>Aeronaves</u>		
Boeing 767	11	1
Airbus A350	-	4
Total	11	5

NOTA 14 - INVERSIONES EN SUBSIDIARIAS

(a) Inversiones en subsidiarias

La Sociedad posee inversiones en sociedades que han sido reconocidas como inversión en subsidiarias. Todas las sociedades definidas como subsidiarias han sido consolidadas en los estados financieros de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales. También, se incluyen en la consolidación, sociedades de propósito específico.

A continuación, se presenta detalle de subsidiarias significativas e información financiera resumida:

Nombre de subsidiaria significativa	País de incorporación	Moneda funcional	Participación	
			Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
			%	%
Latam Airlines Perú S.A.	Perú	US\$	99,81000	70,00000
Lan Cargo S.A.	Chile	US\$	99,89395	99,89395
Lan Argentina S.A.	Argentina	ARS	99,98370	99,98370
Transporte Aéreo S.A.	Chile	US\$	100,00000	100,00000
Latam Airlines Ecuador S.A.	Ecuador	US\$	100,00000	100,00000
Aerovías de Integración Regional, AIRESS.A.	Colombia	COP	99,19414	99,19414
TAM S.A.	Brasil	BRL	99,99938	99,99938

Las Sociedades subsidiarias consolidadas no tienen restricciones significativas para transferir fondos a la controladora en el curso normal de las operaciones, excepto por aquellas impuestas por el Capítulo 11 de la Ley de Bancarrota de Estados Unidos, sobre los pagos de dividendos anteriores a la solicitud de protección de este Capítulo.

Información financiera resumida de subsidiarias significativas

Nombre de subsidiaria significativa	Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2020						Estado de resultados por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2020	
	Activos	Activos	Activos	Pasivos	Pasivos	Pasivos	Ingresos	Ganancia
	totales	corrientes	no corrientes	totales	corrientes	no corrientes	Ordinarios	(pérdida) neta
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Latam Airlines Perú S.A.	661.721	629.910	31.811	486.098	484.450	1.648	372.255	(96.066)
Lan Cargo S.A.	749.789	472.869	276.920	567.128	516.985	50.143	207.854	10.936
Lan Argentina S.A.	176.790	171.613	5.177	148.824	146.555	2.269	49.101	(220.667)
Transporte Aéreo S.A.	546.216	264.690	281.526	347.714	278.319	69.395	142.096	(39.032)
Latam Airlines Ecuador S.A.	108.086	104.534	3.552	99.538	87.437	12.101	51.205	(22.655)
Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A.	76.770	73.446	3.324	77.471	68.433	9.038	90.668	(89.707)
TAM S.A. (*)	3.110.055	1.492.792	1.617.263	3.004.935	2.206.089	798.846	1.808.314	(1.025.618)

Nombre de subsidiaria significativa	Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2019						Estado de resultados por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2019	
	Activos	Activos	Activos	Pasivos	Pasivos	Pasivos	Ingresos	Ganancia
	totales	corrientes	no corrientes	totales	corrientes	no corrientes	Ordinarios	(pérdida) neta
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Latam Airlines Perú S.A.	519.363	481.592	37.771	510.672	508.541	2.131	1.186.668	(1.739)
Lan Cargo S.A.	634.852	334.725	300.127	462.666	398.872	63.794	274.774	(4.157)
Lan Argentina S.A.	262.049	255.641	6.408	89.070	86.912	2.158	218.989	(133.408)
Transporte Aéreo S.A.	359.335	101.128	258.207	142.423	46.383	96.040	315.105	14.610
Latam Airlines Ecuador S.A.	99.019	95.187	3.832	97.198	86.810	10.388	229.797	(3.411)
Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A.	187.001	135.344	51.657	78.990	70.643	8.347	291.235	(3.099)
TAM S.A. (*)	5.036.864	2.580.665	2.456.199	3.497.559	2.556.280	941.279	5.013.293	185.720

(*) Corresponde a información consolidada de TAM S.A. y Filiales.

(b) Participaciones no controladora

Patrimonio	RUT	País	Al 31 de diciembre de		Al 31 de diciembre de		Al 31 de diciembre de		Al 31 de diciembre de	
			2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
			%	%	MUS\$	MUS\$			MUS\$	MUS\$
Latam Airlines Perú S.A.		Extranjera	Perú	0,89000	30,00000	(7.238)	2.609			
Lan Cargo S.A. y Filiales	93.383.000-4		Chile	0,3096	0,3096	666	369			
Inversora Cordillera S.A. y Filiales		Extranjera	Argentina	0,01630	0,01630	(276)	(6.276)			
Lan Argentina S.A.		Extranjera	Argentina	0,00344	0,00344	1	50			
Americonsult de Guatemala S.A.		Extranjera	Guatemala	0,87000	0,87000	1	1			
Americonsult S.A. y Filiales		Extranjera	México	0,20000	0,20000	(6)	(7)			
Americonsult Costa Rica S.A.		Extranjera	Costa Rica	0,20000	0,20000	2	2			
Línea Aérea Carguera de Colombia S.A.		Extranjera	Colombia	9,54000	10,00000	(522)	(755)			
Aerolíneas Regionales de Integración Aires S.A.		Extranjera	Colombia	0,79880	0,79880	(1)	899			
Transportes Aereos del Mercosur S.A.		Extranjera	Paraguay	5,02000	5,02000	71	1503			
Total						<u>(6.672)</u>	<u>(1.605)</u>			

Resultado	RUT	País	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de		Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de		Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de		Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
			2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
					%	%	MUS\$	MUS\$		
Latam Airlines Perú S.A.		Extranjera	Perú	0,89000	30,00000	(8.302)	(1065)			
Lan Cargo S.A. y Filiales	93.383.000-4		Chile	0,3096	0,3096	(21)	19			
Inversora Cordillera S.A. y Filiales		Extranjera	Argentina	0,01630	4,22000	360	359			
Lan Argentina S.A.		Extranjera	Argentina	0,00344	0,00344	70	48			
Americonsult S.A. y Filiales		Extranjera	México	0,20000	0,20000	1	(7)			
Línea Aérea Carguera de Colombiana S.A.		Extranjera	Colombia	9,54000	10,00000	(943)	(293)			
Aerolíneas Regionales de Integración Aires S.A.		Extranjera	Colombia	0,79880	0,79880	(724)	(24)			
Transportes Aereos del Mercosur S.A.		Extranjera	Paraguay	5,02000	5,02000	(89)	420			
Multipius S.A. (*)		Extranjera	Brasil	-	-	-	5.726			
Total						<u>(9.648)</u>	<u>5.183</u>			

(*) Ver Nota 1 letra (b)

NOTA 15 - ACTIVOS INTANGIBLES DISTINTOS DE LA PLUSVALIA

El detalle de los activos intangibles es el siguiente:

	Clases de activos intangibles (neto)		Clases de activos intangibles (bruto)	
	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de
	2020	2019	2020	2019
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Slots aeroportuarios	627.742	845.959	627.742	845.959
Loyalty program	204.615	263.806	204.615	263.806
Programas informáticos	139.113	220.993	528.097	656.699
Programas informáticos en desarrollo	68.521	99.193	69.379	99.193
Marcas (1)	6.340	17.959	39.803	51.326
Otros activos	228	331	1.315	1.315
Total	<u>1.046.559</u>	<u>1.448.241</u>	<u>1.470.951</u>	<u>1.918.298</u>

Movimiento de Intangibles distintos de la plusvalía:

	Programas informáticos neto	Programas informáticos en desarrollo	Slots aeroportuarios (2)	Marcas y Loyalty Program (1) (2)	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2019	156.469	151.853	828.969	303.781	1.441.072
Adiciones	278	91.371	47.587	-	139.236
Retiros	(270)	(1.123)	-	-	(1.393)
Traspaso programas informáticos	136.935	(40.802)	-	-	(3.867)
Diferencia por conversión filiales	(198) (1)	(2.806)	(30.597)	(11.612)	(46.996)
Amortización	(70.307)	-	-	(8.404)	(80.511)
Saldos al 31 de diciembre de 2019	<u>221.324</u>	<u>99.193</u>	<u>845.959</u>	<u>281.765</u>	<u>1.448.241</u>
Saldos iniciales al 1 de enero de 2020	221.324	99.193	845.959	281.765	1.448.241
Adiciones	45	76.331	-	-	76.376
Retiros	(333)	(454)	(36.896)	-	(37.683)
Traspaso programas informáticos	101015	(99.890)	-	-	1.125
Diferencia por conversión filiales	(20.242)	(6.659)	(18.132) (1)	(63.478)	(271.700)
Amortización (3)	(162.468)	-	-	(7.332)	(169.800)
Saldos al 31 de diciembre de 2020	<u>139.341</u>	<u>68.521</u>	<u>627.742</u>	<u>210.955</u>	<u>1.046.559</u>

(1) En el 2016, la Sociedad resolvió adoptar un nombre e identidad única, y anunció que la marca del grupo será LATAM, la cual unió a todas las compañías bajo una sola imagen.

La estimación de la nueva vida útil es de 5 años, equivalente al periodo necesario para finalizar el cambio de imagen.

(2) Ver Nota 2.5

(3) En el año 2020 se implementó una transformación digital (LATAM XP), producto de ello se amortizó en su totalidad los programas informáticos que ya no serán utilizados.

Para más detalles sobre la prueba de deterioro, consulte la Nota 16.

La amortización de cada periodo es reconocida en el estado de resultados consolidado en los gastos de administración. La amortización acumulada de los programas informáticos, marcas y otros activos al 31 de diciembre de 2020, asciende a MUS\$ 424.392 (MUS\$ 470.057 al 31 de diciembre de 2019).

NOTA 16 – PLUSVALIA Y ACTIVOS INTANGIBLES DE VIDA UTIL INDEFINIDA

Durante el ejercicio 2020, la Sociedad, producto de lo descrito a continuación, ha reconocido un deterioro por el total de la Plusvalía. Al 31 de diciembre de 2019, su valor ascendía a MUS\$ 2.209.576.

El movimiento de la Plusvalía, separado por UGE, comprende lo siguiente:

	Programa de coalición y fidelización		Total
	Transporte aéreo	Multiplus	
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldo inicial al 1 de enero de 2019	1.845.136	448.936	2.294.072
Aumento (disminución) por ajuste de conversión	(67.133)	(17.363)	(84.496)
Traspaso por fusión Multiplus S.A. (ver nota 1)	431.573	(431.573)	-
Saldo final al 31 de diciembre de 2019	<u>2.209.576</u>	<u>-</u>	<u>2.209.576</u>
Saldo inicial al 1 de enero de 2020	2.209.576	-	2.209.576
Aumento (disminución) por ajuste de conversión	(480.601)	-	(480.601)
Pérdida por deterioro	(1.728.975)	-	(1.728.975)
Saldo final al 31 de diciembre de 2020	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>

Al 31 de diciembre de 2020 la Sociedad mantiene solo la UGE “Transporte Aéreo”, debido a la fusión de Multiplus S.A. en TAM Linhas Aéreas en el año 2019 (ver Nota 1), y los cambios en la estructura de administración.

La UGE “Transporte Aéreo” considera el transporte de pasajeros y carga, tanto en los mercados domésticos de Chile, Perú, Colombia, Ecuador y Brasil, como en una serie de rutas regionales e internacionales en América, Europa, África y Oceanía.

Al 31 de marzo de 2020 LATAM Airlines Group S.A. mantenía una suspensión de gran parte de la operación y producto de los impactos mencionados en la Nota 2 asociados al COVID 19 se identificaron indicios de deterioro que llevaron a la Compañía a realizar una prueba de deterioro.

Los indicios de deterioro identificados fueron; aumento en la incertidumbre (sobre la situación económica y sanitaria, la duración de la crisis, la extensión en el cierre de las operaciones, entre otras), aumento de las tasas de interés de mercado, caída del precio de la acción y disminución de la operación.

El importe recuperable de la UGE se determinó en base a cálculos del valor de uso. Estos cálculos utilizan proyecciones de flujos de efectivo a 5 años después de impuestos a partir de los presupuestos financieros aprobados por la Administración. Los flujos de efectivo más allá del periodo presupuestado se extrapolan usando las tasas de crecimiento y volúmenes promedios estimados, que no superen las tasas medias de crecimiento a largo plazo.

Las proyecciones de flujo de efectivo estimadas por la Administración incluyen juicios y supuestos significativos relacionadas con las tasas de volumen de crecimiento anual, tasa de descuento, inflación y el tipo de cambio, así como el precio del combustible. La tasa de crecimiento anual se basa en el desempeño pasado y las expectativas de la administración del desarrollo del mercado en cada uno de los países en los cuales opera. Las tasas de descuento utilizadas, para la UGE “Transporte Aéreo”, son en dólares estadounidenses, después de impuestos, y reflejan riesgos específicos relacionados con el país de cada una de las operaciones. Las tasas de inflación y tipos de cambio se basan en los datos disponibles de los países y la información proporcionada por los Bancos Centrales de los diversos países donde opera, y el precio del combustible es determinado basado en niveles estimados de producción, el ambiente competitivo del mercado en el que operan y de su estrategia comercial.

Al 31 de marzo de 2020, los valores recuperables fueron determinados utilizando los siguientes supuestos:

		UGE Transporte aéreo
Tasa de crecimiento anual (terminal)	%	1,1
Tipo de cambio (1)	RS/US\$	4,8 - 5,2
Tasa de descuento basada en el costo medio ponderado de capital (WACC – Weighted Average Cost of Capital)(2)	%	8,0 - 19,4
Precio de combustible a partir de curvas de precios futuros de los mercados de commodities.	US\$/barril	52 - 75

(1) En línea con las expectativas del Banco Central de Brasil.

(2) Producto de la distorsión que genera la contingencia actual en las tasas de mercado se utilizó un WACC multi-periodo para cada uno de los años de la proyección, partiendo en 19,4% para el primer año y llegando a un 8,0% a partir del tercer año en adelante.

Sensibilización WACC:

Al utilizar una tasa única los escenarios de deterioro hubieran sido los siguientes:

WACC	Actual MMUS\$	7,5% MMUS\$	8,0% MMUS\$	9,0% MMUS\$	10,0% MMUS\$
Exceso (Deterioro)	(1.716)	381	(564)	(2.095)	(3.280)

El importe recuperable estimado al 31 de marzo de 2020 de MMUS\$ 9.398 se comparó con los valores libros netos de la unidad generadora de efectivo a la misma fecha, resultando una pérdida por deterioro de MMUS\$ 1.729, equivalente al total de la plusvalía al cierre del primer trimestre. El importe total fue reconocido en el estado de resultados consolidado en Otras ganancias (pérdidas). No existieron montos adicionales de deterioro que fuera necesario ajustar a otros activos no financieros.

Al 31 de diciembre de 2020, de acuerdo a su política, la Compañía realizó la prueba anual de deterioro. En comparación a la prueba realizada al 31 de marzo de 2020, la única diferencia metodológica es que se volvió a utilizar una tasa de descuento (WACC) única para todos los periodos y la incertidumbre que existe en el mercado actual se incorporó dentro de los flujos

proyectados adicionando al escenario base un escenario pesimista y uno optimista, asignando a su vez probabilidades de éxito a cada uno.

Al 31 de diciembre de 2020, los valores recuperables fueron determinados utilizando los siguientes supuestos:

		UGE Transporte aéreo
Tasa de crecimiento anual (terminal)	%	0,6 - 1,6
Tipo de cambio (1)	RS/US\$	5,4 - 5,6
Tasa de descuento basada en el costo medio ponderado de capital (WACC – Weighted Average Cost of Capital)(2)	%	8,65 - 9,65
Precio de combustible a partir de curvas de precios futuros de los mercados de commodities.	US\$/barril	60 - 78

(1) En línea con las expectativas del Banco Central de Brasil.

(2) Los rangos en los que se mueven los supuestos utilizados incorporan las variables de los tres escenarios considerados en la prueba.

El resultado de la prueba de deterioro, que incluye un análisis de sensibilidad de sus variables principales, arrojó que los valores recuperables calculados exceden al valor libro de los activos netos de la unidad generadora de efectivo, y por lo tanto no se detectó deterioro.

La UGE es sensible a las tasas de crecimiento anual, descuento y tipo de cambio. El análisis de sensibilidad incluyó el impacto individual de las variaciones de las estimaciones críticas al determinar los importes recuperables, a saber:

	Aumento WACC Máxima	Disminución tasa de crecimiento terminal mínima
UGE Transporte aéreo	% 9,65	% 0,6

En ninguno de los casos anteriores se presentó un deterioro de la unidad generadora de efectivo.

NOTA 17 - PROPIEDADES, PLANTAS Y EQUIPOS

La composición por categorías de Propiedades, plantas y equipos, es la siguiente:

	Valor bruto		Depreciación acumulada		Valor neto	
	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
	MU\$	MU\$	MU\$	MU\$	MU\$	MU\$
a) Propiedades, plantas y equipos						
Construcciones en curso (1)	377.961	372.589	-	-	377.961	372.589
Terrenos	42.979	48.406	-	-	42.979	48.406
Edificios	123.836	133.488	(58.629)	(58.626)	65.207	74.862
Plantas y equipos	12.983.173	13.993.044	(5.292.429)	(4.630.001)	7.690.744	9.363.043
Aeronaves propias (3) (4)	12.375.500	13.268.562	(5.088.297)	(4.421.211)	7.287.203	8.847.351
Otros (2)	607.673	724.482	(204.132)	(208.790)	403.541	515.692
Maquinarias	27.402	33.658	(23.986)	(28.441)	3.416	5.217
Equipamientos de tecnologías de la información	147.754	161.992	(132.923)	(141.216)	14.831	20.776
Instalaciones fijas y accesorios	154.414	171.469	(105.215)	(111.635)	49.199	59.834
Equipos de transporte	49.345	67.060	(44.140)	(60.327)	5.205	6.733
Mejoras de bienes arrendados	201.828	234.249	(127.420)	(135.789)	74.408	98.460
Subtotal propiedades, plantas y equipos	<u>14.108.692</u>	<u>15.215.955</u>	<u>(5.784.742)</u>	<u>(5.166.035)</u>	<u>8.323.950</u>	<u>10.049.920</u>
b) Activos por derechos de uso						
Aeronaves (3)	5.369.519	5.438.404	(3.031.477)	(2.669.864)	2.338.042	2.768.540
Otros	244.847	255.149	(176.570)	(153.991)	68.277	101.158
Subtotal activos por derechos de uso	<u>5.614.366</u>	<u>5.693.553</u>	<u>(3.208.047)</u>	<u>(2.823.855)</u>	<u>2.406.319</u>	<u>2.869.698</u>
Total	<u>19.723.058</u>	<u>20.909.508</u>	<u>(8.992.789)</u>	<u>(7.989.890)</u>	<u>10.730.269</u>	<u>12.919.618</u>

- (1) Al 31 de diciembre de 2020, incluye anticipos pagados a los fabricantes de aeronaves por MU\$ 360.387 (MU\$ 348.148 al 31 de diciembre de 2019).
- (2) Considera principalmente, rotables y herramientas.
- (3) Al 31 de diciembre de 2020 dado el proceso de Capítulo 11, fueron rechazadas 29 aeronaves, de los cuales 19 pertenecen a Propiedades, plantas y equipo, (2 A350, 11 A321, 1 A320, 1 A320N y 4 B787) y 10 pertenecen a Activo por derecho de uso, (1 A319, 7 A320 y 2 B767).
- (4) Al 31 de diciembre de 2020 once aeronaves B767 fueron clasificadas al rubro activos no corrientes o grupos de activos para su disposición como mantenidos para la venta.

(a) Movimientos de las distintas categorías de Propiedades, plantas y equipos:

	Construcciones	Terrenos	Edificios	Plantas y equipos	Equipamientos de tecnologías de la información	Instalaciones fijas y accesorios	Vehículos de motor	Mejoras de bienes arrendados	Propiedades, plantas y equipos
	en curso		neto	neto	neto	neto	neto	neto	neto
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2019	630.320	45.424	112.565	8.987.582	22.564	71.009	634	83.267	9.953.365
Adiciones	21.884	7.950	-	1.694.640	6.580	26	73	34.988	1.766.141
Desapropiaciones	-	(28)	(47)	(23.945)	(13)	(75)	(11)	-	(24.119)
Retiros	(20)	-	-	(64.838)	(85)	(77)	-	(362)	(65.382)
Gastos por depreciación	-	-	(5.768)	(776.225)	(8.574)	(11.945)	(94)	(19.001)	(821.607)
Diferencia por conversión filiales	(1.340)	(1.103)	(914)	(24.615)	(234)	(2.007)	(125)	(432)	(30.770)
Otros incrementos (disminuciones)	(278.255)	(3.837)	(30.974)	(418.083)	538	2.903	-	-	(727.708)
Total cambios	(257.731)	2.982	(37.703)	386.934	(1.788)	(11.175)	(157)	15.193	96.555
Saldos finales al 31 de diciembre de 2019	372.589	48.406	74.862	9.374.516	20.776	59.834	477	98.460	10.049.920
Saldos iniciales al 1 de enero de 2020	372.589	48.406	74.862	9.374.516	20.776	59.834	477	98.460	10.049.920
Adiciones	6.535	-	-	485.800	1.295	9	-	-	493.639
Desapropiaciones	-	-	-	(1.439)	(112)	(31)	(4)	-	(1.586)
Rechazos flota (*)	-	-	-	(108.1496)	-	-	-	(82)	(108.1578)
Retiros	(39)	-	-	(107.912)	(55)	(3.250)	-	-	(111.256)
Gastos por depreciación	-	-	(4.819)	(682.102)	(6.186)	(9.037)	(81)	(16.542)	(718.767)
Diferencia por conversión filiales	(2.601)	(5.428)	(4.836)	(146.219)	(1.543)	(7.195)	4	(2.587)	(170.405)
Otros incrementos (disminuciones) (**)	1.477	1	-	(142.179)	656	8.869	-	(4.841)	(136.017)
Total cambios	5.372	(5.427)	(9.655)	(1.675.547)	(5.945)	(10.635)	(81)	(24.052)	(1.725.970)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2020	377.961	42.979	65.207	7.698.969	14.831	49.199	396	74.408	8.323.950

(*) Considera bajas por el proceso Capítulo 11.

(**) Considera la entrada de cuatro aeronaves A350 MUS\$ 464.812 y la salida de once aeronaves B767 MUS\$ (606.522), clasificadas en el rubro Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición como mantenidos para la venta.

(b) Activos por derecho de uso

	Activos por derecho de uso		
	Aeronaves	Otros	neto
	MUSS	MUSS	MUSS
Saldos iniciales al 1 de enero de 2019	2.456.333	92.111	2.548.444
Adiciones	732.489	20.675	753.164
Gastos por depreciación	(377.911)	(22.473)	(400.384)
Diferencia por conversión filiales	(2.046)	(2.515)	(4.561)
Otros incrementos (disminuciones)	(40.325)	13.360	(26.965)
Total cambios	312.207	9.047	321.254
Saldos finales al 31 de diciembre de 2019	2.768.540	101.158	2.869.698
Saldos iniciales al 1 de enero de 2020	2.768.540	101.158	2.869.698
Adiciones	-	399	399
Rechazos flota (*)	(9.090)	-	(9.090)
Gastos por depreciación	(395.936)	(22.492)	(418.428)
Diferencia por conversión filiales	(6.578)	(11.173)	(17.751)
Otros incrementos (disminuciones)	(18.894)	385	(18.509)
Total cambios	(430.498)	(32.881)	(463.379)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2020	2.338.042	68.277	2.406.319

(*) Considera bajas por el proceso Capítulo 11.

(c) Composición de la flota

Aeronave	Modelo	Aeronaves incluidas Plantas y equipos		Aeronaves incluidas Activos por derecho de uso		Total flota	
		Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
Boeing 767	300ER	17	28	-	2	17	30
Boeing 767	300F	11 (1)	11 (1)	1	1	12 (1)	12 (1)
Boeing 777	300ER	4	4	6	6	10	10
Boeing 787	800	6	6	4	4	10	10
Boeing 787	900	2	6	10	10	12	16
Airbus A319	100	37	37	7	9	44	46
Airbus A320	200	96 (2)	96 (2)	38	46	134 (2)	142 (2)
Airbus A320	NEO	6	7	6	6	12	13
Airbus A321	200	19	30	19	19	38	49
Airbus A350	900	4	2	7	7	11	9
Total		202	227	98	110	300	337

(1) Una aeronave arrendada a Aerotransportes Mas de Carga S.A. de C.V.

(2) Dos Aeronaves arrendadas a Sundair

(d) Método utilizado para la depreciación de Propiedades, plantas y equipos:

	Método de depreciación	Vida útil (años)	
		mínima	máxima
Edificios	Lineal sin valor residual	20	50
Plantas y equipos	Lineal, con valor residual de 20% en la flota corto alcance y 36% en la flota largo alcance (*)	5	30
Equipamientos de tecnologías de la información	Lineal sin valor residual	5	10
Instalaciones fijas y accesorios	Lineal sin valor residual	10	10
Vehículos de motor	Lineal sin valor residual	10	10
Mejoras de bienes arrendados	Lineal sin valor residual	5	8
Activos por derecho de uso	Lineal sin valor residual	1	25

(*) Excepto en el caso de las flotas Boeing 767 300ER y Boeing 767 300F que consideran un valor residual menor, debido a la extensión de su vida útil a 22 y 30 años respectivamente. Adicionalmente, ciertos componentes técnicos se deprecian sobre la base de ciclos y horas voladas.

(e) Información adicional Propiedades, plantas y equipos:

(i) Propiedades, plantas y equipos entregados en garantía:

Descripción de Propiedades, plantas y equipos entregados en garantía:

Agente de la garantía (I)	Nombre empresa acreedora	Activos comprometidos	Flota	A131 de diciembre de 2020		A131 de diciembre de 2019	
				Deuda vigente MUSS	Valor libro MUSS	Deuda vigente MUSS	Valor libro MUSS
Wilmington Trust Company	MUG	Aviones y motores	Airbus A319	69.375	268.746	74.713	256.937
			Airbus A320	63.581	257.613	70.644	256.651
			Boeing 767	43.628	180.591	61.728	196.244
			Boeing 787	114.936	119.229	120.938	127.283
	Wilmington Trust Company	Aviones y motores	Airbus A321	-	-	353.774	452.107
			Boeing 787	-	-	332.131	374.998
			Airbus A350	-	-	180.320	192.620
			Boeing 787	-	-	143.475	191.804
	Citibank N.A.	Aviones y motores	Boeing 787	-	-	-	-
			Airbus A319	1073	6.936	-	-
Credit Agricole	Credit Agricole	Aviones y motores	Airbus A320	139.192	122.251	85.986	95.148
			Airbus A321 / A350	30.733	28.127	83.281	67.882
			Boeing 767	10.404	32.802	10.404	35.226
			Boeing 787	91.797	43.020	74.023	36.594
			Airbus A320 / A350	262.420	289.946	296.441	378.462
			Boeing 787	211.849	246.349	217.500	259.934
Bank Of Utah	BNP Paribas	Aviones y motores (2)	Airbus A320 / A350	37.870	-	44.088	-
			Airbus A350	130.000	134.780	-	-
Natixis	Natixis	Aviones y motores	Airbus A321	271.129	375.645	282.927	384.224
			Airbus A319	27.936	38.836	-	-
			Airbus A320	128.030	214.597	-	-
			Airbus A321	41.599	81.706	-	-
			Airbus A350	15.960	26.823	-	-
			Airbus B767	90.846	197.797	-	-
Citibank N.A.	Citibank N.A.	Aviones y motores	Airbus B787	23.156	19.047	-	-
			Rotables	162.477	145.708	-	-
			Airbus A320	167.371	246.293	106.250	149.607
UMB Bank	MUG	Aviones y motores	Airbus A320	215.043	295.036	216.411	310.311
MUG Bank	MUG Bank	Aviones y motores	Airbus A320	-	-	-	-
Total garantías directas				2.350.405	3.371.878	2.755.034	3.766.032

(1) Para los créditos sindicados, dadas las características propias del mismo, el agente de la garantía es el representante de los acreedores.

(2) Al 31 de diciembre de 2020 cuatro aeronaves A350 fueron reincorporadas a Propiedades, plantas y equipos por cancelación del contrato de venta. Las cuales se encontraban clasificadas en el rubro Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición como mantenidos para la venta.

Los montos de la deuda vigente son presentados a su valor nominal. El valor en libros neto corresponde a los bienes otorgados como garantía.

Adicionalmente, existen garantías indirectas asociadas a activos registrados en Propiedades, plantas y equipos cuya deuda total al 31 de diciembre de 2020, asciende a MUSS 1.642.779 (MUSS 1.762.611 al 31 de diciembre de 2019). El valor libro de los activos con garantías indirectas al 31 de diciembre de 2020, asciende a un monto de MUSS 3.496.397 (MUSS 3.866.237 al 31 de diciembre de 2019).

Al 31 de diciembre de 2020 dado el proceso de Capítulo 11 fueron rechazadas diecinueve aeronaves correspondientes a Propiedades plantas y equipos, de las cuales dieciocho tenían garantías directas y una garantía indirecta.

Al 31 de diciembre de 2020, la Sociedad mantiene vigentes cartas de crédito relacionadas con activos por derecho de uso según el siguiente detalle:

Acreedor	Garantía	Nombre deudor	Tipo	Valor MUSS	Fecha de liberación
Avolon Aerospace	AOE 62 Limited	Latam Airlines Group S.A.	Siete cartas de crédito	3.554	05-feb-21
Bank of Utah		Latam Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	2.000	24-mar-21
GE Capital Aviation Services Ltd.		Latam Airlines Group S.A.	Tres cartas de crédito	12.198	20-ene-21
ORIX Aviation Systems Limited		Latam Airlines Group S.A.	Tres cartas de crédito	8.445	26-nov-21
Wells Fargo Bank		Latam Airlines Group S.A.	Seis cartas de crédito	11.870	04-feb-21
BBAM		Latam Airlines Group S.A.	Dos carta de crédito	1.695	14-ene-21
Merlin Aviation Leasing (Ireland) 18 Limited		Tam Linhas Aéreas S.A.	Dos carta de crédito	3.852	15-mar-21
RB Comercial Properties 49					
Empreendimentos Imobiliarios LTDA		Tam Linhas Aéreas S.A.	Una carta de crédito	27.193	29-abr-21
				<u>70.807</u>	

(ii) Compromisos y otros

Los bienes totalmente depreciados y compromisos de compras futuras son los siguientes:

	A131 de diciembre de 2020	A131 de diciembre de 2019
Valor bruto de propiedades, plantas y equipos completamente depreciados todavía en uso	MUSS 206.497	MUSS 261.792
Compromisos por la adquisición de aeronaves (*)	7.500.000	7.390.000

(*) De acuerdo a precios de lista del fabricante.

Compromisos vigentes de compra de aeronaves:

Fabricante	Año de entrega	
	2021-2026	Total
Airbus S.A.S.	44	44
Familia A320-NEO	42	42
Familia A350	2	2
The Boeing Company	6	6
787-9	6	6
Total	50	50

Al 31 de diciembre de 2020, producto de los distintos contratos de compra de aeronaves suscritos con Airbus S.A.S., restan por recibir 42 aeronaves Airbus de la familia A320 con entregas entre el 2021 y 2024 y 2 aeronaves Airbus de la familia A350 con fechas de entrega para el 2026. El monto aproximado, de acuerdo a precios lista del fabricante, es de MUSS 5.700.000.

Al 31 de diciembre de 2020, producto de los distintos contratos de compra de aeronaves suscritos con The Boeing Company, restan por recibir 6 aeronaves Boeing 787 Dreamliner con fechas de entrega entre los años 2021 y 2023. El monto aproximado, de acuerdo a precios lista del fabricante, es de MUSS 1.800.000.

Las fechas de entrega de algunas aeronaves podrían ser modificadas producto de las continuas discusiones que se mantienen con los proveedores en el contexto de la actual situación de la compañía.

(iii) Costos por intereses capitalizados en Propiedades, plantas y equipos

		Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		2020	2019
Tasa promedio de capitalización de costos por intereses capitalizados	%	3,52	4,72
Costos por intereses capitalizados	MUSS	11.627	1.444

NOTA 18 - IMPUESTOS CORRIENTES Y DIFERIDOS

En el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2020, se procedió a calcular y contabilizar la provisión de impuesto a la renta de dicho periodo, aplicando el sistema de tributación semi integrado y una tasa del 27%, en base a lo dispuesto por la Ley N° 21.210, que moderniza la Legislación Tributaria, publicada en el Diario Oficial de la República de Chile con fecha 24 de Febrero de 2020.

El resultado neto por impuesto diferido corresponde a la variación del año, de los activos y pasivos por impuestos diferidos generados por diferencias temporarias y pérdidas tributarias.

Por las diferencias permanentes que dan origen a un valor contable de los activos y pasivos distintos de su valor tributario, no se ha registrado impuesto diferido ya que ellas son causadas por transacciones que están registradas en los estados financieros y que no tendrán efectos en el gasto tributario por impuesto a la renta.

(a) Impuestos corrientes

(a.1) La composición de los activos por impuestos corrientes es la siguiente:

	Activos corrientes		Activos no corrientes		Total activos	
	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS
Pagos provisionales mensuales (anticipos)	36.788	10.968	-	-	36.788	10.968
Otros créditos por recuperar	5.532	18.353	-	-	5.532	18.353
Total activos por impuestos corrientes	42.320	29.321	-	-	42.320	29.321

(a.2) La composición de los pasivos por impuestos corrientes es la siguiente:

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS
Provisión de impuesto a la renta	656	11.925	-	-	656	11.925
Total pasivos por impuestos corrientes	656	11.925	-	-	656	11.925

(b) Impuestos diferidos

Los saldos de impuestos diferidos son los siguientes:

Conceptos	Activos		Pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
	MU\$	MU\$	MU\$	MU\$
Propiedades Plantas y Equipos	(1.314.456)	186.311	81.881	1.700.215
Activos por derecho de uso	229.119	42.011	(136)	(91.470)
Amortizaciones	(65.139)	(903)	9	52.233
Provisiones	212.492	(139.346)	68.462	(182.913)
Revaluaciones de instrumentos financieros	(18.133)	422	-	(9.857)
Pérdidas fiscales	1.496.952	155.539	(60.785)	(1.200.729)
Intangibles	-	-	270.681	349.082
Otros	23.981	(8.451)	24.168	242
Total	564.816	235.583	384.280	616.803

El saldo de activos y pasivos por impuestos diferidos se compone principalmente por diferencias temporarias a reversar en el largo plazo.

Movimientos de los activos y pasivos por impuestos diferidos:

(a) Desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2019

Conceptos	Saldo inicial	Reconocimiento	Reconocimiento	Variación	Saldo final
	Activo (pasivo)	en resultado consolidado	en resultado integral	cambiaria	Activo (pasivo)
	MU\$	MU\$	MU\$	MU\$	MU\$
Propiedades Plantas y Equipos	(1.582.496)	67.237	-	1.355	(1.513.904)
Activos por derecho de uso	85.752	47.729	-	-	133.481
Amortizaciones	(56.863)	3.345	-	382	(53.136)
Provisiones	37.328	13.881	2.873	(10.515)	43.567
Revaluaciones de instrumentos financieros	(13)	10.142	414	(264)	10.279
Pérdidas fiscales	1.369.150	(10.116)	-	(2.766)	1.356.268
Intangibles	(351.238)	(11.718)	-	13.874	(349.082)
Otros	(14.662)	5.844	-	125	(8.693)
Total	(513.042)	126.344	3.287	2.191	(381.220)

(b) Desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2020

Conceptos	Saldo inicial	Reconocimiento	Reconocimiento	Variación	Saldo final
	Activo (pasivo)	en resultado consolidado	en resultado integral	cambiaria	Activo (pasivo)
	MU\$	MU\$	MU\$	MU\$	MU\$
Propiedades Plantas y Equipos	(1.513.904)	110.010	-	7.557	(1.396.337)
Activos por derecho de uso	133.481	95.774	-	-	229.255
Amortizaciones	(53.136)	(14.142)	-	2.130	(65.148)
Provisiones	43.567	158.178	924	(58.639)	144.030
Revaluaciones de instrumentos financieros	10.279	(27.901)	959	(1.470)	(18.133)
Pérdidas fiscales	1.356.268	216.897	-	(15.428)	1.557.737
Intangibles	(349.082)	1.030	-	77.371	(270.681)
Otros	(8.693)	6.541	-	1.965	(187)
Total	(381.220)	546.387	1.883	13.486	180.536

Activos por impuestos diferidos no reconocidos:

Los activos por impuestos diferidos se reconocen en la medida en que es probable la realización del correspondiente beneficio fiscal en el futuro. Por lo anterior, al 31 de diciembre de 2020, la Sociedad ha reconocido una provisión con impacto en resultado, por los activos por impuestos diferidos que estima no serán recuperables en el futuro previsible por MU\$ 237.637. En total la sociedad ha dejado de reconocer activos por impuestos diferidos por MU\$ 749.100 (MU\$ 110.933 al 31 de diciembre de 2019) los que incluyen activos por impuestos diferidos relacionados con resultados tributarios negativos de MU\$ 1.433.474 (MU\$ 338.679 al 31 de diciembre de 2019).

Gastos (ingresos) por impuestos diferidos e impuesto a la renta:

Conceptos	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2020	2019
	MU\$	MU\$
Gasto por impuestos corrientes a las ganancias		
Gasto por impuestos corrientes	(3.602)	72.999
Ajustes al impuesto corriente del ejercicio anterior	(199)	(352)
Gasto por impuestos corrientes, neto, total	(3.801)	72.647
Gasto por impuestos diferidos a las ganancias		
Gasto diferido por impuestos relativos		
a la creación y reversión de diferencias temporarias	(546.387)	(126.344)
Gasto por impuestos diferidos, neto, total	(546.387)	(126.344)
Gasto por impuesto a las ganancias	(550.188)	(53.697)

Composición del gasto (ingreso) por impuesto a las ganancias:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2020	2019
	MUS\$	MUS\$
Gasto por impuestos corrientes, neto, extranjero	4.232	76.806
Gasto por impuestos corrientes, neto, nacional	(8.033)	(4.159)
Gasto por impuestos corrientes, neto, total	<u>(3.801)</u>	<u>72.647</u>
Gasto por impuestos diferidos, neto, extranjero	235.963	37.294
Gasto por impuestos diferidos, neto, nacional	(782.350)	(163.638)
Gasto por impuestos diferidos, neto, total	<u>(546.387)</u>	<u>(126.344)</u>
Gasto por impuesto a las ganancias	<u>(550.188)</u>	<u>(53.697)</u>

Resultado antes de impuesto por la tasa impositiva legal de Chile (27% al 31 de diciembre de 2020 y 2019)

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de		Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2020	2019	2020	2019
	MUS\$	MUS\$	%	%
Gasto por impuestos utilizando la tasa legal	(1.378.547)	38.318	27,00	27,00
Efecto impositivo por cambio de tasa legal	-	-	-	-
Efecto impositivo de tasas en otras jurisdicciones	(58.268)	20.082	1,14	14,15
Efecto impositivo de ingresos ordinarios no imponibles	(19.529)	(13.125)	0,38	(9,25)
Efecto impositivo de gastos no deducibles impositivamente	40.528	66.257	(0,79)	46,69
Otros incrementos (disminuciones):				
Impuesto diferido término anticipado de financiamiento de aeronave	(294.969)	(145.930)	5,78	(102,83)
Efecto impositivo por pérdidas por deterioro de plusvalía	453.681	-	(8,89)	-
Provisión de activos por impuestos diferidos no recuperables	237.637	-	(4,65)	-
Activo por Impuestos diferidos no registrados	414.741	-	(8,12)	-
Otros incrementos (disminuciones)	54.538	(19.299)	(1,07)	(13,60)
Total ajustes al gasto por impuestos utilizando la tasa legal	<u>828.359</u>	<u>(92.015)</u>	<u>(16,22)</u>	<u>(64,84)</u>
Gasto por impuestos utilizando la tasa efectiva	<u>(550.188)</u>	<u>(53.697)</u>	<u>10,78</u>	<u>(37,84)</u>

Impuestos diferidos relativos a partidas cargadas al patrimonio neto:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2020	2019
	MUS\$	MUS\$
Efecto por impuesto diferido de los componentes de otros resultados integrales	1.883	3.287

NOTA 19 - OTROS PASIVOS FINANCIEROS

La composición de Otros pasivos financieros es la siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
	MUS\$	MUS\$
Corriente		
(a) Préstamos que devengan intereses	2.243.776	1.421.261
(b) Pasivos por arrendamiento	806.283	414.027
(c) Derivados de cobertura	2.734	50.372
(d) Derivados de no cobertura	2.937	-
Total corriente	<u>3.055.730</u>	<u>1.885.660</u>
No corriente		
(a) Préstamos que devengan intereses	5.489.078	5.772.266
(b) Pasivos por arrendamiento	2.314.723	2.758.130
(c) Derivados de cobertura	-	22
Total no corriente	<u>7.803.801</u>	<u>8.530.418</u>

(a) Préstamos que devengan intereses

Obligaciones con instituciones financieras y títulos de deuda:

	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
	MUS\$	MUS\$
Corriente		
Préstamos a exportadores	151.701	341.475
Préstamos bancarios	385.490	16.534
Obligaciones garantizadas (7)(8)(10)	388.492	237.951
Otras obligaciones garantizadas	435.413	97.730
Subtotal préstamos bancarios	<u>1.361.096</u>	<u>693.690</u>
Obligaciones con el público	108.301	32.061
Arrendamientos financieros (7)(8)(10)	774.379	594.249
Otros préstamos (4)	-	101.261
Total corriente	<u>2.243.776</u>	<u>1.421.261</u>

	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2019 MUS\$
No corriente		
Préstamos bancarios	139.783	200.721
Obligaciones garantizadas (7)(8)(10)	930.364	1.919.376
Otras obligaciones garantizadas (5)(9)	1.503.703	482.702
Subtotal préstamos bancarios	2.573.850	2.602.799
Obligaciones con el público (1)(2)(3)	2.075.106	2.032.873
Arrendamientos financieros (7)(8)(10)	840.122	1.136.594
Total no corriente	5.489.078	5.772.266
Total obligaciones con instituciones financieras	7.732.854	7.193.527

(1) Con fecha 11 de febrero de 2019, LATAM Finance Limited, una sociedad constituida en las Islas Caimán con responsabilidad limitada y de propiedad exclusiva de LATAM Airlines Group S.A., emitió en el mercado internacional, al amparo de la Norma 144-A y la Regulación S de las leyes de valores de los Estados Unidos de América, bonos no garantizados de largo plazo denominado LATAM 2026, por un monto nominal de US\$ 600.000.000 a una tasa de interés de 7,00% anual. Los bonos fueron colocados a un precio de emisión 99,309% con respecto a su valor par. Los bonos tienen pago de intereses semestral y amortización de todo el capital al vencimiento y fecha de madurez el 1 de marzo 2026. Tal como fue informado al mercado, la emisión y colocación tuvo por objeto financiar fines corporativos generales.

(2) Con fecha 6 de junio de 2019, LATAM Airlines Group S.A. emitió en el mercado local (Bolsa de Comercio de Santiago) bonos no garantizados de largo plazo denominados Serie E (BLATM-E), que corresponden a la primera serie de bonos con cargo a la línea inscrita en el Registro de Comisión para el Mercado Financiero ("CMF") bajo el número N° 921 con fecha 26 de noviembre de 2018 por un total de UF 9.000.000.

El monto total emitido fue de UF 5.000.000, a una tasa cupón de 3,60% anual con pagos semestrales de intereses y vencimiento el 15 de abril de 2029. La tasa de colocación fue de 2,73%, equivalentes a un monto de MUS\$ 215.093.

Los fondos provenientes de la colocación se destinaron en un 50% al refinanciamiento de pasivos, un 30% para el financiamiento de inversiones y un 20% para fines corporativos generales.

(3) Con fecha 11 de julio de 2019, LATAM Finance Limited, una sociedad constituida en las Islas Caimán con responsabilidad limitada y de propiedad exclusiva de LATAM Airlines Group S.A., emitió una re-apertura del bono LATAM 2026, emitido el 11 de febrero de 2019, por US\$ 200.000.000. Esta re-apertura tuvo una tasa de colocación de 5,979%.

De forma simultánea, con fecha 11 de julio de 2019, LATAM Airlines Group S.A. anunció una oferta para la recompra de hasta US\$300 millones del bono unsecured LATAM 2020, el cual fue emitido el 9 de junio de 2015 por un monto de US\$500 millones a una tasa cupón de 7,25% y con vencimiento en junio de 2020. El precio de recompra de la oferta fue de 103,8 centavos por dólar de monto nominal por los bonos ofrecidos hasta el 24 de julio de 2019, posterior a esta fecha y hasta el 7 de agosto de 2019, el precio de recompra ofertado se reducía a 100,8 centavos por dólar. Al

vencimiento de la oferta, se rescataron en total US\$238.412.000 de los bonos, de los cuales US\$238.162.000 llegaron en o previo al 24 de julio de 2019 y US\$250.000 posterior a dicha fecha. Los ingresos obtenidos de la re-apertura del bono LATAM 2026 se utilizaron para pagar una porción de la oferta pública del bono LATAM 2020. El remanente de la oferta pública fue pagado en efectivo.

Con fecha 17 de diciembre de 2019, LATAM Airlines Group S.A. finalizó la recompra del remanente (US\$262 millones) del bono unsecured LATAM2020, con lo cual, sumado a la recompra del 11 de julio de 2019, finalizan todo el saldo del bono. La recompra se llevo a cabo a través del mecanismo de recompra denominado "Make-Whole", que es un derecho del emisor del bono a recomprar todo el saldo pendiente de deuda en base a un precio que se calcula usando los bonos del tesoro del gobierno de Estados Unidos con vencimiento cercano al del bono y sumando un spread. El precio de recompra fue de 102,45 centavos por dólar de monto nominal de los bonos.

(4) Con fecha 16 de marzo del 2020, vencieron las obligaciones contenidas en el contrato denominado "Indenture" suscrito entre Guanay Finance Limited (ver Nota 1), LATAM Airlines Group S.A. y Citibank, N.A. con fecha 7 de noviembre de 2013. Los bonos securitizados con los flujos futuros de las ventas con tarjeta de crédito en Estados Unidos y Canadá fueron emitidos en el año 2013 por un total de US\$ 450 millones.

(5) Durante marzo y abril de 2020, LATAM Airlines Group S.A. giró la totalidad (US\$ 600 millones) de la línea de crédito comprometida "Revolving Credit Facility (RCF)". El financiamiento tiene vencimiento con fecha 29 de marzo de 2022. La línea es de carácter garantizado con colateral compuesto por aviones, motores y repuestos. El primer giro fue el 27 de marzo de 2020 con un monto de US\$ 504,7 millones, el segundo giro fue el 7 de abril de 2020 y el monto fue de US\$ 72 millones, el tercer giro fue el 14 de abril de 2020 y el monto fue de US\$ 11,2 millones y el cuarto y último giro fue el 21 de abril de 2020 con un monto girado de US\$ 12,1 millones."

(6) Con fecha 26 de mayo de 2020 LATAM Airlines Group S.A. y sus filiales en Chile, Perú, Colombia y Ecuador se acogieron, en el Tribunal para el distrito sur de Nueva York, a la protección del Capítulo 11 de la ley de quiebra de los Estados Unidos. Bajo la Sección 362 del Código de quiebra. Lo mismo ocurrió para TAM LINHAS AÉREAS S.A y sus filiales (todas filiales de LATAM en Brasil), con fecha 8 de julio de 2020. El haberse acogido al Capítulo 11 suspende automáticamente la mayoría de las acciones contra LATAM y sus filiales, incluidas la mayoría de las acciones para cobrar las obligaciones financieras incurridas antes de la fecha de acogida del Capítulo 11 o para ejercer control sobre la propiedad de LATAM y sus filiales. En consecuencia, aunque la presentación de quiebra puede haber provocado incumplimientos para algunas de las obligaciones de LATAM y sus filiales, las contrapartes no pueden tomar ninguna acción como resultado de dichos incumplimientos.

Al final del ejercicio, el Capítulo 11 retiene la mayor parte de las acciones sobre los deudores por lo que el repago de la deuda no se acelera. El Grupo continúa presentando su información financiera al 31 de diciembre de 2020, incluyendo su deuda financiera y arrendamientos, de acuerdo con las condiciones originalmente pactadas, pendiente de futuros acuerdos que pueda alcanzar con sus acreedores en virtud del Capítulo 11.

(7) Con fecha 24 de junio 2020, el Tribunal de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York aprobó la moción presentada por la Compañía para rechazar ciertos contratos de arriendo de aeronaves. Como parte de los contratos rechazados se incluyeron 17 aeronaves financiadas bajo la estructura EETC con un monto de MMUS\$ 844,1 y una aeronave financiada con un lease financiero con un monto de MMUS\$ 4,5.

(8) Con fecha 20 de octubre de 2020, el Tribunal de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York aprobó la moción presentada por la Compañía para rechazar un contrato de arriendo de aeronaves financiado bajo un lease financiero con un monto de MMUS\$ 34,3.

(9) Con fecha 10 de octubre de 2020, LATAM Airlines Group S.A. giró parcialmente (MMUS\$ 1.150) de la línea de crédito comprometida del financiamiento “DIP”. El financiamiento tiene vencimiento con fecha 10 de abril de 2022. La línea es de carácter garantizado con colateral compuesto por rutas, “slots”, motores y repuestos. Con este único giro, la compañía aún tiene disponible MMUS\$1.300 para girar. Esta línea está comprometida por un total de MMUS\$ 2.450, de los cuales MMUS\$ 750 están comprometidos por partes relacionadas.

(10) En el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2020, la Sociedad cedió su participación en 7 establecimientos permanentes. Producto de lo anterior se modificó la clasificación de los pasivos financieros asociados a 3 aeronaves de obligaciones garantizadas pasaron a ser arrendamientos financieros.

Saldos por monedas que componen los préstamos que devengan intereses:

<u>Tipo de moneda</u>	Al 31 de diciembre de 2020 MUSS	Al 31 de diciembre de 2019 MUSS
Real brasileño	300.659	-
Peso chileno (U.F.)	679.983	611.542
Dólar estadounidense	<u>6.752.212</u>	<u>6.581.985</u>
Total	<u>7.732.854</u>	<u>7.193.527</u>

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2020
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2, Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales						Valores contables						Tipo de amortización	Anual	
				Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor contable		Tasa efectiva %	Tasa nominal %
Préstamos a exportadores																		
97.032.000-8	SCOTIABANK	Chile	US\$	74.000	-	-	-	-	74.000	76.929	-	-	-	-	76.929	Al Vencimiento	3,08	3,08
97.030.000-7	ESTADO	Chile	US\$	40.000	-	-	-	-	40.000	41.542	-	-	-	-	41.542	Al Vencimiento	3,49	3,49
76.645.030-K	ITAU	Chile	US\$	20.000	-	-	-	-	20.000	20.685	-	-	-	-	20.685	Al Vencimiento	4,20	4,20
97.951.000-4	HSBC	Chile	US\$	12.000	-	-	-	-	12.000	12.545	-	-	-	-	12.545	Al Vencimiento	4,15	4,15
Préstamos bancarios																		
97.023.000-9	CORPBANCA	Chile	UF	11.255	-	-	-	-	11.255	11.665	-	-	-	-	11.665	Trimestral	3,35	3,35
0-E	SANTANDER	España	US\$	-	-	139.459	-	-	139.459	3.300	-	139.459	-	-	142.759	Trimestral	2,80	2,80
76.362.099-9	BTG PACTUALCHILE	Chile	UF	-	67.868	-	-	-	67.868	1.985	67.237	-	-	-	69.222	Al Vencimiento	3,10	3,10
Obligaciones con el público																		
97.030.000-7	ESTADO	Chile	UF	-	-	177.846	-	382.267	560.113	25.729	-	177.715	-	395.652	599.096	Al Vencimiento	4,81	4,81
0-E	BANK OF NEW YORK	EE.UU.	US\$	-	-	-	700.000	800.000	1.500.000	82.572	-	-	698.450	803.289	1.584.311	Al Vencimiento	7,16	6,94
Obligaciones garantizadas																		
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	31.039	43.655	91.002	97.621	210.956	474.273	40.931	47.668	87.767	96.513	209.612	482.491	Trimestral / Semestral	2,95	2,95
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	42.740	34.150	77.693	81.244	35.302	271.129	50.001	34.150	75.808	80.316	34.969	275.244	Trimestral	3,11	3,11
0-E	INVESTEC	Inglaterra	US\$	6.329	11.606	19.935	-	-	37.870	7.952	12.522	19.588	-	-	40.062	Semestral	6,21	6,21
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	30.590	24.080	67.730	72.881	187.132	382.413	39.516	24.080	67.014	72.494	186.283	389.387	Trimestral	2,88	2,88
0-E	SMBC	EE.UU.	US\$	130.000	-	-	-	-	130.000	131.662	-	-	-	-	131.662	Al Vencimiento	1,73	1,73
-	SWAP Aviones llegados	-	US\$	10	-	-	-	-	10	10	-	-	-	-	10	Trimestral	-	-
Otras obligaciones garantizadas																		
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	-	273.199	-	-	-	273.199	1.395	272.794	-	-	-	274.189	Al Vencimiento	1,92	1,92
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	82.498	72.206	117.084	19.731	-	291.519	88.880	72.206	114.589	19.499	-	295.174	Trimestral	2,67	2,67
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	-	-	600.000	-	-	600.000	138	-	600.000	-	-	600.138	Al Vencimiento	2,27	2,27
0-E	BANK OF UTAH	EE.UU.	US\$	-	-	793.003	-	-	793.003	-	-	769.615	-	-	769.615	Al Vencimiento	18,95	12,26
Arrendamientos financieros																		
0-E	ING	EE.UU.	US\$	5.965	-	-	-	-	5.965	6.017	-	-	-	-	6.017	Trimestral	5,71	5,01
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	13.875	2.034	2.052	-	-	17.961	13.922	2.034	2.052	-	-	18.008	Trimestral	1,99	1,54
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	77.994	58.993	113.186	43.778	18.841	312.792	78.860	58.993	109.086	42.558	18.619	308.116	Trimestral	2,58	1,77
0-E	PEFCO	EE.UU.	US\$	1.926	-	-	-	-	1.926	1.938	-	-	-	-	1.938	Trimestral	5,65	5,03
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	14.834	2.326	791	-	-	17.951	14.909	2.326	788	-	-	18.023	Trimestral	1,81	1,41
0-E	WELLS FARGO	EE.UU.	US\$	112.987	99.975	230.416	98.028	-	541.406	114.994	99.975	219.624	96.556	-	531.149	Trimestral	2,43	1,74
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	21.456	17.626	26.165	-	-	65.247	21.550	17.626	25.840	-	-	65.016	Trimestral	1,30	0,76
0-E	RRPF ENGINE	Inglaterra	US\$	2.058	3.644	7.752	5.035	-	18.489	2.602	3.644	7.752	5.035	-	19.033	Mensual	4,01	4,01
0-E	APPLE BANK	EE.UU.	US\$	4.538	4.631	12.808	753	-	22.730	4.599	4.632	12.608	752	-	22.591	Trimestral	1,61	1,01
0-E	BTMU	EE.UU.	US\$	11.519	9.385	25.937	768	-	47.609	11.595	9.386	25.563	767	-	47.311	Trimestral	1,63	1,03
0-E	US BANK	EE.UU.	US\$	58.512	49.240	135.489	84.178	-	327.419	60.094	49.240	125.274	82.149	-	316.757	Trimestral	4,00	2,82
0-E	PK AIRFINANCE	EE.UU.	US\$	8.996	9.062	1.464	-	-	19.522	9.319	9.009	1.435	-	-	19.763	Mensual	1,98	1,98
Total				815.121	783.680	2.639.812	1.204.017	1.634.498	7.077.128	977.836	787.522	2.581.577	1.195.089	1.648.424	7.190.448			

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2020
Nombre empresa deudora: TAM S.A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales					Valores contables					Tipo de amortización	Anual			
				Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años		Más de cinco años	Total Valor contable	Tasa efectiva	Tasa nominal
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$		%	%
Préstamos bancarios																		
0-E	NEDERLANDSCHE CREDIETVERZEKERING MAATSCHAPPIJ	Paises Bajos	US\$	409	318	216	-	-	943	333	311	324	-	-	968	Mensual	6,01	6,01
0-E	BANCO BRADESCO	Brasil	BRL	80.175	-	-	-	-	80.175	91672	-	-	-	-	91672	Mensual	4,34	4,34
0-E	BANCO DO BRASIL	Brasil	BRL	199.557	-	-	-	-	199.557	208.987	-	-	-	-	208.987	Mensual	3,95	3,95
Arrendamientos financieros																		
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	30.253	-	51.007	-	-	81.260	31.308	-	51.007	-	-	82.315	Trimestral / Semestra	4,09	4,09
0-E	WACAPOU LEASING S.A.	Luxemburgo	US\$	2.342	797	1.620	-	-	4.759	2.439	797	1.620	-	-	4.856	Trimestral	2,00	2,00
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE MILAN BRANCH	Italia	US\$	144.120	-	-	-	-	144.120	141.094	-	-	-	-	141.094	Trimestral	3,07	3,01
0-E	GA Telessis LLC	EE.UU.	US\$	486	950	2.623	2.772	5.430	12.261	486	991	2.623	2.772	5.642	12.514	Mensual	14,72	14,72
Total				457.342	2.065	55.466	2.772	5.430	523.075	476.319	2.099	55.574	2.772	5.642	542.406			
Total consolidado				1.272.463	785.745	2.695.278	1.206.789	1.639.928	7.600.203	1.454.155	789.621	2.637.151	1.197.861	1.654.066	7.732.854			

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2019
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2, Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales					Valores contables					Tipo de amortización	Anual			
				Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años		Más de cinco años	Total Valor contable	Tasa efectiva %	Tasa nominal %
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$		MUS\$	MUS\$		
Préstamos a exportadores																		
97.032.000-8	BBVA	Chile	US\$	24.000	75.000	-	-	-	99.000	24.910	75.000	-	-	-	99.910	Al Vencimiento	3,29	3,29
97.003.000-K	BANCO DO BRASIL	Chile	US\$	150.000	50.000	-	-	-	200.000	150.257	50.283	-	-	-	200.540	Al Vencimiento	2,93	2,93
97.951.000-4	HSBC	Chile	US\$	12.000	-	-	-	-	12.000	12.016	-	-	-	-	12.016	Al Vencimiento	3,25	3,25
76.100.458-1	BLADDEX	Chile	US\$	-	29.000	-	-	-	29.000	-	29.009	-	-	-	29.009	Al Vencimiento	2,82	2,82
Préstamos bancarios																		
97.023.000-9	CORPBANCA	Chile	UF	5.205	10.410	-	-	-	15.615	5.192	10.369	-	-	-	15.561	Trimestral	3,35	3,35
0-E	SANTANDER	España	US\$	-	-	137.860	-	-	137.860	255	-	137.860	-	-	138.115	Trimestral	3,62	4,61
76.362.099-9	BTG PACTUAL CHILE	Chile	UF	-	-	62.769	-	-	62.769	113	-	62.172	-	-	62.285	Al Vencimiento	3,10	3,10
Obligaciones con el público																		
97.030.000-7	ESTADO	Chile	UF	-	-	164.485	-	353.547	518.032	-	2.642	164.398	-	366.656	533.696	Al Vencimiento	4,81	4,81
0-E	BANK OF NEW YORK	EE.UU.	US\$	-	-	-	700.000	800.000	1.500.000	18.640	10.779	-	698.256	803.563	1.531.238	Al Vencimiento	7,16	6,94
Obligaciones garantizadas																		
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	8.115	36.282	93.788	100.622	275.134	513.941	10.058	36.855	91.224	99.297	273.038	510.472	Trimestral/ Semestral	3,81	3,81
0-E	WILMINGTON TRUST	EE.UU.	US\$	22.090	66.710	183.332	196.452	397.639	866.223	27.229	66.710	178.784	194.741	395.983	863.447	Trimestral	4,45	4,45
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	4.805	14.608	40.414	42.626	41.022	143.475	5.461	14.608	36.178	40.932	40.310	137.489	Trimestral	3,76	2,68
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	10.675	32.708	84.674	78.123	76.726	282.906	11.410	32.708	83.072	77.195	75.928	280.313	Trimestral	3,82	3,82
0-E	INVESTEC	Inglaterra	US\$	1.538	8.976	22.977	10.596	-	44.087	1.867	9.112	22.597	10.565	-	44.141	Semestral	6,35	6,35
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	2.973	18.593	53.816	57.993	189.285	322.660	3.182	18.593	53.367	57.694	188.471	321.307	Trimestral	3,43	3,43
-	SWAP Aviones llegados	-	US\$	80	78	-	-	-	158	80	78	-	-	-	158	Trimestral	-	-
Otras obligaciones garantizadas																		
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	-	-	253.692	-	-	253.692	2.370	-	252.747	-	-	255.117	Al Vencimiento	3,74	3,74
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	23.669	71.432	188.440	44.482	-	328.023	23.929	71.431	185.938	44.017	-	325.315	Trimestral	3,54	3,54
Arrendamientos financieros																		
0-E	ING	EE.UU.	US\$	3.875	7.931	-	-	-	11.806	3.952	7.931	-	-	-	11.883	Trimestral	5,71	5,01
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	4.831	14.723	6.537	-	-	26.091	4.943	14.723	6.537	-	-	26.203	Trimestral	3,15	2,52
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	17.972	52.790	113.746	16.399	-	200.907	18.633	52.790	112.712	16.368	-	200.503	Trimestral	3,39	2,80
0-E	PEFCO	EE.UU.	US\$	1.901	1.926	-	-	-	3.827	1.918	1.926	-	-	-	3.844	Trimestral	5,65	5,03
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	8.523	23.197	25.182	20.717	10.110	87.729	9.042	23.197	24.675	20.424	9.975	87.313	Trimestral	3,85	3,72
0-E	WELLS FARGO	EE.UU.	US\$	32.321	97.956	248.086	199.037	14.284	591.684	34.868	97.956	233.822	195.209	14.138	575.993	Trimestral	2,67	1,98
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	5.690	17.255	46.472	3.134	-	72.551	5.959	17.255	45.805	3.128	-	72.147	Trimestral	3,00	2,46
0-E	RRPF ENGINE	Inglaterra	US\$	864	2.348	7.441	8.075	915	19.643	908	2.348	7.441	8.075	915	19.687	Mensual	4,01	4,01
0-E	APPLE BANK	EE.UU.	US\$	1.483	4.509	12.474	7.242	-	25.708	1.632	4.509	12.162	7.212	-	25.515	Trimestral	3,33	2,73
0-E	BTMU	EE.UU.	US\$	3.010	9.148	25.278	13.904	-	51.340	3.191	9.148	24.661	13.849	-	50.849	Trimestral	3,33	2,73
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	702	2.173	2.279	-	-	5.154	723	2.173	2.279	-	-	5.175	Trimestral	4,41	4,41
0-E	KFW IPEX-BANK	Alemania	US\$	1.760	3.568	-	-	-	5.328	1.769	3.568	-	-	-	5.337	Trimestral	3,55	3,55
0-E	AIRBUS FINANCIAL	EE.UU.	US\$	1.977	5.687	-	-	-	7.664	1.992	5.687	-	-	-	7.679	Mensual	3,31	3,31
0-E	US BANK	EE.UU.	US\$	15.862	48.132	132.441	135.200	17.492	349.127	17.610	48.132	119.881	130.865	17.188	333.676	Trimestral	4,01	2,82
0-E	PK AIRFINANCE	EE.UU.	US\$	2.487	7.729	17.871	-	-	28.087	2.530	7.729	17.871	-	-	28.130	Mensual	3,45	3,45
Otros préstamos																		
0-E	CITIBANK (*)	EE.UU.	US\$	24.595	76.431	-	-	-	101.026	24.830	76.431	-	-	-	101.261	Trimestral	6,00	6,00
Total				393.003	789.300	1.924.054	1.634.602	2.176.154	6.917.113	43.1469	803.680	1.876.183	1.617.827	2.186.165	6.915.324			

(*) Bono securitizado con los flujos futuros de las ventas con tarjeta de crédito en Estados Unidos y Canadá, a través de la sociedad Guanay Finance Limited.

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2019
Nombre empresa deudora: TAM S.A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales					Valores contables					Tipo de amortización	Anual			
				Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años		Más de cinco años	Total Valor contable	Tasa efectiva %	Tasa nominal %
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$		MUS\$	MUS\$		
Préstamos bancarios																		
0-E	NEDERLANDSCHE CREDIETVERZEKERING MAATSCHAPPIJ	Países Bajos	US\$	148	452	689	-	-	1.289	153	452	689	-	-	1.294	Mensual	6,01	6,01
Arrendamientos financieros																		
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	3.243	6.906	76.107	-	-	86.256	3.723	6.906	76.107	-	-	86.736	Trimestral / Semestral	6,29	6,29
0-E	WACAPOU LEASING S.A.	Luxemburgo	US\$	757	2.317	3.206	-	-	6.280	777	2.317	3.206	-	-	6.300	Trimestral	4,32	4,32
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE MILAN BRANCH	Italia	US\$	9.855	160.076	-	-	-	169.931	10.409	159.876	-	-	-	170.285	Trimestral	5,39	5,39
0-E	GA Telessis LLC	EE.UU.	US\$	306	1.100	2.385	2.694	7.010	13.495	399	1.100	2.385	2.694	7.010	13.588	Mensual	14,72	14,72
Total				14.309	170.851	82.387	2.694	7.010	277.251	15.461	170.651	82.387	2.694	7.010	278.203			
Total consolidado				407.312	960.151	2.006.441	1.637.296	2.183.164	7.194.364	446.930	974.331	1.958.570	1.620.521	2.193.175	7.193.527			

(b) Pasivos por Arrendamientos:

El movimiento de los pasivos por arrendamiento correspondiente al ejercicio informado es el siguiente:

	Aeronaves	Otros	Total
	MU\$	MU\$	MU\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2019	2.737.809	120.240	2.858.049
Nuevos contratos	719.525	23.878	743.403
Renegociaciones	(41.535)	12.208	(29.327)
Pagos	(539.549)	(37.391)	(576.940)
Intereses devengados	165.981	11.968	177.949
Diferencias de cambio	-	1.614	1.614
Diferencia por conversión filiales	-	(467)	(467)
Otros variaciones	-	(2.124)	(2.124)
Total cambios	304.422	9.686	314.108
Saldos finales al 31 de diciembre de 2019	3.042.231	129.926	3.172.157
Saldos iniciales al 1 de enero de 2020	3.042.231	129.926	3.172.157
Nuevos contratos	-	543	543
Bajas	(7.435)	(285)	(7.720)
Renegociaciones	(35.049)	4.919	(30.130)
Pagos	(131.427)	(36.689)	(168.116)
Intereses devengados	158.253	9.348	167.601
Diferencias de cambio	-	(7.967)	(7.967)
Diferencia por conversión filiales	-	(38)	(38)
Otros variaciones	-	(5.324)	(5.324)
Total cambios	(15.658)	(35.493)	(51.151)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2020	3.026.573	94.433	3.121.006

La Sociedad reconoce los pagos por intereses relacionados con los pasivos por arrendamiento en el resultado consolidado en el rubro de Costos financieros (Ver Nota 27(d)).

(c) Derivados de cobertura

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total derivados de cobertura	
	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
	MU\$	MU\$	MU\$	MU\$	MU\$	MU\$
Intereses devengados desde la última fecha de pago de Swap tasas de interés	-	1.723	-	-	-	1.723
Valor justo de derivados de tasa de interés	2.734	302	-	22	2.734	324
Valor justo de derivados de combustible	-	-	-	-	-	-
Valor justo de derivados de moneda extranjera	-	48.347	-	-	-	48.347
Total derivados de cobertura	2.734	50.372	-	22	2.734	50.394

(d) Derivados de no cobertura

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total derivados de no cobertura	
	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
	MU\$	MU\$	MU\$	MU\$	MU\$	MU\$
Derivado de Combustible no registrado como cobertura	2.937	-	-	-	2.937	-
Total derivados de no cobertura	2.937	-	-	-	2.937	-

Los derivados de moneda extranjera corresponden a opciones, forwards y swap.

Operaciones de cobertura

Los valores justos de activos/ (pasivos) netos, por tipo de derivado, de los contratos registrados bajo la metodología de cobertura, se presentan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
	MU\$	MU\$
Cross currency swap (CCS) (1)	-	(22.662)
Swaps de tasas de interés (2)	(2.734)	2.618
Opciones de combustible (3)	1.296	48.542
Opciones de moneda RS/US\$ (4)	-	(41)

- (1) Cubren las variaciones significativas en los flujos de caja asociadas al riesgo de mercado implícito en los cambios en la tasa de interés LIBOR de 3 meses y el tipo de cambio US\$/UF, de créditos bancarios. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja y de valor razonable.
- (2) Cubren las variaciones significativas en los flujos de caja asociadas al riesgo de mercado implícito en los aumentos en la tasa de interés LIBOR de 3 meses para créditos de largo plazo originados por la adquisición de aeronaves y créditos bancarios. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.

- (3) Cubren las variaciones significativas en los flujos de caja asociados al riesgo de mercado implícito en los cambios en el precio del combustible de compras futuras. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.
- (4) Cubren la exposición al riesgo cambiario de los flujos de caja operacionales, provocada principalmente, por la fluctuación del tipo de cambio CLP/US\$, R\$/US\$, US\$/EUR y US\$/GBP. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.

La Sociedad sólo mantiene coberturas de flujo de caja y de valor razonable (en el caso de los CCS). En el caso de las coberturas de combustible, los flujos de caja sujetos de dichas coberturas ocurrirán e impactarán resultados en los próximos 12 meses desde la fecha de estado de situación financiera consolidado, mientras que en el caso de las coberturas de tasas de interés, éstas ocurrirán e impactarán resultados a lo largo de la vida de los préstamos asociados, hasta su madurez. En el caso de las coberturas de moneda a través de un CCS, hay un grupo de relaciones de cobertura, en el que se generan dos tipos de coberturas contables, una de flujo de caja por el componente US\$/UF; y otra de valor razonable, por el componente de tasa flotante US\$. El otro grupo de relaciones de cobertura, solo se genera cobertura contable de flujo de caja por el componente US\$/UF.

Todas las operaciones de cobertura han sido realizadas para transacciones altamente probables, excepto para cobertura de combustible (ver nota 3).

Dado que ninguna de las coberturas resultó en el reconocimiento de un activo no financiero, ninguna porción del resultado de los derivados reconocido en el patrimonio neto fue transferido al valor inicial de ese tipo de activos.

Los montos reconocidos en resultados integrales y transferidos desde patrimonio neto a resultados durante el ejercicio, son los siguientes:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2020	2019
	MUSS	MUSS
Abono (cargo) reconocido en resultados integrales durante el ejercicio	(119.970)	66.856
Abono (cargo) transferido desde patrimonio neto a resultados durante el ejercicio	(13.016)	(30.074)

Ver nota 3.1 a) para reclasificación a resultados de cada operación de cobertura y los impuestos diferidos relacionados en la Nota 18 b).

NOTA 20 - CUENTAS POR PAGAR COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR PAGAR

La composición de las Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar es la siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
	MUSS	MUSS
Corriente		
(a) Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	1.757.799	1.671.304
(b) Pasivos devengados a la fecha del reporte	564.326	551.570
Total cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	<u>2.322.125</u>	<u>2.222.874</u>

(a) Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar:

	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
	MUSS	MUSS
Acreedores comerciales	1.281.432	1.408.690
Otras cuentas por pagar	476.367	262.614
Total	<u>1.757.799</u>	<u>1.671.304</u>

A continuación, se presenta apertura por concepto de los Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar:

	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
	MUSS	MUSS
Proveedores compras técnicas	281.452	145.973
Tasas embarque	181.049	234.070
Asesorías y servicios profesionales	146.753	87.825
Combustible	143.119	476.320
Tasas aeroportuarias y de sobrevuelo	142.709	81.459
Handling y ground handling	137.626	114.163
Mantenimiento	116.103	42.202
Arrendos, mantenciones y servicios IT	110.472	59.011
Otros gastos del personal	105.696	93.490
Servicios a bordo	58.099	59.647
Publicidad	53.419	60.850
Compañías Aéreas	27.668	79.958
Tripulación	16.541	22.921
Servicios terrestres	10.466	18.166
Flota JOL	7.840	3.997
Cumplimiento de metas	6.622	30.635
Otros	212.165	60.617
Total acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	<u>1.757.799</u>	<u>1.671.304</u>

b) Pasivos devengados:

	Al 31 de diciembre de 2020 MUSS	Al 31 de diciembre de 2019 MUSS
Mantenimiento aeronaves y motores	460.082	292.793
Gastos de personal devengados	72.696	118.199
Cuentas por pagar al personal (*)	2.186	91.153
Otros pasivos devengados (**)	29.362	49.425
Total pasivos devengados	<u>564.326</u>	<u>551.570</u>

(*) Participación en utilidades y bonos (Nota 23 letra b)

(**) Ver Nota 22.

Los saldos incluyen los montos que serán parte del acuerdo de reorganización, producto de la entrada al proceso de Capítulo 11 el día 26 de mayo de 2020, y el día 8 de julio para las filiales de LATAM en Brasil.

NOTA 21 - OTRAS PROVISIONES

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total Pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2020 MUSS	Al 31 de diciembre de 2019 MUSS	Al 31 de diciembre de 2020 MUSS	Al 31 de diciembre de 2019 MUSS	Al 31 de diciembre de 2020 MUSS	Al 31 de diciembre de 2019 MUSS
Provisiones por contingencias (1)						
Contingencias tributarias	21.188	2.033	364.342	164.190	385.530	166.223
Contingencias civiles	2.266	2.202	103.984	66.605	106.250	68.807
Contingencias laborales	320	971	48.115	26.505	48.435	27.476
Otros	-	-	17.821	19.886	17.821	19.886
Provisiones Investigación						
Comisión Europea (2)	-	-	10.097	9.217	10.097	9.217
Provisiones por contratos onerosos (3)	-	-	44.000	-	44.000	-
Total otras provisiones (4)	<u>23.774</u>	<u>5.206</u>	<u>588.359</u>	<u>286.403</u>	<u>612.133</u>	<u>291.609</u>

(1) Provisiones por contingencias:

Las contingencias tributarias, corresponden a litigios y criterios tributarios relacionados con el tratamiento aplicable a impuestos directos e indirectos, los cuales se encuentran tanto en etapa administrativa como judicial.

Las contingencias civiles, corresponden a diferentes demandas de orden civil interpuestas en contra de la Sociedad.

Las contingencias laborales corresponden a diferentes demandas de orden laboral interpuestas en contra de la Sociedad.

La dotación de provisiones se reconoce en el estado de resultados consolidado dentro de gastos de administración o gastos tributarios, según corresponda.

- Provisión constituida por los procesos que son llevados a cabo por la Comisión Europea, por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea.
- Basado en información de mercado sobre la caída en el precio de algunos activos se constituyó una provisión por contratos onerosos asociado a los compromisos de compra de aeronaves.
- El total de Otras provisiones al 31 de diciembre de 2020 y 31 de diciembre de 2019, incluye el valor justo correspondiente a aquellas contingencias provenientes de la combinación de negocios con TAM S.A. y Filiales, con probabilidad de pérdida inferior al 50%, que no se contabilizan en el curso normal de la aplicación de la normativa NIIF y que sólo, en el contexto de una combinación de negocios, deben ser contabilizadas de acuerdo a NIIF 3.

Movimiento de provisiones:

	Investigación		Contratos Onerosos	Total
	Contingencias (1)	Comisión Europea (2)		
	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS
Saldos iniciales al 1 de enero de 2019	298.886	9.403	-	308.289
Incremento en provisiones	134.847	-	-	134.847
Provisión utilizada	(82.212)	-	-	(82.212)
Diferencia por conversión filiales	(10.764)	-	-	(10.764)
Reverso de provisiones	(58.063)	-	-	(58.063)
Diferencia de cambio	(302)	(186)	-	(488)
Saldos al 31 de diciembre de 2019	<u>282.392</u>	<u>9.217</u>	<u>-</u>	<u>291.609</u>
Saldos iniciales al 1 de enero de 2020	282.392	9.217	-	291.609
Incremento en provisiones	408.078	-	44.000	452.078
Provisión utilizada	(47.238)	-	-	(47.238)
Diferencia por conversión filiales	(58.654)	-	-	(58.654)
Reverso de provisiones	(25.563)	-	-	(25.563)
Diferencia de cambio	(979)	880	-	(99)
Saldos al 31 de diciembre de 2020	<u>558.036</u>	<u>10.097</u>	<u>44.000</u>	<u>612.133</u>

- Saldos acumulados incluyen depósito judicial entregado en garantía, con respecto al "Fundo Aeroaviario" (FA), por MMUS\$ 69, realizado con el fin de suspender la cobranza y aplicación de multa. La Compañía está discutiendo en el Tribunal la constitucionalidad del requerimiento realizado por FA, calculado a la razón de 2,5% sobre la nómina, en una demanda legal. Inicialmente el pago de dicha contribución fue suspendido por una decisión judicial preliminar y cerca de 10 años después, esta misma decisión fue revocada. Como la decisión no es definitiva, la Compañía ha depositado los valores en abierto hasta aquella fecha, para así, evitar el proseguimiento de la cobranza y la aplicación de la multa.

Por último, si la decisión final es favorable a la Compañía, el depósito realizado y los pagos hechos posteriormente volverán a TAM. Por otro lado, si el tribunal confirma la primera

decisión, dicho depósito se convertirá en un pago definitivo a favor del Gobierno de Brasil. La etapa procesal al 31 de diciembre de 2020 se encuentra descrita en la Nota 31 en el N° Rol de la causa 2001.51.01.012530-0.

(2) Provisión por Investigación Comisión Europea

Provisión constituida con ocasión del proceso iniciado en diciembre de 2007 por la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea en contra de más de 25 líneas aéreas cargueras, entre las cuales se encuentra Lan Cargo S.A., y que forma parte de la investigación global iniciada en el año 2006 por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea, la que fuera llevada a cabo en forma conjunta por las autoridades Europeas y de los Estados Unidos de Norteamérica.

Respecto a Europa, la Dirección General de Competencia impuso multas por un total de € 799.445.000 (setecientos noventa y nueve millones cuatrocientos cuarenta y cinco mil Euros) por infracciones a la normativa de la Unión Europea sobre libre competencia en contra de once (11) aerolíneas, entre las cuales se encuentran LATAM Airlines Group S.A. y su filial Lan Cargo S.A.. Por su parte, LATAM Airlines Group S.A. y Lan Cargo S.A., en forma solidaria, han sido multadas por la cantidad de € 8.220.000 millones (ocho millones doscientos veinte mil Euros), por dichas infracciones, cantidad que se encontraba provisionada en los estados financieros de LATAM. Con fecha 24 de enero de 2011, LATAM Airlines Group S.A. y Lan Cargo S.A. apelaron de la decisión ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea. El 16 de diciembre 2015, el Tribunal Europeo resolvió la apelación y anuló la Decisión de la Comisión. La Comisión Europea no recurrió la sentencia, pero con fecha 17 de marzo de 2017, la Comisión Europea volvió a adoptar su decisión original de imponer a las once líneas aéreas originales, la misma multa previamente impuesta, que asciende a un total de 776.465.000 Euros. En el caso de LAN Cargo y su matriz, LATAM Airlines Group S.A. impuso la misma multa antes mencionada. La etapa procesal al 31 de diciembre de 2020 se encuentra descrita en la Nota 31 en el punto 2 juicios recibidos por LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

NOTA 22 - OTROS PASIVOS NO FINANCIEROS

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total Pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Ingresos diferidos (1)(2)	2.036.880	2.689.083	702.008	851.383	2.738.888	3.540.466
Impuesto a las ventas	7.609	2.556	-	-	7.609	2.556
Retenciones	27.853	43.916	-	-	27.853	43.916
Otros impuestos	3.931	7.555	-	-	3.931	7.555
Dividendos por pagar	-	57.129	-	-	-	57.129
Otros pasivos varios	12.518	34.982	-	-	12.518	34.982
Total otros pasivos no financieros	2.088.791	2.835.221	702.008	851.383	2.790.799	3.686.604

Movimiento Ingresos diferidos

	Ingresos diferidos					Ajustes aplicación N° 29		Saldo final
	Saldo inicial	(1) Reconocimiento	Uso	Fidelización (acreditación y canje)	Caducidad pasajes	Hiperinflación Argentina	Otras provisiones	
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2019	2.974.760	8.264.970	(7.703.011)	124.548	(156.435)	2.232	33.402	3.540.466
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2020	3.540.466	1.970.203	(2.554.476)	(137.176)	(72.670)	(3.485)	(3.974)	2.738.888

- (1) El saldo comprende, principalmente, ingresos diferidos por servicios no prestados al 31 de diciembre de 2020 y 31 de diciembre de 2019; y al programa de pasajero frecuente LATAM Pass.

LATAM Pass es el programa de pasajero frecuente de LATAM que permite premiar la preferencia y lealtad de sus clientes con múltiples beneficios y privilegios, a través de la acumulación de millas o puntos que pueden ser canjeados por pasajes o por una variada gama de productos y servicios. Los clientes acumulan millas o puntos LATAM Pass cada vez que vuelan en LATAM y en otras aerolíneas asociadas al programa, como también al comprar en los comercios o utilizar los servicios de una vasta red de empresas que tienen convenio con el programa alrededor del mundo.

Con fecha 26 de septiembre de 2019, la Sociedad firmó un acuerdo marco con Delta Air Lines, Inc, en el cual esta última se comprometió a pagar MUS\$ 350.000 por compensación de costos e ingresos que la Sociedad deba incurrir o dejar de percibir, respectivamente, durante el periodo de transición hasta la implementación de la alianza estratégica.

Durante diciembre de 2019, la Sociedad vendió sus derechos a recibir los pagos futuros de la transición comprometida. Los pagos consistían en MUS\$ 200.000 pagaderos en 8 cuotas trimestrales de MUS\$ 25.000 a partir del 2 de enero de 2020. El 13 de diciembre de 2019, la Sociedad recibió MUS\$ 194.068 por dicha venta.

Luenta por cobrar fue dada de baja y el interés de MUS\$ 5.932 fue reconocido en el ítem Costos Financieros del Estado de Resultados Consolidado.

- (2) Al 31 de diciembre de 2020, los Ingresos diferidos incluyen MUS\$ 179.612 correspondiente al saldo por devengar de la compensación comprometida por Delta Air Lines, Inc., el cual es reconocido en resultados, en función de la estimación de diferenciales de ingresos, hasta la implementación de la alianza estratégica. Durante el ejercicio, la Sociedad ha reconocido MUS\$ 132.467 por este concepto.

Adicionalmente, la Sociedad mantiene un saldo de MUS\$ 29.507 en el rubro Cuentas por pagar comerciales del Estado de Situación Financiera, correspondiente a la compensación de los costos a incurrir.

NOTA 23 - PROVISIONES POR BENEFICIOS A LOS EMPLEADOS

	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
	MUS\$	MUS\$
Prestaciones por jubilación	51.007	64.824
Prestaciones por renunciaciones	8.230	9.722
Otras prestaciones	14.879	19.024
Total provisiones por beneficios a los empleados	<u>74.116</u>	<u>93.570</u>

(a) Movimiento de las prestaciones por jubilación, renunciaciones y otras prestaciones:

	Saldo inicial	Aumento/ (disminución) provisión servicios corrientes	Beneficios pagados	(Ganancia)/ Pérdida Actuarial	Aumento/ (disminución) ajuste de conversión	Saldo final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2019	82.365	11.242	(4.390)	10.636	(6.283)	93.570
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2020	93.570	(18.759)	(8.634)	3.968	3.971	74.116

Los principales supuestos empleados en el cálculo, para la provisión en Chile, se presentan a continuación:

Supuestos	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2020	2019
Tasa de descuento	2,67%	3,13%
Tasa esperada de incremento salarial	2,80%	4,50%
Tasa de rotación	5,56%	6,04%
Tasa de mortalidad	RV-2014	RV-2014
Tasa de inflación	2,8%	2,8%
Edad de jubilación mujeres	60	60
Edad de jubilación hombres	65	65

La tasa de descuento corresponde a la tasa de los Bonos del Banco Central de Chile BCP a 20 años plazo. Las tablas de mortalidad RV-2014, corresponden a las establecidas por la Comisión para el Mercado Financiero de Chile y para la determinación de las tasas de inflación se ha usado las curvas de rendimiento de mercado de papeles del Banco Central de Chile de los BCU y BCP de largo plazo a la fecha de alcance.

El cálculo del valor presente de la obligación por beneficios definidos es sensible a la variación de algunos supuestos actuariales como tasa de descuento, incremento salarial, rotación e inflación.

A continuación, se presenta el análisis de sensibilidad para dichas variables:

	Efecto en el pasivo	
	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
	MUS\$	MUS\$
Tasa de descuento		
Cambio Obl. Dev. a cierre por incremento en 100 p.b.	(4.576)	(7.257)
Cambio Obl. Dev. a cierre por disminución de 100 p.b.	5.244	5.365
Tasa de Crecimiento Salarial		
Cambio Obl. Dev. a cierre por incremento en 100 p.b.	4.946	4.989
Cambio Obl. Dev. a cierre por disminución de 100 p.b.	(4.678)	(7.159)

(b) Provisión por beneficio, corto plazo:

	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
	MUS\$	MUS\$
Participación en utilidades y bonos (*)	<u>2.186</u>	<u>91.153</u>

(*) Cuentas por pagar al personal (Nota 20 letra b)

La participación en utilidades y bonos corresponde a un plan de incentivos anuales por cumplimiento de objetivos.

(c) Los gastos de personal se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2020	2019
	MUS\$	MUS\$
Sueldos y salarios	850.557	1.478.804
Beneficios a corto plazo a los empleados	41.259	147.576
Beneficios por terminación (*)	-	54.256
Otros gastos de personal	70.244	114.126
Total	962.060	1.794.762

(*) Los beneficios por terminación relacionados con la reorganización dentro del marco del Capítulo 11 se clasifican en Nota 27, Gastos de actividades de reestructuración.

NOTA 24 - CUENTAS POR PAGAR, NO CORRIENTES

	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de
	2020	2019
	MUS\$	MUS\$
Mantenimiento aeronaves y motores	392.347	412.710
Flota (JOL)	208.037	190.225
Provisión vacaciones y gratificaciones	15.036	15.868
Otros pasivos varios	36.180	307
Total cuentas por pagar, no corrientes	651.600	619.110

NOTA 25 - PATRIMONIO

(a) Capital

El objetivo de la Sociedad es mantener un nivel adecuado de capitalización, que le permita asegurar el acceso a los mercados financieros para el desarrollo de sus objetivos de mediano y largo plazo, optimizando el retorno a sus accionistas y manteniendo una sólida posición financiera.

El capital pagado de la Sociedad, al 31 de diciembre de 2020, es la cantidad de MUS\$ 3.146.265 dividido en 606.407.693 acciones (MUS\$ 3.146.265 dividido en 606.407.693 acciones al 31 de diciembre de 2019), de una misma y única serie, nominativas, de carácter ordinario, sin valor nominal. No hay series especiales de acciones, ni privilegios. La forma de los títulos de las acciones, su emisión, canje, inutilización, extravío, reemplazo y demás circunstancias de los mismos, así como la transferencia de las acciones, se regirán por lo dispuesto en la Ley de Sociedades Anónimas y su Reglamento.

(b) Acciones autorizadas y pagadas

Durante el año 2019 la Sociedad redujo de pleno derecho 466.832 acciones pendientes de colocación y pago, correspondientes al aumento de capital autorizado en la junta extraordinaria de

accionistas del 18 de agosto de 2016. En consecuencia, al 31 de diciembre de 2020 el capital estatutario de la Sociedad está representado por 606.407.693 acciones suscritas y pagadas.

La siguiente tabla muestra el movimiento de las acciones autorizadas y totalmente pagadas descritas anteriormente:

Movimiento acciones autorizadas:	Saldo inicial	Acciones expiradas destinadas a planes de compensación y otros	Saldo final	Movimiento acciones totalmente pagadas:	
				Valor movimiento de acciones (1)	Costo emisión y colocación de acciones (2)
Nro. de acciones				MUS\$	Capital Pagado MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2019	606.874.525	(466.832)	606.407.693		
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2020	606.407.693	-	606.407.693		
Acciones pagadas al 1 de enero de 2019	606.407.693	3.160.718	(14.453)	3.146.265	
No existen movimientos de acciones pagadas durante el ejercicio 2019	-	-	-	-	-
Acciones pagadas al 31 de diciembre de 2019	606.407.693	3.160.718	(14.453)	3.146.265	
Acciones pagadas al 1 de enero de 2020	606.407.693	3.160.718	(14.453)	3.146.265	
No existen movimientos de acciones pagadas durante el ejercicio 2020	-	-	-	-	-
Acciones pagadas al 31 de diciembre de 2020	606.407.693	3.160.718	(14.453)	3.146.265	

(1) Los montos informados corresponden sólo a los originados por el pago de las acciones suscritas.

(2) Disminución del capital por la capitalización de las reservas por Costos emisión y colocación de acciones de acuerdo a lo establecido en las correspondientes Juntas Extraordinarias de Accionistas, en las que dichas disminuciones fueron autorizadas.

(c) Acciones propias en cartera

Al 31 de diciembre de 2020, la Sociedad no mantiene acciones propias en cartera, el remanente de MUS\$ (178) corresponde a la diferencia entre el valor pagado por las acciones y el valor libro de éstas, considerado al momento de la disminución de pleno derecho de las acciones que mantenía en cartera.

(d) Reserva de pagos basados en acciones

Movimiento de Reserva de pagos basados en acciones:

Periodos	Saldo inicial	Plan de opciones sobre acciones	Saldo final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2019	37.874	(1.585)	36.289
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2020	36.289	946	37.235

Estas reservas dicen relación con los "Pagos basados en acciones", explicados en Nota 34.

(e) Otras reservas varias

Movimiento de Otras reservas varias:

Periodos	Saldo inicial	Transacciones con minoritarios	Reservas legales	Saldo final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2019	2.638.916	(184.135)	(2.312)	2.452.469
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2020	2.452.469	(3.125)	2.675	2.452.019

El saldo de las Otras reservas varias, se compone como sigue:

	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2019
	MUS\$	MUS\$
Mayor valor intercambio acciones TAM S.A. (1)	2.665.692	2.665.692
Reserva por el ajuste al valor del activo fijo (2)	2.620	2.620
Transacciones con minoritarios (3)	(213.273)	(210.048)
Otras	(3.020)	(5.795)
Total	<u>2.452.019</u>	<u>2.452.469</u>

- (1) Corresponde a la diferencia entre el valor de las acciones de TAM S.A., adquiridas por Sister Holdco S.A. (en virtud de las Suscripciones) y por Holdco II S.A. (en virtud de la Oferta de Canje), que consta en el acta de declaración de materialización de la fusión por absorción, y el valor justo de las acciones intercambiadas de LATAM Airlines Group S.A. al 22 de junio de 2012.
- (2) Corresponde a la revalorización técnica del activo fijo autorizada por la Comisión para el Mercado Financiero en el año 1979, en la Circular N° 1529. La revalorización fue optativa y podía ser realizada una única vez; la reserva originada no es distributable y sólo puede ser capitalizada.
- (3) El saldo al 31 de diciembre de 2020, corresponde a la pérdida generada por: Lan Pax Group S.A. e Inversiones Lan S.A. en la adquisición de acciones de Aerovías de Integración Regional Aires S.A. por MUS\$ (3.480) y MUS\$ (20), respectivamente; la adquisición de TAM S.A. de la participación minoritaria en Aerolíneas Brasileiras S.A. por MUS\$ (885), la

adquisición de Inversiones Lan S.A. de la participación minoritaria en Aerolíneas Regionales de Integración Aires S.A. por un monto de MUS\$ (2) y la adquisición de participación minoritaria de Aerolane S.A. por Lan Pax Group S.A. por un monto de MUS\$ (21.526) a través de Holdco Ecuador S.A., (3) la pérdida por la adquisición de la participación minoritaria de Multiplus S.A. por MUS\$ (184.135) (ver Nota 1), (4) y la adquisición de participación minoritaria de Latam Airlines Perú S.A. a través de Latam Airlines Group S.A. por un monto de MUS\$ (3.225).

(f) Reservas con efecto en otros resultados integrales

Movimiento de las Reservas con efecto en otros resultados integrales:

	Reservas por diferencias de cambio por conversión	Reservas de cobertura de flujo de caja	Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2019	(2.656.644)	(9.333)	(15.178)	(2.681.155)
Cambio en el valor razonable del instrumento de cobertura reconocido en ORI	-	95.954	-	95.954
Reclasificado de ORI a resultados	-	(30.074)	-	(30.074)
Impuesto diferido	-	345	-	345
Reservas actuariales por planes de beneficios a los empleados	-	-	(10.635)	(10.635)
Impuesto Diferido IAS Actuariales por Beneficios a los empleados	-	-	2.873	2.873
Diferencia por conversión filiales	(233.643)	-	-	(233.643)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2019	(2.890.287)	56.892	(22.940)	(2.856.335)
Saldos iniciales al 1 de enero de 2020	(2.890.287)	56.892	(22.940)	(2.856.335)
Cambio en el valor razonable del instrumento de cobertura reconocido en ORI	-	(105.776)	-	(105.776)
Reclasificado de ORI a resultados	-	(13.016)	-	(13.016)
Impuesto diferido	-	959	-	959
Reservas actuariales por planes de beneficios a los empleados	-	-	(3.968)	(3.968)
Impuesto Diferido IAS Actuariales por Beneficios a los empleados	-	-	923	923
Diferencia por conversión filiales	(900.226)	-	-	(900.226)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2020	<u>(3.790.513)</u>	<u>(60.941)</u>	<u>(25.985)</u>	<u>(3.877.439)</u>

(f.1) Reservas por diferencias de cambio por conversión

Se originan por las diferencias de cambio que surgen de la conversión de una inversión neta en entidades extranjeras (o nacionales con moneda funcional diferente de la matriz), y de préstamos y otros instrumentos en moneda extranjera designados como coberturas de esas inversiones, se llevan al patrimonio neto. Cuando se vende o dispone la inversión (todo o parte), y se produce pérdida de control, estas reservas se reconocen en el estado de resultados consolidado como parte de la pérdida o ganancia en la venta o disposición. Si la venta no conlleva pérdida de control, estas reservas son transferidas a los intereses minoritarios.

(f.2) Reservas de coberturas de flujo de caja

Se originan por la valorización a valor justo al cierre de cada período, de los contratos de derivados vigentes que se han definido como de cobertura. En la medida que los mencionados contratos van venciendo, estas reservas deben ajustarse reconociendo los resultados correspondientes.

(f.3) Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos

Se originan por incrementos o disminuciones en el valor presente de las obligaciones por beneficios definidos, debido a cambios en las suposiciones actuariales y ajustes por experiencia, este último originado por diferencias entre los supuestos iniciales y los sucesos efectivamente ocurridos en el plan.

(g) Ganancias (pérdidas) acumuladas

Movimiento de las Ganancias (pérdidas) acumuladas:

Periodos	Resultado del ejercicio		Dividendos	Saldo final
	Saldo inicial			
	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2019	218.971	190.430	(57.129)	352.272
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2020	352.272	(4.545.887)	-	(4.193.615)

(h) Dividendos por acción

Descripción de dividendo	Dividendo mínimo obligatorio año 2020	Dividendo definitivos año 2019
Fecha del dividendo	31-12-2020	31-12-2019
Importe de dividendo (MUSS)	-	57.129
Número de acciones sobre las que se determina el dividendo	606.407.693	606.407.693
Dividendo por acción (US\$)	-	0,0942

NOTA 26 - INGRESOS DE ACTIVIDADES ORDINARIAS

Los ingresos de actividades ordinarias se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2020	2019
	MUSS	MUSS
Pasajeros	2.713.774	9.005.629
Carga	1.209.893	1.064.434
Total	3.923.667	10.070.063

NOTA 27 - COSTOS Y GASTOS POR NATURALEZA

(a) Costos y gastos de operación

Los principales costos y gastos de operación y administración se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2020	2019
	MUSS	MUSS
Combustible	1.045.343	2.929.008
Otros arriendos y tasas aeronáuticas (*)	720.005	1.275.859
Mantenimiento	472.382	444.611
Comisiones	91.910	221.884
Servicios a pasajeros	97.688	261.330
Otros costos de operaciones	1.221.183	1.291.895
Total	3.648.511	6.424.587

(*) Se incluyen dentro de este monto gastos por arrendamiento (ver nota 2.21):

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2020	2019
	MUSS	MUSS
Pagos por arrendamientos de activos de bajo valor	21.178	31.982
Concesiones reconocidas directamente en resultado	(110)	-
Total	21.068	31.982

(b) Depreciación y amortización

La depreciación y amortización se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2020	2019
	MUSS	MUSS
Depreciación (*)	1.219.586	1.389.465
Amortización	169.800	80.511
Total	1.389.386	1.469.976

(*) Se incluye dentro de este monto, la depreciación de las Propiedades, plantas y equipos (Ver Nota 17(a)) y del mantenimiento de las aeronaves reconocidas como activos por derecho de uso. El monto por costo de mantenimiento incluido en la línea de depreciación al 31 de diciembre de 2020 es MUS\$ 276.908 y de MUS\$ 445.680 para mismo período 2019.

(c) Costos financieros

Los costos financieros se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2020	2019
	MUS\$	MUS\$
Intereses préstamos bancarios	314.468	325.650
Arrendamientos financieros	45.245	61.980
Pasivos por arrendamientos	170.918	181.814
Otros instrumentos financieros	56.348	20.490
Total	586.979	589.934

La suma de los Costos y gastos por naturaleza presentados en esta nota más los gastos de personal revelados en la Nota 23, son equivalentes a la suma del costo de ventas, costos de distribución, gastos de administración, otros gastos por función y costos financieros, presentados en el estado de resultados consolidado por función.

(d) Gastos de actividades de reestructuración

Los Gastos de actividades de reestructuración se detallan a continuación.

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2020	2019
	MUS\$	MUS\$
Ajuste valor neto de realización flota disponible para la venta	331.522	-
Rechazo de contratos de flota	269.467	-
Indemnizaciones por reestructuración (*)	290.831	-
Asesorías legales y financieras	76.541	-
Otros	21.648	-
Total	990.009	-

(*) Ver Nota 2.1, letra c.

(e) Otras (ganancias) pérdidas

Las Otras (ganancias) pérdidas se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2020	2019
	MUS\$	MUS\$
Cobertura de combustible	82.487	-
Bajas de slot	36.896	-
Compromiso de compra	44.000	-
Deterioro de la plusvalía	1.728.975	-
Otros	(17.569)	(11.525)
Total	1.874.789	(11.525)

NOTA 28 - OTROS INGRESOS, POR FUNCIÓN

Los Otros ingresos, por función se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2020	2019
	MUS\$	MUS\$
Programa de coalición y fidelización Multiplus	-	36.172
Tours	22.499	96.997
Arriendo de aviones	46.045	102.704
Aduanas y almacenaje	25.138	29.353
Duty free	-	543
Mantenimiento	18.579	10.471
Canjes LATAM Pass no aéreos	42.913	42.791
Otros ingresos varios (*)	255.828	41.833
Total	411.002	360.864

(*) Se incluye dentro de este monto, MUS\$ 62.000 por indemnización recibida por la cancelación de la compra de 4 aeronaves A350 a Delta Air Lines Inc y MUS\$ 9.240 de la devolución anticipada de aviones arrendados a Qatar Airways y MUS\$ 132.467 correspondiente a la compensación de Delta Air Lines Inc por el JBA firmado en 2019.

NOTA 29 - MONEDA EXTRANJERA Y DIFERENCIAS DE CAMBIO

La moneda funcional de LATAM Airlines Group S.A. es el dólar estadounidense, además tiene filiales cuya moneda funcional es diferente al dólar estadounidense, como son el peso chileno, peso argentino, peso colombiano, real brasileño y guaraní.

La moneda funcional se define como la moneda del entorno económico principal en el que opera una entidad y en cada entidad todas las otras monedas se definen como moneda extranjera.

Considerando lo anterior, los saldos por moneda señalados en la presente nota, corresponden a la sumatoria del concepto moneda extranjera de cada una de las entidades que componen LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

A continuación, se presentan las tasas de cambio vigentes para el dólar estadounidense, en las fechas indicadas:

	Al 31 de diciembre de			
	2020	2019	2018	2017
Peso argentino	84,14	59,83	37,74	18,57
Real brasileño	5,18	4,01	3,87	3,31
Peso chileno	710,95	748,74	694,77	614,75
Peso colombiano	3.421,00	3.271,55	3.239,45	2.984,77
Euro	0,81	0,89	0,87	0,83
Dólar australiano	1,30	1,43	1,42	1,28
Boliviano	6,86	6,86	6,86	6,86
Peso mexicano	19,93	18,89	19,68	19,66
Dólar neozelandés	1,39	1,49	1,49	1,41
Nuevo sol peruano	3,62	3,31	3,37	3,24
Peso uruguayo	42,14	37,24	32,38	28,74

Moneda extranjera

El detalle de saldos por moneda extranjera de las partidas monetarias en los activos corrientes y no corrientes, es el siguiente:

	Al 31 de	Al 31 de
	diciembre de	diciembre de
	2020	2019
	MUS\$	MUS\$
Activos corrientes		
Efectivo y equivalentes al efectivo	483.303	242.624
Peso argentino	16.885	10.974
Real brasileño	13.157	9.407
Peso chileno	32.368	50.421
Peso colombiano	2.168	5.971
Euro	10.361	21.927
Dólar estadounidense	369.455	77.933
Otras monedas	38.909	65.991
Otros activos financieros, corriente	12.981	47.328
Peso argentino	311	7
Real brasileño	4	17.395
Peso chileno	3.987	26.008
Peso colombiano	132	138
Euro	1.867	-
Dólar estadounidense	5.639	2.795
Otras monedas	1.041	985
Otros activos no financieros, corrientes	42.973	81.521
Peso argentino	11.058	11.263
Real brasileño	2.985	20.553
Peso chileno	15.913	24.451
Peso colombiano	175	61
Euro	2.667	2.878
Dólar estadounidense	2.351	5.140
Otras monedas	7.824	17.175

	Al 31 de	Al 31 de
	diciembre de	diciembre de
	2020	2019
	MUS\$	MUS\$
Activos corrientes		
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	177.491	501.006
Peso argentino	1.881	22.809
Real brasileño	841	1.457
Peso chileno	38.340	125.342
Peso colombiano	209	545
Euro	24.370	32.711
Dólar estadounidense	98.385	257.421
Otras monedas	13.465	60.721
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	430	537
Peso chileno	9	42
Dólar estadounidense	421	495
Activos por impuestos corrientes	11.050	19.506
Peso argentino	389	1.560
Real brasileño	887	1.006
Peso chileno	1.003	1.111
Peso colombiano	675	54
Euro	235	264
Dólar estadounidense	354	-
Sol peruano	5.220	13.707
Otras monedas	2.287	1.804
Total activos corrientes	728.228	892.522
Peso argentino	30.524	46.613
Real brasileño	17.874	49.818
Peso chileno	91.620	227.375
Peso colombiano	3.359	6.769
Euro	39.500	57.780
Dólar estadounidense	476.605	343.784
Otras monedas	68.746	160.383

	Al 31 de diciembre de 2020 MUSS	Al 31 de diciembre de 2019 MUSS
Activos no corrientes		
Otros activos financieros, no corrientes	9.486	10.243
Real brasileño	3.574	4.441
Peso chileno	69	65
Peso colombiano	284	296
Euro	1.369	1.525
Dólar estadounidense	2.490	2.169
Otras monedas	1.700	1.747
Otros activos no financieros, no corriente	36.251	29.166
Peso argentino	39	54
Real brasileño	12.974	7.891
Dólar estadounidense	3.732	3
Otras monedas	19.506	21.218
Cuentas por cobrar, no corrientes	4.984	4.722
Peso chileno	4.984	4.722
Activos por impuestos diferidos	2.228	3.339
Peso colombiano	221	487
Dólar estadounidense	13	856
Otras monedas	1.994	1.996
Total activos no corrientes	52.949	47.470
Peso argentino	39	54
Real brasileño	16.548	12.332
Peso chileno	5.053	4.787
Peso colombiano	505	783
Euro	1.369	1.525
Dólar estadounidense	6.235	3.028
Otras monedas	23.200	24.961

El detalle de saldos por moneda extranjera de las partidas monetarias en los pasivos corrientes y no corrientes, es el siguiente:

	Hasta 90 días		91 días a 1 año	
	Al 31 de diciembre de 2020 MUSS	Al 31 de diciembre de 2019 MUSS	Al 31 de diciembre de 2020 MUSS	Al 31 de diciembre de 2019 MUSS
Pasivos corrientes				
Otros pasivos financieros, corrientes	239.712	69.623	86.573	210.627
Peso argentino	2	1	-	2
Real brasileño	59	128	163	118
Peso chileno	40.552	42.625	70.639	15.229
Euro	87	145	258	339
Dólar estadounidense	198.996	26.676	15.504	194.896
Otras monedas	16	48	9	43
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	1.285.233	1.338.123	20.908	10.091
Peso argentino	228.069	252.799	7.315	1.096
Real brasileño	71.446	59.837	37	320
Peso chileno	312.921	322.996	10.991	1.295
Peso colombiano	12.300	2.558	1.165	868
Euro	143.780	113.733	41	484
Dólar estadounidense	392.914	480.129	912	4.263
Sol peruano	11.759	24.197	222	1.447
Peso mexicano	16.546	5.233	60	33
Libra esterlina	35.269	20.289	45	119
Peso uruguayo	441	1.018	-	29
Otras monedas	59.788	55.334	120	137
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	(229)	53	-	-
Peso chileno	-	53	-	-
Dólar estadounidense	(229)	-	-	-
Otras provisiones, corrientes	14	2.079	1.628	-
Peso chileno	-	27	29	-
Otras monedas	14	2.052	1.599	-

	Hasta 90 días		91 días a 1 año	
	Al 31 de diciembre de			
	2020	2019	2020	2019
	MU\$	MU\$	MU\$	MU\$
<u>Pasivos corrientes</u>				
Otros pasivos no financieros, corrientes	42.467	19.335	50	-
Peso argentino	961	348	-	-
Real brasileño	976	1.537	3	-
Peso chileno	5.836	705	1	-
Peso colombiano	622	3.059	38	-
Euro	3.206	3.133	-	-
Dólar estadounidense	19.707	4.531	-	-
Otras monedas	11.159	6.022	8	-
Total pasivos corrientes	1.567.596	1.429.213	109.159	220.718
Peso argentino	229.032	253.148	7.315	1.098
Real brasileño	72.481	61.502	203	438
Peso chileno	359.309	366.406	81.660	16.524
Peso colombiano	12.922	5.617	1.203	868
Euro	147.073	117.011	299	823
Dólar estadounidense	611.787	511.336	16.416	199.159
Otras monedas	134.992	114.193	2.063	1.808

	Más de 1 a 3 años		Más de 3 años a 5 años		Más de 5 años	
	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
	MU\$	MU\$	MU\$	MU\$	MU\$	MU\$
<u>Pasivos no corrientes</u>						
Otros pasivos financieros, no corrientes	268.320	366.889	4.250	12.915	403.841	376.535
Peso chileno	180.150	236.346	1.320	2.291	398.199	369.525
Real brasileño	351	700	-	40	-	-
Euro	427	550	-	141	-	-
Dólar estadounidense	87.280	128.820	2.930	10.308	5.642	7.010
Otras monedas	112	473	-	135	-	-
Cuentas por pagar, no corrientes	70.145	151.254	1.390	-	241	-
Peso chileno	47.752	14.367	1.390	-	241	-
Dólar estadounidense	21.051	135.541	-	-	-	-
Otras monedas	1.342	1.346	-	-	-	-
Otras provisiones, no corrientes	45.834	36.615	-	-	-	-
Peso argentino	696	485	-	-	-	-
Real brasileño	26.872	20.538	-	-	-	-
Peso colombiano	278	281	-	-	-	-
Euro	11.736	9.217	-	-	-	-
Dólar estadounidense	6.252	6.094	-	-	-	-
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	64.152	80.628	-	-	-	-
Peso chileno	64.152	80.628	-	-	-	-
Total pasivos no corrientes	448.451	635.386	5.640	12.915	404.082	376.535
Peso argentino	696	485	-	-	-	-
Real brasileño	27.223	21.238	-	40	-	-
Peso chileno	292.054	331.341	2.710	2.291	398.440	369.525
Peso colombiano	278	281	-	-	-	-
Euro	12.163	9.767	-	141	-	-
Dólar estadounidense	114.583	270.455	2.930	10.308	5.642	7.010
Otras monedas	1.454	1.819	-	135	-	-

<u>Resumen general de moneda extranjera:</u>	Al 31 de	Al 31 de
	diciembre de	diciembre de
	2020	2019
	MUS\$	MUS\$
Total activos	781.177	939.992
Peso argentino	30.563	46.667
Real brasileño	34.422	62.150
Peso chileno	96.673	232.162
Peso colombiano	3.864	7.552
Euro	40.869	59.305
Dólar estadounidense	482.840	346.812
Otras monedas	91.946	185.344
Total pasivos	2.534.928	2.674.767
Peso argentino	237.043	254.731
Real brasileño	99.907	83.218
Peso chileno	1.134.173	1.086.087
Peso colombiano	14.403	6.766
Euro	159.535	127.742
Dólar estadounidense	751.358	998.268
Otras monedas	138.509	117.955
Posición Neta		
Peso argentino	(206.480)	(208.064)
Real brasileño	(65.485)	(21.068)
Peso chileno	(1.037.574)	(853.925)
Peso colombiano	(10.539)	786
Euro	(118.666)	(68.437)
Dólar estadounidense	(268.518)	(651.456)
Otras monedas	(46.563)	67.389

NOTA 30 – GANANCIA (PÉRDIDA) POR ACCION

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2020	2019
Ganancias básicas		
Ganancia/(Pérdida) atribuible a los tenedores de instrumentos de participación en el patrimonio neto de la controladora (MUS\$)	(4.545.887)	190.430
Promedio ponderado de número de acciones, básico	606.407.693	606.407.693
Ganancias/(Pérdidas) básicas por acción (US\$)	(7,49642)	0,31403
	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2020	2019
Ganancias diluidas		
Ganancia/(Pérdida) atribuible a los tenedores de instrumentos de participación en el patrimonio neto de la controladora (MUS\$)	(4.545.887)	190.430
Promedio ponderado de número de acciones, básico	606.407.693	606.407.693
Promedio ponderado de número de acciones, diluido	606.407.693	606.407.693
Ganancias/(Pérdidas) diluidas por acción (US\$)	(7,49642)	0,31403

NOTA 31 – CONTINGENCIAS

I. Juicios.

1) Juicios presentados por LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u> MUS\$
Fidelidade Viagens e Turismo	Fazenda Pública do Município de São Paulo.	1004194-37.2018.8.26.0053 (EF 1526893-48.2018.8.26.0090)	Acción anulatoria para discutir los débitos de los procesos de infracción e imposición de multas (67.168.795 / 67.168.833 / 67.168.884 / 67.168.906 / 67.168.914 / 67.168.965), en el cual se alega insuficiencia en la base de cálculo de ISS, debido a que la empresa realizó supuestas deducciones indebidas.	Juicio distribuido el 31 de enero de 2018. El mismo día tuvimos una decisión favorable para suspender el débito sin garantía. El Municipio presentó recurso el 30/04/2018 contra esa decisión. El 11 de noviembre de 2019 hubo una decisión totalmente favorable para Tam Viagens S.A. El Municipio presentó recurso de apelación que está pendiente.	84.652
LATAM Airlines Group S.A., Aerovías de Integración Regional S.A., LATAM Airlines Perú S.A., Latam-Airlines Ecuador S.A., LAN Cargo S.A., TAM Linhas Aereas S.A. y 32 filiales	United States Bankruptcy Court for the Southern District of New York	Case No. 20-11254	LATAM Airlines inició un proceso de reorganización en los Estados Unidos de América de acuerdo a las normas establecidas en el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América, presentando una solicitud voluntaria de amparo de acuerdo al mismo (el "Procedimiento Capítulo 11"), que otorga una suspensión automática de ejecución por, a lo menos, 180 días.	El 26 de mayo de 2020, LATAM Airlines Group S.A. y 28 filiales presentaron individualmente una solicitud de quiebra voluntaria ante el Tribunal de Quiebras de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York conforme al Capítulo 11 del Código de Quiebra de los Estados Unidos. Posteriormente, el 7 y 9 de julio de 2020, 9 deudores afiliados adicionales (los «Deudores Subsiguientes»), incluida TAM Linhas Aereas S.A., presentaron solicitudes de quiebra voluntarias ante el Tribunal conforme al Capítulo 11 del Código de Quiebra de los Estados Unidos. Los casos están pendientes de resolución ante el Honorable Juez James L. Garrity Jr. y se administran de manera conjunta bajo el número de caso 20-11254. El 18 de septiembre de 2020 LATAM Airlines Group S.A. recibió la aprobación de la propuesta de financiamiento modificada para el financiamiento DIP (Debtor in Possession por sus siglas en inglés) presentada el 17 de septiembre de 2020 en el Tribunal del Distrito Sur de Nueva York. El Tribunal asimismo emitió una orden estableciendo el día 18 de diciembre de 2020 como la fecha límite general en que los acreedores de LATAM puedan presentar una evidencia de reclamo, con excepción de ciertos litigantes en Brasil que pueden presentar la evidencia de reclamo hasta el 05 de febrero de 2021. El juez también extendió el plazo en el cual LATAM tiene el derecho exclusivo para presentar el plan de reorganización hasta el 29 de enero de 2021. El 27 de enero de 2021 el Tribunal aprobó la prórroga para el período de presentación de manera exclusiva del plan de reorganización hasta el 30 junio 2021. Actualmente se han celebrado diversas audiencias, encontrándose el proceso vigente.	-0-
LATAM Airlines Group S.A.	2° Juzgado Civil de Santiago	C-8553-2020	Solicitud de reconocimiento de procedimiento de reorganización extranjero.	El 01/06/20, LATAM Airlines Group S.A., 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, presentó la solicitud de reconocimiento de procedimiento de reorganización extranjero como procedimiento principal, conforme a la ley 20.720. El 4/06/20 el Tribunal dictó la resolución que reconoce en Chile el procedimiento concursal de reorganización extranjera de la sociedad LATAM Airlines Group S.A. Todos los recursos deducidos contra dicha resolución han sido rechazados y se encuentra, por tanto, firme. El proceso se mantiene abierto.	-0-

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*) MUSS</u>
Aerovías de Integración Regional S.A.	Superintendencia de Sociedades	-	Solicitud de reconocimiento de procedimiento de reorganización adelantado.	El 12/06/20, la Superintendencia de Sociedades reconoció en Colombia el proceso de reorganización adelantado ante la Corte de Bancarrota de los Estados Unidos de América para el Distrito Sur de Nueva York como un proceso principal, en los términos del Título III de la Ley 1116 de 2006. El 2/10/20, la Superintendencia de Sociedades reconoció en Colombia la decisión tomada el 18/09/20 por el Tribunal del Distrito Sur de Nueva York por lo cual aprobó la propuesta de financiamiento DIP presentada por LATAM Airlines Group S.A. y las empresas que se acogieron voluntariamente al capítulo 11, incluidas las empresas colombianas.	-0-
LATAM Airlines Perú S.A.	INDECOPI	-	Solicitud para un proceso concursal preventivo.	El 27/05/20 LATAM Airlines Perú S.A. presentó una solicitud para un proceso concursal preventivo ante el INDECOPI de Perú, encontrándose a la espera de la admisión.	-0-
LATAM Finance Limited	Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación provisoria.	El 26/05/20 LATAM Finance Limited presentó una solicitud de liquidación provisoria, amparada en el proceso de reorganización en los Estados Unidos de América de acuerdo a las normas establecidas en el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América, la que fue aceptada el 27/05/20 por la Grand Court of the Cayman Islands. El proceso se mantiene vigente.	-0-
Peuco Finance Limited	Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación provisoria.	El 26/05/20 Peuco Finance Limited presentó una solicitud de liquidación provisoria, amparada en el proceso de reorganización en los Estados Unidos de América de acuerdo a las normas establecidas en el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América, la que fue aceptada el 27/05/20 por la Grand Court of the Cayman Islands. El proceso se mantiene vigente.	-0-
Piquero Leasing Limited	Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación provisoria.	El 08/07/20 Piquero Leasing Limited presentó una solicitud de liquidación provisoria, amparada en el proceso de reorganización en los Estados Unidos de América de acuerdo a las normas establecidas en el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América, la que fue aceptada el 10/07/20 por la Grand Court of the Cayman Islands. El proceso se mantiene vigente.	-0-
Peuco Finance Limited	Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación provisoria.	El 28 de septiembre de 2020, Peuco Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación. El 9 de octubre de 2020, la Grand Court of Cayman Islands acepta la solicitud, prorrogando el estado de liquidación provisoria por un período de 6 meses. El proceso se mantiene vigente.	-0-
LATAM Finance Limited	Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación provisoria.	El 28 de septiembre de 2020, LATAM Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación. El 9 de octubre de 2020, la Grand Court of Cayman Islands acepta la solicitud, prorrogando el estado de liquidación provisoria por un período de 6 meses. El proceso se mantiene vigente.	-0-

2) Juicios recibidos por LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u> MUS\$
LATAM Airlines Group S.A. y Lan Cargo S.A.	Comisión Europea	-	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 a LATAM Airlines Group 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 aérea europeo, especialmente la pretendida fijación de un sobrecargo por combustible y fletes.	El 14/04/2008 se contestó la notificación de la Comisión Europea. La apelación fue presentada el 24/01/2011. El 11/05/2015 solicitamos la anulación de la decisión, basándonos en la existencia de discrepancias en la parte operativa de la misma que menciona la existencia de 4 infracciones (dependiendo de las rutas afectadas), con referencia a Lan en sólo una de esas cuatro rutas, y en la parte decisoria (que menciona la existencia de una sola y única infracción conjunta) Con fecha 9/11/2010, la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea notificó a Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A. la imposición de multa por el importe de MUS\$10.072 (8.220.000 Euros). Esta multa fue apelada por Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A. El 16 de diciembre 2015, el Tribunal Europeo de Justicia resolvió la apelación y anuló la Decisión de la Comisión basándose en la existencia de discrepancias. La Comisión Europea no recurrió la sentencia, pero con fecha 17 de marzo de 2017, la Comisión Europea presentó una nueva decisión reiterando la imposición a las once líneas áreas originales, la misma multa previamente impuesta, que asciende a un total de 776.465.000 Euros. En el caso de LAN Cargo y su matriz, LATAM Airlines Group S.A. impuso la misma multa de 8,2 millones de Euros. El 31/05/2017 Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A. solicitaron la anulación de esta Decisión a la Corte General de la Unión Europea. Presentamos nuestra defensa en diciembre de 2017. Con fecha 12 de julio de 2019 participamos en una audiencia ante el Tribunal Europeo de Justicia en la que confirmamos nuestra solicitud de anulación de la decisión o en su lugar una rebaja del importe de la multa. LATAM AIRLINES GROUP, S.A. tiene la expectativa de que el fallo de la Corte General de la Unión Europea pueda rebajar el importe de esta multa. El 17 de diciembre de 2020 la Comisión Europea presentó una prueba de reclamación por el total del importe de la multa (MUS\$10.072 (8.220.000 Euros)) ante el Tribunal de Nueva York que se ocupa del procedimiento de reorganización financiera solicitado por LATAM Airlines Group, S.A. y LAN Cargo, S.A. (Chapter 11) en mayo de 2020.	10.072

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u> MUS\$
Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A.	In the High Court of Justice Chancery Division (Inglaterra) Ovre Romerike Disrtict Court (Noruega) y Directie Juridische Zaken Afdeling Ceveil Recht (Países Bajos), Cologne Regional Court (Landgericht Köln, Alemania).	-	Demandas radicadas en contra de líneas aéreas europeas por usuarios de servicios de transporte de carga en acciones judiciales privadas, como consecuencia de la investigación por eventuales infracciones a la libre competencia de aerolíneas cargueras, especialmente sobrecarga de combustible (Fuel Surcharge). Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A., han sido demandadas directamente y/o en tercería. Dichos procesos judiciales, se encuentran radicados en Inglaterra, Noruega, Países Bajos y Alemania.	Casos se encuentran en proceso de presentación de pruebas. En el caso de Inglaterra, se celebró una mediación con la participación de casi todas las aerolíneas involucradas para intentar alcanzar un acuerdo que comenzó en septiembre, llegando a un acuerdo LATAM Airlines Group S.A. por un monto aproximado de GBP 636,000, firmándose un finiquito en diciembre de 2018, siendo pagado en enero de 2019. Esto concluyó la demanda respecto a todos los reclamantes de la Clase, con la excepción de uno de ellos con el cual se cerró un acuerdo en diciembre 2019 por un monto aproximado de GBP 222,469.63. El pago se realizó en enero 2020, y concluyó toda la demanda de Inglaterra. Para el resto de los países (Noruega, Países Bajos y Alemania) la cuantía es indeterminada. En el caso de Alemania se ha solicitado la suspensión del caso, apoyándonos en el procedimiento de reorganización financiera solicitado por LATAM Airlines Group S.A. y LAN CARGO, S.A. en Estados Unidos (Chapter 11) en mayo de 2020. El Tribunal alemán aún no se ha pronunciado sobre esta solicitud. DB Barnsdale AG; British Airways; KLM; Martinair; Air France; Lufthansa; Lufthansa Cargo y Swiss Air presentaron reclamos ante la Corte de Bancarrotas de los Estados Unidos, dentro de la oportunidad que tienen los acreedores para estos reclamos en el Capítulo 11, lo cual deberá seguir el proceso correspondiente.	-0-
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Justicia Federal.	0008285-53.2015.403.6105	Acción anulatoria con pedido de tutela anticipada con vistas a extinguir la penalidad impuesta por el CADE en la investigación por eventuales violaciones a la competencia de las aerolíneas de carga, especialmente sobretasa de combustible (Fuel Surcharge).	Acción entablada con presentación de garantía -póliza- para suspender los efectos de la decisión emitida por el CADE, tanto en lo que se refiere al pago de las siguientes multas: (i) ABSA: MUS\$ 10.438; (ii) Norberto Jochmann: MUS\$ 201; (iii) Hernan Merino: MUS\$ 102; (iv) Felipe Meyer: MUS\$ 102. La acción versa, también, sobre la obligación de hacer impuesta por el CADE que consiste en el deber de publicar la condena en un periódico de gran circulación, obligación que había sido igualmente suspendida por el juzgado de la justicia federal en el presente proceso. ABSA inició una revisión judicial en busca de una reducción adicional del valor de la multa. En diciembre de 2018, el Juez de la Justicia Federal resolvió negativamente en contra de ABSA, indicando que no aplicará una reducción adicional a la multa impuesta. Con fecha 12/03/2019 se publicó la resolución del Juez y con fecha 13/03/2019 presentamos nuestra apelación respecto a esta resolución.	8.353

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u> MUSS
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Justicia Federal.	0001872-58.2014.4.03.6105	Recurso de nulidad con solicitud de medida cautelar, presentado el 28 de Febrero 2014, con el objetivo de extinguir las deudas fiscales de PIS, COFINS, IPI y II, vinculadas al procedimiento administrativo 10831.005704 / 2006.43	Esperando manifestación de Serasa sobre la carta garantía de TAM y manifestación de la Unión desde el 21/08/2015. Se legalizó la manifestación el 29/01/2016. El 30/03/2016 se presentó un nuevo seguro garantía con los cambios solicitados por PGFN. El 20/05/2016 el proceso fue remitido para PGFN, que se manifestó el 03/06/2016. Sentencia que negó totalmente la solicitud de la empresa en la demanda. En la corte (TRF3) hubo una decisión que eliminó parte de la deuda y mantuvo la otra parte (que ya está adeudada por la Compañía pero que sólo debe pagar al final del proceso -3.283- R\$ 17.063.902,35). Debemos esperar una decisión sobre la apelación del Tesoro.	8.875
Tam Linhas Aéreas S.A.	Tribunal Regional Federal da 2a Região.	2001.51.01.012530-0	Demanda ordinaria con el fin de declarar la inexistencia de relación jurídica que obligue a la compañía a cobrar el Fondo Aeronáutico.	Sentencia judicial desfavorable en primera instancia. En la actualidad, se espera fallo respecto de la apelación presentada por la empresa. Con el fin de suspender la exigencia del crédito tributario se hizo un depósito en garantía a la Corte por (R\$ 260.223.373,10 -valores originales en 2012/2013), actualmente en MUSS63.256. El 29/03/2016 se publicó la decisión judicial intimando el Perito para ofrecer todas las aclaraciones solicitadas por las partes en un plazo de 30 días. El 21/06/2016 se presentó la petición de las actoras que solicitan la recepción del dictamen de su asistente y el juicio urgente de la controversia. En caso de perder la causa, no existe monto comprometido adicional al depósito en garantía ya realizado.	68.821
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Receita Federal do Brasil.	10880.725950/2011-05	Compensación de créditos del Programa de Integración Social (PIS) y Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social (COFINS) declaradas en DCOMPs.	La objeción (manifestações de inconformidade) presentada por la empresa fue rechazada, razón por la cual se presentó un recurso voluntario. El 08/06/2015, fue distribuido/sorteado al Primer Grupo Ordinario de CARF, esperando resolución. El Recurso de TAM fue incluido en la sesión de juicio de Conselho Administrativo de Recursos Fiscais el 25/08/2016. El 07/10/2016 fue publicado un acuerdo que convirtió el proceso en diligencia. A la fecha, el valor fue reducido porque algunas compensaciones fueron aprobadas por la Receita Federal do Brasil, extinguiendo el crédito.	20.732

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u> MUSS
Aerovías de Integración Regional, AIRE S.S.A.	Circuit Court of the Eleventh Judicial Circuit in and for Miami-Dade County, Florida Juzgado 45 Civil del Circuito Bogotá - Colombia	2013-20319 CA 01	El 30 de julio de 2012 Aerovías de Integración Regional, Aires S.A. (LATAM Airlines Colombia) inició un proceso legal en Colombia contra de Regional One INC y Volvo Aero Services LLC, con el fin de que se declare que estas compañías son responsables civilmente por los perjuicios morales y materiales causados a LATAM AIRLINES COLOMBIA, derivados del incumplimiento de obligaciones contractuales del avión HK-4107. El 20 de junio de 2013 LATAM AIRLINES COLOMBIA fue notificada de la demanda radicada en los Estados Unidos de Norteamérica por Regional One INC y Dash 224 LLC por daños y perjuicios ocasionados por el avión HK-4107 argumentando incumplimiento por parte de LATAM AIRLINES GROUP S.A. de la obligación aduanera de obtener declaración de importación cuando el avión en abril de 2010 ingresó a Colombia para un mantenimiento solicitado por Regional One	Proceso en Colombia. Se encuentra a cargo del Juzgado 45 Civil del Circuito Bogotá – Colombia. El 31/10/18 el Juez corrió traslado a las partes de la objeción por error grave planteada por VAS contra la traducción presentada por el perito. El proceso entró a despacho desde el 11/03/2019 para cambiar perito de liquidación de perjuicios solicitado por LATAM AIRLINES COLOMBIA debido a que el designado anteriormente no se posesionó y para pronunciarse frente a la objeción por error grave de la traducción al español de documentos aportados en inglés, objeción presentada por VAS y de la que había corrido traslado a las partes en octubre de 2018. Mediante Auto de fecha 13/08/2019 el Juzgado 45 Civil del Circuito, no decidió sobre los asuntos pendientes sino que decretó la nulidad de lo actuado desde el 14/09/ 2018, y ordenó remitir el proceso al Juzgado 46 Civil del Circuito aplicando el artículo 121 del C.G. del Proceso que indica que no podrá transcurrir un lapso superior a un (1) año para dictar sentencia de primera o única instancia, contado a partir de la notificación del auto admisorio de la demanda y si se vence este plazo sin haberse dictado la sentencia el Juez perderá automáticamente competencia para conocer del proceso, por lo cual, al día siguiente, deberá informarlo a la Sala Administrativa del Consejo Superior de la Judicatura y remitir el expediente al juez que le sigue en turno quien asumirá competencia y proferirá la providencia dentro del término máximo de 6 meses. El proceso se remitió el 4/09/2019 al Juzgado 46 Civil del Circuito, despacho que promovió conflicto negativo de competencia y lo remitió al Tribunal Superior de Bogotá para que decidiera cuál despacho, 45 ó 46 debe continuar con el manejo del proceso. El Tribunal decidió que debe continuar el Juzgado 45 con el manejo del proceso, por lo que este despacho en 15/01/2020 ha reactivado el trámite procesal ordenando el traslado a las partes de la objeción presentada por VAS por error grave de la traducción al español de documentos aportados en inglés. El 24/02/2020 declara que las partes no se pronunciaron sobre la objeción presentada por VAS y requiere a la parte actora para que por su conducto remita dictamen pericial de perjuicios correspondiente a las pretensiones de la demanda. Desde 16/03/20 se presenta suspensión de términos en Juzgados por la pandemia. El 01/07/20 se reactivan términos judiciales. El 18/09/20 se radica dictamen pericial de perjuicios solicitado por el Juzgado. El 12/12/20 el Juzgado ordena correr traslado del dictamen a las partes. Proceso en Florida. El 04/06/2019, el Tribunal Estatal permitió a REGIONAL ONE adicionar un reclamo nuevo contra LATAM AIRLINES COLOMBIA por incumplimiento de contrato verbal. Dado el nuevo reclamo, LATAM AIRLINES COLOMBIA solicitó al Tribunal aplazar el juicio de agosto 2019 para poder investigar los hechos alegados por REGIONAL ONE para probar un contrato verbal. Continuó la etapa de descubrimiento de hechos, incluyendo las declaraciones verbales de los expertos de ambas partes, las cuales se han venido realizando desde el mes de marzo de 2020. Dada la pandemia del Covid-19 y la suspensión de los juicios en el Condado de Miami-Dade, el Tribunal canceló el juicio programado para junio 2020. Además, los reclamos contra Aires han quedado suspendidos dada la petición de reorganización radicada por LATAM AIRLINES GROUP S.A. y algunas de sus filiales incluida Aires, el 26 de mayo del 2020, bajo el Capítulo 11 del Código de Bancarrota de los Estados Unidos. Dash y Regional One presentaron en diciembre de 2020 un reclamo ante la Corte de Bancarrotas de los Estados Unidos, dentro de la oportunidad que tienen los acreedores para estos reclamos en el Capítulo 11, lo cual deberá seguir el proceso correspondiente.	12.443

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesales e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u> MUSS
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Receita Federal do Brasil.	10880.722.355/2014-52	El 19 de agosto 2014 el Servicio Federal de Impuestos emitió un aviso de Infracción al postular que los créditos de compensación de programa (PIS) y la Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social (COFINS) por parte de TAM no se encuentran directamente relacionados con la actividad de transporte aéreo.	Fue presentada una impugnación en el ámbito administrativo el 17/09/2014. El 01/06/2016 fueron juzgados los autos en Primera Instancia, de manera parcialmente favorable, retirando la multa aislada anteriormente aplicada. Se presentó un recurso voluntario el 30/06/2016, el cual espera juicio de Conselho Administrativo de Recursos Fiscais. Con fecha 09/09/2016, el proceso fue enviado a la Segunda Turma, Cuarta Cámara de la Tercera Sección de Juzgamiento del Consejo Administrativo de Recursos Fiscales (CARF). En septiembre de 2019 el Tribunal rechazó el recurso de la Hacienda Nacional. Hacienda Nacional presentó una queja que fue negada por el tribunal.	52.024
TAM Linhas Aéreas S.A.	Tribunal del Trabajo de Sao Paulo/SP	1001531-73.2016.5.02.0710	Acción presentada por el Ministerio Público del Trabajo para que la empresa adecúe las condiciones ergonómicas y de comodidad de los asientos.	En agosto de 2016 el Ministerio Público del Trabajo presentó una nueva acción en la localidad competente del Tribunal del Trabajo de Sao Paulo, en las mismas condiciones que el proceso 0000009-45.2016.5.02.090 informado con anterioridad, fijándose fecha de audiencia para el 22/10/2018. En marzo de 2019, fuimos notificados de la sentencia que rechazó completamente la demanda, presentando el demandante un recurso de apelación. Actualmente, esperamos que la causa sea vista por la Corte de Apelaciones.	15.260
TAM Linhas Aéreas S.A.	Ministerio de Trabajo	0001734-78.2014.5.02.0045	Acción interpuesta por el Ministerio de Trabajo, que exige el cumplimiento de la legislación sobre descansos, horas extras y otros. Tribunal del Trabajo de São Paulo.	Etapas Iniciales. Podría eventualmente afectar las operaciones y control de jornada de los empleados. El proceso ha sido ganado en primera instancia, pero el Ministerio Público apeló de esta resolución. La decisión fue mantenida en Segunda Instancia y actualmente se espera la solicitud de aclaración efectuada por el Ministerio Público. El Ministerio Público se desistió de la solicitud de aclaración y propuso recurso para la última instancia, al que no se dio seguimiento. Ministerio Público presentó un recurso interno, se espera el juicio del TST.	18.243
LATAM Airlines Group S.A.	22° Juzgado Civil de Santiago	C-29.945-2016	Con fecha 18 de enero de 2017, la Sociedad fue notificada de una demanda de responsabilidad civil por la sociedad Inversiones Ranco Tres S.A., representada por el señor Jorge Enrique Said Yarur, la cual fue interpuesta en contra de LATAM Airlines Group S.A., por supuesto incumplimiento de obligaciones contractuales derivadas del contrato de la sociedad, así como también en contra de los directores y ejecutivos Ramón Eblen Kadiz, Jorge Awad Mehech, Juan José Cueto Plaza, Enrique Cueto Plaza e Ignacio Cueto Plaza, por el supuesto incumplimiento de sus funciones como directores y ejecutivos principales de la Compañía y, adicionalmente, en el caso de Juan José Cueto Plaza, Enrique Cueto Plaza e Ignacio Cueto Plaza, por supuesto incumplimiento en cuanto controladores de obligaciones derivadas del contrato de la sociedad. LATAM ha contratado abogados especialistas para asumir su defensa.	Con fecha 22/03/2017 se procedió a contestar la demanda, presentando la contraria su réplica el 04/04/2017 y LATAM su réplica el 13/04/2017, concluyendo con este trámite la fase de discusión del juicio. Con fecha 02/05/2017 se realizó audiencia de conciliación, donde las partes no llegaron a acuerdo. Con fecha 12/05/2017 el Tribunal dictó el Auto de Prueba, resolución respecto de la cual interpusimos Recurso de Reposición por estar en desacuerdo con ciertos puntos de prueba, el cual fue parcialmente acogido por el Tribunal con fecha 27/06/2017, recibándose la causa a prueba y concluyendo el término probatorio con fecha 20/07/2017. Con fecha 01 de agosto de 2017 se presentaron nuestras observaciones a la prueba. Con fecha 13 de diciembre de 2017 fuimos notificados de la sentencia que rechazó completamente la demanda al no existir hechos imputables a LATAM. El 26 de diciembre de 2017 el demandante presentó recurso de apelación. Con fecha 23 de abril de 2019, la causa fue alegada ante la Corte de Apelaciones de Santiago, la cual con fecha 30 de abril de 2019 confirmó el fallo absolutorio del Tribunal de primera instancia, siendo condenada la contraparte en costas en ambas instancias. El día 18 de mayo de 2019, Inversiones Ranco Tres S.A. interpuso Recurso de casación en la forma y en el fondo respecto al fallo de la Corte de Apelaciones. Con fecha 29 de mayo de 2019, la Corte de Apelaciones tuvo por interpuestos ambos recursos, y actualmente se espera que estos sean vistos por la Corte Suprema.	18.646

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*) MUSS</u>
TAM Linhas Aéreas S.A.	10ª Vara das Execuções Fiscais Federais de São Paulo	0061196-68.2016.4.03.6182	Embargos a la Ejecución Fiscal N° 0020869-47.2017.4.03.6182 de Contribuciones Sociales del Lucro CSL referente a los años de 2004 a 2007.	El 16/02/2017 la ejecución fiscal fue distribuida a la 10ª Vara Federal. El 18/04/2017 se protocolizó una petición informando nuestra solicitud de presentación de garantía. Actualmente se espera la manifestación de la contraparte sobre nuestra petición. Efectuada la sustitución de la garantía. En espera de plazo para pruebas.	31.392
TAM Linhas Aéreas S.A.	Secretaria de Receita Federal	5002912.29.2019.4.03.6100	Acción judicial para discutir el débito del proceso administrativo 16643.000085/2009-47, informado en las notas anteriores y que consistía en una notificación para exigir la recuperación del Impuesto a la Renta y Contribución Social sobre la utilidad neta (SCL) derivada del detalle de gastos de royalties y del uso de la marca TAM.	Distribuida la acción el 28/02/2019. Con fecha 01/03/2019 se emite decisión judicial alejando la necesidad de garantía. Actualmente, debemos esperar la decisión final. El 06/04/2020 TAM Linhas Aéreas S.A. tuvo una decisión favorable (sentencia). El Tesoro Nacional puede apelar. Debemos esperar una decisión sobre la apelación del Tesoro.	8.862
TAM Linhas Aéreas S.A.	Delegacia de Receita Federal	10611.720630/2017-16	Juicio administrativo que trata de la multa por infracción en registro incorrecto en DI (declaración de importación)	La defensa administrativa fue presentada el día 28/09/17. En agosto de 2019 el Tribunal rechazó el recurso de la Compañía. El 17/09/2019 la Empresa presentó un Recurso Especial (CRSF). En espera de la resolución.	16.204
TAM Linhas Aéreas S.A.	Delegacia de Receita Federal	10611.720852/2016-58	Valor cobrado indebidamente de COFINS importación.	Actualmente esperamos decisión. No existe fecha probable de decisión porque depende del juzgado de la entidad administrativa.	11.598
TAM Linhas Aéreas S.A.	Delegacia de Receita Federal	16692.721.933/2017-80	Servicio Federal de Impuestos emitió un aviso de Infracción al postular que los créditos de compensación de programa (PIS) y la Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social (COFINS) por parte de TAM no se encuentran directamente relacionados con la actividad de transporte aéreo (referente a 2012).	El 29/05/2018 se presentó la defensa administrativa	24.926

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*) MUS\$</u>
SNEA (Sindicato Nacional das empresas aeroviárias)	União Federal	0012177-54.2016.4.01.3400	Juicio para discutir sobre el aumento del 72% de los valores de TAT-ADR (Tarifa de Control de Aeródromo) y TAT-APP (Tarifa de Control de Aproximación) impuesto por el Departamento de Control de Espacio Aéreo ("DECEA").	El Juicio se encuentra actualmente esperando la decisión del Recurso de Apelación presentado por SNEA.	58.919
TAM Linhas Aéreas S.A.	União Federal	2001.51.01.020420-0	TAM, junto con otras compañías del sector aéreo, es parte de una acción de repetición en Brasil, con el objetivo de buscar la declaración de inexistencia de una relación jurídico-tributaria para no verse obligada a recaudar el Adicional de Tarifa Aeroportuaria (ATAERO).	El caso se encuentra pendiente esperando la decisión en las instancias superiores de los tribunales de justicia. La cuantía es indeterminada. Si bien TAM es parte demandante, en la eventualidad de tener una sentencia negativa, TAM podría ser condenada a pagar las costas de la causa.	-0-
TAM Linhas Aéreas S.A.	Delegacia da Receita Federal	10880-900.424/2018-07	Reclamo por saldo negativo de Impuesto a la Renta de Personas Jurídicas IRPJ (año calendario 2014/ejercicio 2015), objeto de compensaciones que no fueron aceptadas.	Presentada defensa administrativa el 19/03/2018. El Juicio se encuentra actualmente esperando la decisión administrativa.	13.667
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal do Brasil	19515-720.823/2018-11	Juicio administrativo que trata de la cobranza de supuestas irregularidades en el pago de SAT para los periodos 11/2013 a 12/2017.	El 28/11/2018 se presentó la defensa administrativa. En agosto de 2019 el Tribunal rechazó el recurso de la Compañía. El 17/09/2019 la Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	95.878
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938832/013-19	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de CONFINS para el segundo trimestre de 2011, que se determinó en el régimen no acumulativo.	El 19/03/2019 se presentó la defensa administrativa. El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	12.815
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938834/013-16	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de CONFINS para el tercer trimestre de 2011, que se determinó en el régimen no acumulativo.	El 19/03/2019 se presentó la defensa administrativa. El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	9.370
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938837/013-41	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el cuarto trimestre de 2011, que se determinó en el régimen no acumulativo.	El 19/03/2019 se presentó la defensa administrativa. El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	12.556

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*) MUSS</u>
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938838/2013-96	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de CONFINS para el segundo trimestre de 2012, que se determinó en el régimen no acumulativo.	Presentamos la defensa administrativa. El Tribunal rechazó el recurso de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	8.665
TAM Linhas Aéreas S.A.	Tribunal do Trabalho de Minas Gerais (2° Vara do Trabalho de Pedro Leopoldo/MG)	0012541-56.2016.5.03.0144	Acción colectiva por medio del cual el Sindicato dos Aeroviários de MG solicita que se condene a TAM a efectuar el pago correspondiente al cálculo correcto de los domingos y festivos.	Audiencia celebrada el 17/12/2019. En 30/04/2020, fuimos notificados de la sentencia judicial desfavorable en primera instancia, presentando un recurso de apelación. La Corte de Apelaciones confirmó la decisión de primera instancia.	12.272
LATAM Airlines Argentina S.A.	Juzgado de 1° Instancia en lo Comercial N° 15 de Buenos Aires	11479/2012	Juicio iniciado por Proconsumer y la señora Rafaela Cabrera por cobro de tarifas en forma discriminada a usuarios extranjeros respecto de los nacionales por servicios contratados en Argentina.	El 07/03/2019 el Juez de primera instancia rechazó la demanda iniciada por la señora Cabrera e hizo lugar a la falta de legitimación opuesta por Proconsumer. El fallo fue apelado por la parte demandante con fecha 08.04.19 y se encuentra a resolver por la Sala D.	-0-
LATAM Airlines Group Argentina, Brasil, Perú, Ecuador, y TAM Mercosur.	Juzgado de 1° Instancia en lo Civil y Comercial Federal N° 11 de la ciudad de Buenos Aires	1408/2017	Juicio iniciado con fecha 14/03/2017 por Consumidores libres Coop. Ltda. de provisión de servicios, pidiendo la devolución de ciertas tasas o diferencia del valor de tasas a los pasajeros que en los últimos 10 años hayan comprado un ticket y no lo hayan utilizado.	Después de una discusión de dos años por temas de jurisdicción y competencia, la demanda quedó radicada en el Juzgado de 1° Instancia en lo Civil y Comercial Federal N° 11 de la ciudad de Buenos Aires y con fecha 19/03/2019, se presentó la contestación de la demanda.	-0-
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10.880.938842/2013-54	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de CONFINS para el tercer trimestre de 2012, que se determinó en el régimen no acumulativo.	Presentamos la defensa administrativa. El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución	9.169
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10.880.938844/2013-43	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de CONFINS para el tercer trimestre de 2012, que se determinó en el régimen no acumulativo.	Presentamos la defensa administrativa. El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución	8.655

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*) MUSS</u>
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Brasil	Federal de 10880.938841/2013-18	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de CONFINS para el segundo trimestre de 2012, que se determinó en el régimen no acumulativo.	Presentamos la defensa administrativa. El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	8.189
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Brasil	Federal de 10840.727719/2019-71	Cobranza del Impuesto PIS/COFINS del periodo de 2014.	Defensa administrativa presentada el 11.01.2020. El Tribunal rechazó el recurso de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	33.551
Latam-Airlines Ecuador S.A.	Tribunal Fiscal	Distrital de lo 17509-2014-0088	Fiscalización del Impuesto a la Renta 2006, en donde nos desconocieron gastos por combustible, tasas, entre otros, por no contar con los sustentos necesarios según lo indicado por la Administración.	Con fecha 06/08/2018 el Tribunal Distrital de lo contencioso tributario emitió la sentencia negando la solicitud de devolución por pago indebido. El 5 de septiembre se procedió a presentar el recurso de Casación en contra de la sentencia emitida por parte del Tribunal, estamos a la espera de la resolución por parte de los jueces de Casación. Al 31/12/18, los abogados han considerado que las probabilidades de recuperar este importe se han reducido al 30-40% por lo que se ha procedido a incrementar la provisión a \$ 8.7 MM. Al 31/12/19 considerando el porcentaje de pérdida (mayor al 50%) hemos aplicado la CINIIF 23 y hemos contabilizado en el rubro de Impuesto a la Renta toda la provisión.	12.505
Latam Airlines Group S.A.	Southern District of Florida. United States District Court	19cv23965	Acción civil presentada por José Ramón López Regueiro en contra de American Airlines INC y Latam Airlines Group S.A., solicitando indemnización por daños y perjuicios por el uso comercial del Aeropuerto Internacional José Martí de Cuba que indica fue reparado y acondicionado por su familia, previo al cambio de gobierno del año 1959.	Con fecha 27/09/2019 LATAM Airlines Group S.A. fue emplazada de esta demanda. El 26 de noviembre de 2019 LATAM Airlines Group presentó una moción para desestimar el caso. Seguidamente, y como consecuencia de dicha moción, se presentó el 23 de diciembre de 2019 una moción para suspender la etapa de descubrimiento mientras la Corte toma una posición en la moción de desestimación. El 06/04/20 la Corte emitió una Orden de Suspensión temporal dada la incapacidad de proceder con el caso de manera regular como resultado de la duración indefinida y restricciones de la pandemia mundial. Las partes deben notificar a la Corte mensualmente la posibilidad de seguir adelante. Cuantía indeterminada.	-0-

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*) MUSS</u>
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910559/2 017-91	Trata de la compensación no homologada de Cofins.	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	10.185
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910547/2 017-67	Trata de la compensación no homologada de Cofins Exportacion.	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	11.839
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910553/2 017-14	Trata de la compensación no homologada de Cofins Exportacion	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	11.324
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910555/2 017-11	Trata de la compensación no homologada de Cofins	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en 12/2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	11.976
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910560/2 017-16	Trata de la compensación no homologada de Cofins	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	10.354
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910550/2 017-81	Trata de la compensación no homologada de Cofins expotacion	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	12.117
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910549/2 017-56	Trata de la compensación no homologada de Cofins expotacion	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	10.153
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910557/2 017-01	Trata de la compensación no homologada de Cofins	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	9.604
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal do Brasil	10840.722712/2 020-05	Juicio administrativo que trata de la cobranza de PIS/Cofins proporcionalidad (año fiscal 2015).	Defensa administrativa presentada el 28.05.2020. Se encuentra en espera de la decisión.	26.454
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal do Brasil	10880.978948/2 019-86	Trata de la compensación/reembolso no homologada de Cofins para el 4º Trimestre de 2015.	El 14/07/2020 TAM presentó la defesa administrativa. Se encuentra en espera de la decisión.	15.114

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*) MUSS</u>
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal do Brasil	10880.978 946/2019-97	Trata de la compensación/reembolso no homologada de Cofins para el 3° Trimestre de 2015	El 14/07/2020 TAM presentó la defensa administrativa. Se encuentra en espera de la decisión.	9.159
TAM Linhas Aereas S.A.	Receita Federal do Brasil	10880.978 944/2019-06	Trata de la compensación/reembolso no homologada de Cofins para el 2° Trimestre de 2015	El 14/07/2020 TAM presentó la defensa administrativa. Se encuentra en espera de la decisión.	9.723
Latam Airlines Group S.A.	23° Juzgado Civil de Santiago	C-8498-2020	Demanda Colectiva interpuesta por la Corporación Nacional de Consumidores y Usuarios (CONADECUS) en contra de LATAM Airlines Group S.A. por supuestas infracciones a la Ley sobre Protección de los Derechos de los Consumidores con motivo de las cancelaciones de vuelos producidas con ocasión de la Pandemia del COVID-19, solicitando la nulidad de eventuales cláusulas abusivas, la imposición de multas y la indemnización de perjuicios en defensa del interés colectivo de los consumidores. LATAM ha contratado abogados especialistas para asumir su defensa.	Con fecha 25/06/2020 fuimos notificados de la demanda. Con fecha 04/07/2020 presentamos un recurso de reposición en contra de la resolución que declaró admisible la acción deducida por CONADECUS, cuya resolución a la fecha se encuentra pendiente. Con fecha 11/07/2020 solicitamos al Tribunal dar cumplimiento a la suspensión de la presente causa, decretada por el 2° Juzgado Civil de Santiago, en reconocimiento del procedimiento de reorganización extranjera conforme a la Ley N° 20.720, por todo el periodo que dure dicho procedimiento, solicitud que fue acogida por el Tribunal. Respecto a esta resolución, CONADECUS presentó Recurso de Reposición, con apelación en subsidio. La reposición fue rechazada por Tribunal con fecha 03/08/2020, teniendo por interpuesto recurso de apelación en subsidio. El recurso de apelación se encuentra actualmente pendiente ante la Corte de Apelaciones de Santiago. La cuantía por el momento es indeterminada. Proceso en Nueva York. Paralelamente al juicio en Chile, con fecha 31/08/2020 CONADECUS presentó un recurso ante el Tribunal de Quiebras de Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York (el "Tribunal de Quiebras") con motivo de la suspensión automática impuesta por la sección 362 del Código de Quiebras de Estados Unidos, el cual prohíbe a las partes, entre otras cosas, iniciar o continuar demandas que involucren reclamos pre petition contra los Deudores, solicitando (i) levantar la suspensión automática en la medida necesaria para continuar tramitando la demanda colectiva interpuesta contra LATAM en Chile y (ii) programar una audiencia conjunta entre el Tribunal de Quiebras y el Segundo Juzgado Civil de Santiago en Chile (el "Tribunal de Insolvencia de Chile") para conocer de los asuntos relacionados con los reclamos de CONADECUS en Chile. Con fecha 18/12/2020, el Tribunal de Quiebras accedió parcialmente a la solicitud de CONADECUS, sólo en el sentido de permitirles continuar con su apelación contra la resolución del 23° Juzgado Civil de Santiago y sólo para los efectos que la Corte de Apelaciones determine si procede o no la suspensión en virtud de la Ley de Insolvencia chilena. El 31/12/2020 CONADECUS solicitó continuar con su apelación en contra de la resolución del 25° Juzgado Civil que aprobó la conciliación entre AGRECU y LATAM..	-0-
Latam Airlines Group S.A.	25° Juzgado Civil de Santiago	C-8903-2020	Demanda Colectiva interpuesta por la Asociación de Consumidores y Usuarios (AGRECU) en contra de LATAM Airlines Group S.A. por supuestas infracciones a la Ley sobre Protección de los Derechos de los Consumidores con motivo de las cancelaciones de vuelos producidas con ocasión de la Pandemia del COVID-19, solicitando la nulidad de eventuales cláusulas abusivas y la indemnización de perjuicios en defensa del interés colectivo y difuso de los consumidores. LATAM ha contratado abogados especialistas para asumir su defensa.	Con fecha 07 de julio de 2020 fuimos notificados de la demanda. El 21/08/2020 presentamos nuestra Contestación. Con fecha 01/10/2020 se realizó la audiencia de conciliación donde arribamos a una Conciliación con AGRECU, la que fue aprobada por el Tribunal con fecha 05/10/2020. Con fecha 07/10/2020, el 25° Juzgado Civil certificó que la resolución que aprobó la conciliación se encontraba firme y ejecutoriada. El 04/10/2020 CONADECUS presentó un escrito haciéndose parte y oponiéndose al acuerdo, lo cual fue rechazado con fecha 05/10/2020. CONADECUS solicitó la corrección de oficio el 08/10/2020 y la nulidad de todo lo obrado el 22/10/2020, las cuales fueron rechazadas con costas los días 16/11/2020 y 20/11/2020 respectivamente. Actualmente CONADECUS mantiene recursos de apelación en contra de estas resoluciones. La cuantía por el momento es indeterminada.	-0-

- Con el propósito de hacer frente a las eventuales obligaciones económicas que se deriven de los procesos judiciales vigentes al 31 de diciembre de 2020, ya sean de carácter civil, laboral o tributario, LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, ha constituido provisiones, las cuales se incluyen en rubro Otras provisiones no corrientes que se revelan en Nota 21.
 - La Sociedad no ha revelado la probabilidad de éxito para cada contingencia individual para así no afectar negativamente la resolución de estas.
 - Producto de las devoluciones de aviones y motores realizadas a través del proceso de reorganización, de acuerdo a las normas establecidas en el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América, que permite el rechazo de algunos contratos, las contrapartes podrían presentar reclamos que, en el caso de ser admitidos por la Corte, podrían resultar en obligaciones contingentes para la Compañía, las cuales a esta fecha no son cuantificables.
- (* La Sociedad ha informado montos comprometidos sólo en aquellos juicios en los cuales ha sido posible efectuar una estimación fiable de sus efectos financieros y la posibilidad de cualquier reembolso, de acuerdo a lo establecido en el párrafo 86 de la NIC 37 Provisiones, Pasivos contingentes y Activos contingentes.

II. Investigaciones gubernamentales.

- 1) Con fecha 06/04/2019, LATAM Airlines Group S.A. recibió la notificación de la resolución emitida por la Fiscalía Nacional Económica (FNE), que da inicio a una investigación sobre el programa de pasajero frecuente LATAM Pass, cuyo último movimiento en la Causa Rol N° 2530-19 que lleva esta investigación corresponde a la respuesta a un oficio en mayo de 2019.
- 2) Con fecha 09/07/2019, LATAM Airlines Group S.A. recibió la resolución emitida por la Fiscalía Nacional Económica (FNE), que da inicio a una investigación sobre el Acuerdo de Alianza entre LATAM Airlines Group S.A. y American Airlines INC, cuyo último movimiento en la Causa Rol N° 2565-19 que lleva esta investigación corresponde a una declaración de fecha 11 de septiembre de 2019.
- 3) El 26/07/2019 el SERNAC emitió el Ord. N°12.711 mediante el cual se propuso el inicio de un procedimiento voluntario colectivo respecto de informar eficazmente a los pasajeros sobre los derechos que les asisten en los casos de cancelación de vuelos o no presentación a embarque, como asimismo el deber de restituir las respectivas tasas de embarque conforme lo dispone el art. 133 C del Código Aeronáutico. La Compañía voluntariamente ha decidido participar de este procedimiento, en el cual se ha llegado a acuerdo con fecha 18 de marzo de 2020, lo que implica la devolución de tasas de embarque a partir del 1 de septiembre de 2021, con una cuantía inicial de MUS\$ 5.165, más MUS\$ 565, como asimismo la información a cada pasajero que desde el 18 de marzo de 2020 no haya volado, que las tasas de embarque se encuentran a su disposición.
- 4) Con fecha 15/10/2019, LATAM Airlines Group S.A. recibió la resolución emitida por la Fiscalía Nacional Económica (FNE), que da inicio a una investigación sobre el Acuerdo entre LATAM Airlines Group S.A. y Delta Airlines Inc. cuyo último movimiento en la Causa Rol N° 2585-19 que lleva esta investigación corresponde a la respuesta a un oficio en febrero de 2021.

- 5) Con fecha 23 de febrero de 2021 En el marco de la investigación Rol N° 2484-18, LATAM Airlines Group S.A. recibió el Oficio Ordinario N° 243 de 2021 emitido por la Fiscalía Nacional Económica (FNE), que solicita antecedentes respecto a tarifas de carga y pasajeros. En los años 2018 y 2019 se habían recibido solicitudes de información por denuncias asociadas al transporte de carga aérea, cuya última actividad ocurrió en diciembre 2019. En esta nueva notificación se amplía la solicitud de información al negocio de pasajeros en razón de nuevas denuncias recibidas por la FNE.

NOTA 32 - COMPROMISOS

(a) Compromisos por préstamos obtenidos

La Sociedad y sus filiales no mantienen contratos de crédito que señalen límites a algunos indicadores financieros de la Sociedad o las filiales, con excepción del detallado a continuación:

Respecto a la línea de crédito comprometida renovable ("Revolving Credit Facility") establecida con un consorcio de doce bancos liderado por Citibank, con garantía de aviones, motores, repuestos y suministros por un monto total comprometido de US\$ 600 millones, ésta contempla restricciones de liquidez mínima, medida a nivel de la Sociedad Consolidada (con un nivel mínimo de US\$ 750 millones) y medida a nivel individual para las sociedades LATAM Airlines Group S.A. y TAM Linhas Aéreas S.A. (con un nivel mínimo de US\$ 400 millones). El cumplimiento de estas restricciones es una condición precedente para poder utilizar la línea; si la línea está utilizada, dichas restricciones deben informarse trimestralmente, y el no cumplimiento de estas restricciones genera la aceleración del crédito. Al 31 de diciembre de 2020, esta línea de crédito se encuentra completamente utilizada.

Al 31 de diciembre de 2020, la Sociedad está en cumplimiento de todos los indicadores financieros detallados anteriormente.

Por otra parte, los contratos de financiamiento de la Sociedad establecen en forma general cláusulas relativas a cambios en la estructura de propiedad y en el controlador y disposición de los activos (lo que se refiere principalmente a transferencias importante de activos).

Según la Sección 362 del Código de Bancarrota, la presentación de peticiones voluntarias de quiebra suspendió automáticamente la mayoría de las acciones contra los Deudores, incluidas la mayoría de las acciones para cobrar las deudas incurridas antes de la fecha de la petición o para ejercer control sobre la propiedad de los Deudores.

En consecuencia, las contrapartes no pueden emprender ninguna acción como resultado de dichos supuestos incumplimientos. Específicamente, los contratos de financiamiento de la Compañía establecen en general que la presentación de procedimientos de bancarrota o procedimientos similares constituyen un "Event of Default", los cuales son inaplicables bajo el Código de Bancarrota. En este momento, la Compañía no ha recibido avisos de terminación de acuerdos de financiamiento, sobre la base de tal evento de incumplimiento.

Con fecha 29 de septiembre de 2020 la sociedad firmó el denominado "Financiamiento DIP", que contempla restricciones de liquidez mínima de por al menos US\$400 millones a nivel consolidado.

Las obligaciones de LATAM para con los acreedores del Financiamiento DIP gozan de una súper preferencia administrativa reconocida conforme al Capítulo 11 del Código de Quiebras de los Estados Unidos de América respecto de los demás pasivos, de la sociedad y de las entidades de su grupo empresarial que se hayan acogido al procedimiento bajo el Capítulo 11 ("Filiales Afectas"), previos al inicio del procedimiento bajo el Capítulo 11.

Asimismo, con el fin de garantizar los créditos bajo el Financiamiento DIP, LATAM y las Filiales Afectas otorgaron ciertas garantías, incluyendo, pero no limitado a, (i) garantías reales a ser constituidas sobre ciertos activos específicos, tales como motores de repuesto, inventario de repuesto, acciones en ciertas filiales (incluyendo, pero no limitado a, (a) prenda sobre las acciones de propiedad de LATAM en LAN Cargo S.A., Inversiones Lan S.A., Lan Pax Group S.A., LATAM Travel II S.A., Technical Training Latam S.A. y Holdco I S.A., (b) prenda sobre las acciones de propiedad de LAN Cargo S.A. en Transporte Aéreo S.A., Inversiones Lan S.A., Fast Air Almacenes de Carga S.A. y Lan Cargo Inversiones S.A. y (c) prenda sobre las acciones de propiedad de Inversiones LAN S.A. en LAN Cargo S.A., Transporte Aéreo S.A., Lan Pax Group S.A., Fast Air Almacenes de Carga S.A., LATAM Travel Chile II S.A., Technical Training LATAM S.A. y Lan Cargo Inversiones S.A.), entre otros, conforme a las leyes de las jurisdicciones en las cuales éstos se encuentran ubicados, (ii) garantías personales de las Filiales Afectas y (iii) una garantía real de naturaleza general sobre activos de LATAM y las Filiales Afectas distintos de ciertos "Activos Excluidos" que comprenden, entre otras cosas, las aeronaves y el "Carve-Out" que comprende, entre otras cosas, ciertos fondos destinados a gastos del procedimiento bajo el Capítulo 11.

b) Otros compromisos

Al 31 de diciembre de 2020, la Sociedad mantiene vigentes cartas de crédito, boletas de garantía y pólizas de seguro de garantía, según el siguiente detalle:

Acreedor/Garantía	Nombre deudor	Tipo	Valor MUS\$	Fecha de liberación
Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria	LataM Airlines Perú S.A.	Treinta y tres cartas de crédito	188.524	20-ene-21
Aena Aeropuertos S.A.	LataM Airlines Group S.A.	Tres Cartas de Crédito	2.871	04-dic-21
American Alternative Insurance Corporation	LataM Airlines Group S.A.	Once cartas de Crédito	4.240	05-abr-21
Comisión Europea	LataM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	9.682	29-mar-21
Empresa Pública de Hidrocarburos del Ecuador EP Petroecuador	LataM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	1.500	18-jun-21
Metropolitan Dade County	LataM Airlines Group S.A.	Ocho cartas de crédito	2.463	09-abr-21
BBVA	LataM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	4.476	16-ene-22
JFK International Air Terminal LLC.	LataM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	2.300	27-ene-21
Sociedad Concesionaria Pudahuel S.A.	LataM Airlines Group S.A.	Quince cartas de crédito	1.953	01-abr-21
Servicio Nacional de Aduanas	LataM Airlines Group S.A.	Seis cartas de Crédito	2.574	01-abr-21
Tesorería Nacional de la República	LataM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	1.416	30-abr-21
Procon	Tam Linhas Aéreas S.A.	Trece póliza de seguro de garantía	14.972	01-abr-21
União Federal	Tam Linhas Aéreas S.A.	Seis póliza de seguro de garantía	53.718	09-nov-21
Procuradoria da Fazenda Nacional	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una carta de crédito	6.060	10-ago-21
Tribunal de Justiça de São Paulo.	Tam Linhas Aéreas S.A.	Dos cartas de crédito	1.047	23-sep-24
17ª Vara Cível da Comarca da Capital de João Pessoa/PB.	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	2.300	25-jun-23
14ª Vara Federal da Seção Judiciária de Distrito Federal	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.373	29-may-25
Vara das Execuções Fiscais Estaduais	Tam Linhas Aéreas S.A.	Dos póliza de seguro de garantía	2.722	05-jul-23
Vara Cível Campinas SP.	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.487	14-jun-24
JFK International Air Terminal LLC.	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una carta de crédito	1.300	10-ene-21
7ª Turma do Tribunal Regional Federal da 1ª Região	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	41.993	20-abr-23
Vara de Execuções Fiscais Estaduais da Comarca de São Paulo	Tam Linhas Aéreas S.A.	Tres póliza de seguro de garantía	10.775	05-jul-23
Bond Safeguard Insurance Company	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una carta de crédito	2.700	14-jul-21
União Federal Fazenda Nacional	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	2.304	16-nov-25
Absa Linhas Aereas Brasileira S.A.	Absa Linhas Aereas Brasileira S.A.	Cinco póliza de seguro de garantía	31.247	22-feb-21
Vara Federal da Subseção de Campinas SP	Absa Linhas Aereas Brasileira S.A.	Una carta de crédito	1.560	20-feb-23
Tribunal de Justiça de São Paulo.	Absa Linhas Aereas Brasileira S.A.	Dos cartas de crédito	5.084	23-sep-24
7ª Turma do Tribunal Regional Federal da 1ª Região	Absa Linhas Aereas Brasileira S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.638	07-may-23
			<u>404.279</u>	

Las cartas de crédito relacionadas con activos por derecho de uso se incluyen en Nota 17 Propiedades, plantas y equipos letra (d) Información adicional Propiedades, plantas y equipos, en numeral (i) Propiedades, plantas y equipos entregados en garantía.

NOTA 33 - TRANSACCIONES CON PARTES RELACIONADAS

(a) A continuación se detallan las Transacciones con partes relacionadas:

RUT	Nombre	Naturaleza de relación	País de origen	Naturaleza de transacciones	Moneda o unidad de ajuste	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
						2020	2019
						MUS\$	MUS\$
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA.	Director Relacionado	Chile	Venta de pasajes	CLP	28	16
				Préstamos recibidos (*)	US\$	(100.013)	-
				Intereses recibidos (*)	US\$	(5.700)	-
78.591.370-1	Bethia S.A. y Filiales	Director Relacionado	Chile	Servicios prestados de transporte de carga	CLP	-	556
				Servicios recibidos de courier Nac. e Internacional	CLP	-	(3)
				Comisiones por venta incurridas	CLP	-	(218)
				Servicios recibidos publicidad	CLP	-	(726)
87.752.000-5	Granja Marina Tomagaleones S.A.	Accionista común	Chile	Ingresos por servicios prestados	CLP	13	61
76.335.600-0	Parque de Chile S.A.	Director Relacionado	Chile	Ingresos por servicios prestados venta pasajes	CLP	-	9
96.989.370-3	Río Dulce S.A.	Director Relacionado	Chile	Ingresos por servicios prestados venta pasajes	CLP	5	-
Extranjera	Patagonia Seafoods INC	Director Relacionado	Estados Unidos	Servicios prestados de transporte de carga	USD	40	-
Extranjera	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.	Accionista Común	Brasil	Servicios prestados transporte pasajero	BRL	13	58
				Servicios prestados transporte carga	BRL	-	2
				Servicios recibidos transporte pasajero	BRL	-	(10)
Extranjera	Qatar Airways	Accionista Indirecto	Qatar	Servicios prestados arriendo avión	US\$	22.215	39.528
				Servicios recibidos interlineal	US\$	(4.736)	(2.050)
				Servicios prestados interlineal	US\$	3.141	3.739
				Servicios prestados Handling	US\$	1.246	1.106
				Compensación por devolución anticipada de aviones	US\$	9.240	-
				Servicios prestados/recibidos otros	US\$	1.160	996
Extranjera	Delta Air Lines, Inc.	Accionista	Estados Unidos	Servicios recibidos interlineal	US\$	(4.160)	-
				Servicios prestados interlineal	US\$	4.357	-
				Compensación por cancelación de compra de aviones	US\$	62.000	-
				Servicios prestados mantenimiento	US\$	3.310	-
				Servicios prestados/recibidos otros	US\$	30	-
Extranjera	QA Investments Ltd	Accionista común	Jersey Channel Islands	(*) Préstamos recibidos	US\$	(125.016)	-
				(*) Intereses recibidos	US\$	(7.125)	-
Extranjera	QA Investments 2 Ltd	Accionista común	Jersey Channel Islands	(*) Préstamos recibidos	US\$	(125.016)	-
				(*) Intereses recibidos	US\$	(7.125)	-
Extranjera	Lozuy S.A.	Accionista común	Uruguay	(*) Préstamos recibidos	US\$	(25.003)	-
				(*) Intereses recibidos	US\$	(1.425)	-

(*) Operaciones correspondientes a los préstamos DIP tramo C.
Los saldos correspondientes a Cuentas por cobrar y cuentas por pagar a entidades relacionadas están revelados en Nota 9.
Las transacciones entre partes relacionadas se han realizado en condiciones de mercado y debidamente informadas.

(b) Compensaciones al personal directivo clave y administrador

La Sociedad ha definido para estos efectos considerar personal clave, a los ejecutivos que definen políticas y lineamientos macro para la Sociedad y que afectan directamente los resultados del negocio, considerando los niveles de Vicepresidentes, Gerentes Generales y Directores.

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2020	2019
	MUS\$	MUS\$
Remuneraciones	8.395	13.701
Honorarios de administradores	257	411
Beneficios no monetarios	1.719	1.815
Beneficios a corto plazo	13.624	31.124
Beneficios a largo plazo	-	8.577
Pagos basados en acciones	-	3.296
Beneficios por terminación (*)	4.539	1.428
Total	28.534	60.352

(*) Incluye beneficios por terminación por MUS\$ 489, relacionados con la reorganización dentro del marco del Capítulo 11 y clasificados como gastos de actividades de reestructuración (Nota 27)

NOTA 34 - PAGOS BASADOS EN ACCIONES

Plan de compensaciones LP3 (2020- 2023)

La Sociedad implementó un programa para un grupo de ejecutivos, que dura hasta marzo de 2023, con un periodo de exigibilidad entre octubre de 2020 y marzo de 2023, en donde el porcentaje de cobro, es anual y acumulativo. La metodología es una asignación, de cantidad de unidades, en donde se pone una meta del valor de la acción.

El bono se activa, si se cumple el objetivo del precio de la acción definido en cada año. En caso el bono se acumule, hasta el último año, el bono total se duplica (en caso del precio de la acción se active).

Este Plan de compensaciones aún no se encuentra provisionado debido a que el precio de la acción exigible para su cobro está bajo el objetivo inicial.

NOTA 35 - ESTADO DE FLUJO DE EFECTIVO

(a) La Sociedad ha realizado transacciones no monetarias relacionadas principalmente con arrendamientos financieros, los cuales se encuentran descritos en la Nota 19 Otros pasivos financieros.

(b) Otras entradas (salidas) de efectivo:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2020	2019
	MUS\$	MUS\$
Derivados de combustible	(46.579)	(9.966)
Garantías márgenes de derivados	14.962	(21.200)
Impuestos sobre transacciones financieras	(1.261)	(11.369)
Primas derivados de combustible	(3.949)	(17.102)
Comisiones bancarias, impuestos pagados y otros	(5.828)	(20.627)
Garantías	(44.279)	(5.474)
Depósitos judiciales	38.527	(22.976)
Compensaciones Delta	62.000	350.000
Total Otras entradas (salidas) Flujo de operación	13.593	241.286
Impuesto sobre transacciones financieras	(2.192)	(2.249)
Total Otras entradas (salidas) Flujo de inversión	(2.192)	(2.249)
Liquidación contratos de derivados	(107.788)	(2.976)
Financiamiento anticipos de aeronaves	-	(55.728)
Total Otras entradas (salidas) Flujo de financiación	(107.788)	(58.704)

(c) Dividendos:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2020	2019
	MUS\$	MUS\$
Latam Airlines Group S.A.	-	(54.580)
Latam Airlines Perú S.A. (*)	(571)	(536)
Total Dividendos Pagados	(571)	(55.116)

(*) Dividendos pagados a accionistas minoritarios.

(d) Reconciliación de pasivos provenientes de actividades de financiación:

Obligaciones con instituciones financieras	Saldo al 31 de diciembre de	Flujos de			Movimientos no flujo		Saldo al 31 de diciembre de
		Obtención	Pago		Interés devengado y otros (*)	Reclasificaciones	
			Capital	Capital			
	2019	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	2020
Préstamos a exportadores	341.475	165.000	(359.000)	(4.140)	8.366	-	15.170
Préstamos bancarios	217.255	265.627	(4.870)	(2.397)	49.658	-	525.273
Obligaciones garantizadas	2.157.327	192.972	(48.576)	(21.163)	(823.984)	(137.720)	138.856
Otras obligaciones garantizadas	580.432	136.188	(42.721)	(27.744)	67.268	-	193.116
Obligaciones con el público	2.064.934	-	(774)	(55.613)	174.860	-	2.83.407
Arrendamientos financieros	1730.843	-	(236.744)	(52.155)	34.837	137.720	164.501
Otros préstamos	101.261	-	(101.026)	(115)	916	-	-
Pasivos por arrendamientos	3.172.157	-	(12.063)	(46.055)	116.967	-	3.121.006
Total Obligaciones con instituciones financieras	10.365.684	1.985.480	(915.774)	(210.418)	(371.112)	-	10.853.860

Obligaciones con instituciones financieras	Saldo al 31 de diciembre de	Flujos de			Movimientos no flujo		Saldo al 31 de diciembre de
		Obtención	Pago		Interés devengado y otros	Reclasificaciones	
			Capital	Capital			
	2018	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	2019
Préstamos a exportadores	400.721	93.000	(145.505)	(12.934)	6.193	-	341.475
Préstamos bancarios	222.741	164.095	(165.549)	(11.352)	7.320	-	217.255
Obligaciones garantizadas	2.534.021	607.797	(282.721)	(93.335)	93.286	(701.721)	2.157.327
Otras obligaciones garantizadas	673.452	-	(92.549)	(28.417)	27.946	-	580.432
Obligaciones con el público	1.553.079	1.009.836	(487.086)	(144.932)	134.037	-	2.064.934
Arrendamientos financieros	1.624.854	-	(591.861)	(72.311)	68.440	701.721	1.730.843
Otros préstamos	252.858	27.864	(178.777)	(9.648)	8.964	-	101.261
Pasivos por arrendamientos	2.858.049	-	(398.992)	(177.948)	89.1048	-	3.172.157
Total Obligaciones con instituciones financieras	10.119.775	1.902.592	(2.343.040)	(550.877)	1.237.234	-	10.365.684

(*) Interés devengado y otros, incluye MUS\$ (891.407), asociado al rechazo de contratos de flota. Este monto se apertura en MUS\$ (886.895) de Otras obligaciones garantizadas y MUS\$ (4.512) de arrendamiento financieros.

(e) Anticipos de aeronaves

A continuación, se presentan los flujos de efectivo asociados a compras de aeronaves, los cuales se incluyen en el estado de flujo de efectivo consolidado, en el rubro de Compras de propiedades, plantas y equipos:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2020	2019
	MUS\$	MUS\$
Aumentos (pagos)	(31.803)	(86.288)
Recuperos	8.157	349.702
Total flujos de efectivo	(23.646)	263.414

(f) Adiciones de activo fijo e intangibles

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2020	2019
	MUS\$	MUS\$
Flujos de efectivo procedentes de:		
Compras de Propiedades, plantas y equipos:	324.264	1.276.621
Adiciones asociados a mantenimiento	173.740	453.827
Otras adiciones	150.524	822.794
Compras de activos intangibles	75.433	140.173
Otras adiciones	75.433	140.173

(g) El efecto neto de la aplicación de hiperinflación en el estado flujo de efectivo consolidado por el período terminado al 31 de diciembre corresponde a:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2020	2019
	MUS\$	MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	18.347	118.797
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	(13.872)	64.516
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	-	(56.866)
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(4.475)	(126.447)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	-	-

NOTA 36 - MEDIOAMBIENTE

LATAM Airlines Group S.A tiene un compromiso con el desarrollo sostenible buscando generar valor social, económico y ambiental para los países donde opera y para todos sus stakeholders. La empresa gestiona los temas socio-ambientales a nivel corporativo, centralizado en la Gerencia de Asuntos Corporativos y Sostenibilidad. La compañía tiene el compromiso de monitorear y mitigar su impacto al medioambiente en todas sus operaciones terrestres y aéreas, siendo un actor clave en la solución y búsqueda de alternativas para los desafíos de la compañía y de su entorno.

Algunas de las funciones de la Gerencia de Asuntos Corporativos y Sostenibilidad en temas de medioambiente, en conjunto con las diversas áreas de la compañía, es velar por mantener el cumplimiento legal ambiental en todos los países donde está presente, de implementar y mantener un sistema de gestión ambiental corporativo, de usar de forma eficiente los recursos no renovables como el combustible de los aviones, de disponer de forma responsable sus residuos, y de desarrollar programas y acciones que le permitan reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero, buscando generar beneficios ambientales, sociales y económicos para la compañía y los países donde opera.

Dentro de la actual estrategia de sostenibilidad la dimensión de medioambiente se denomina Cambio Climático, y tiene como objetivo que la compañía asuma un rol de liderazgo en la región en esta temática, para lo cual trabaja en los siguientes aspectos:

- i. Implementación de sistemas de gestión y certificaciones ambientales
- ii. Promoción de una economía circular
- iii. Medición y gestión de la huella de carbono corporativa
- iv. Programa de Compensación de emisiones
- v. Desarrollo de energías y combustibles alternativos sostenibles
- vi. Creación de Valor Compartido

Durante 2020, la compañía trabajó en la actualización de su estrategia de sostenibilidad, co-construyendo esta con sus grupos de interés y expertos en distintas temáticas, que le permita responder a los nuevos desafíos que está enfrentando siendo parte de la solución, con el objetivo de ser un activo en los países donde opera y generar valor para estos. Esta actualización se hizo en plena crisis sanitaria, con la compañía convencida de que su recuperación viene de la mano de ser un líder en la región en sostenibilidad. Esta estrategia se hará pública durante 2021, una vez validada por todos los actores que participaron. A la vez, durante 2020, la compañía trabajó en las siguientes iniciativas:

- Mantenimiento de la certificación de la norma internacional ISO 14001 en la operación de carga en Miami.
- Mantenimiento de la certificación stage 2 del sistema de gestión ambiental IEnvA (IATA Environmental Assessment) cuyo alcance son los vuelos internacionales operados desde Chile, el nivel más avanzado de esta certificación; siendo la primera en el continente y una de seis líneas aéreas del mundo que tienen esta certificación.
- Mantenimiento de la certificación stage 1 del sistema de gestión ambiental IEnvA (IATA Environmental Assessment) cuyo alcance son las operaciones domésticas e internacionales de Colombia.
- Respuesta al cuestionario del DJSI (Dow Jones Sustainability Index).
- Neutralización de las operaciones domésticas aéreas en las operaciones de Colombia.

- Incorporación de energía eléctrica 100% proveniente de fuentes renovables en las instalaciones de la base de mantenimiento y el edificio corporativo de las operaciones en Chile.
- Verificación de las emisiones de la compañía bajo los esquemas EU-ETS y CORSIA.
- Fortalecimiento del programa Avión Solidario.

Se destaca que LATAM Airlines Group, durante 2020, tuvo un excelente desempeño en la evaluación de sostenibilidad del Índice de Sostenibilidad Dow Jones, el mejor de su historia. Sin embargo, la compañía fue deslistada de los distintos índices (World, MILA y Chile), por estar en Capítulo 11.

NOTA 37 - HECHOS POSTERIORES A LA FECHA DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

(1) Con fecha 28 de enero de 2021, el Tribunal del Distrito Sur de Nueva York de los Estados Unidos emitió una orden extendiendo el período exclusivo de los Deudores, para presentar un plan de reorganización dentro del Capítulo 11 hasta el 30 de junio de 2021 y extendiendo hasta el 23 de agosto de 2021, el período para obtener aceptaciones de dicho plan.

(2) Con fecha 29 de enero de 2021, de acuerdo al Procedimiento Capítulo 11, el tribunal del Distrito Sur de Nueva York de los Estados Unidos aprobó una moción para rechazar 2 aeronaves de la familia A320 registradas bajo NIFF 16 como activos por derecho de uso.

(3) El 03 de febrero de 2021, autoridades del estado de São Paulo a petición de las autoridades del distrito federal requirieron en dependencias de la filial, LATAM Airlines Brasil, información financiera y contable acerca de dos proveedores referidas al período 2012-2014, la que fue entregada por esa empresa, colaborando con el procedimiento.

(4) El 24 de febrero de 2021 LATAM y Delta Air Lines recibieron del Consejo Administrativo de Defensa Económica (CADE) en Brasil la aprobación irrestricta de su acuerdo comercial ("Acuerdo de Joint Venture Trans-Americano" o "JVA"), luego de la aprobación inicial en Septiembre de 2020.

Con posterioridad al 31 de diciembre de 2020 y hasta la fecha de emisión de estos estados financieros, no se tiene conocimiento de otros hechos de carácter financiero o de otra índole, que afecten en forma significativa los saldos o interpretación de los mismos.

Los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales al 31 de diciembre de 2020, han sido aprobados en Sesión Ordinaria de Directorio del 9 de marzo de 2021.

Afiliadas e coligadas

LATAM AIRLINES GROUP S.A.

Nome: LATAM Airlines Group S.A., R.U.T. 89.862.200-2 Professional Airline Services Inc.

Constituição: É constituída sob a forma de sociedade limitada, por escritura pública datada de 30 de dezembro de 1983, outorgada em Tabela de Eduardo Avello Arellano, cujo extrato foi registrado na Junta Comercial de Santiago à folha 20.341 número 11.248 do ano 1983 e publicado no Diário Oficial em 31 de dezembro de 1983.

Por escritura pública de 20 de agosto de 1985, outorgada em Tabela de Santiago por Miguel Garay Figueroa, a sociedade é transformada em sociedade anônima, sob a denominação de Línea Aérea Nacional Chile S.A. (hoje LATAM Airlines Group S.A.), que por disposição expressa da Lei nº 18.400, tem a qualidade de continuação jurídica da empresa pública do Estado criada em 1929 com o nome de Línea Aérea Nacional de Chile, no que se refere às comunicações aeronáuticas e radiofônicas concessões, direitos de tráfego e outras concessões administrativas.

A Reunião Extraordinária de LAN Chile S.A. de 23 de julho de 2004 concordou em alterar o nome da empresa para "LAN Airlines S.A." O extrato da escritura a que se reduziu a Ata da referida Assembleia foi lavrado na Junta Comercial de Santiago à folha 25.128 sob o número 18.764 correspondente ao ano de 2004 e publicado no Diário Oficial em 21 de agosto de 2004. A data de efetivação do nome a mudança foi em 8 de setembro de 2004.

A Reunião Extraordinária da LAN Airlines S.A. de 21 de dezembro de 2011 concordou em alterar o nome da Companhia para "LATAM Airlines Group S.A." Extrato da escritura a que se reduziu a Ata da referida Mesa foi lavrado no Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces à folha 4.238 sob o número 2.921 correspondente ao ano de 2012 e foi publicado no Diário Oficial em 14 de janeiro de 2012. O efetivo a data da mudança de nome foi 22 de junho de 2012.

LATAM Airlines Group S.A. é regido pelas normas aplicáveis às sociedades anônimas, estando inscrito para o efeito sob o nº 0306, de 22 de janeiro de 1987, no Registro de Valores da Superintendência de Valores e Seguros.

Nota: As demonstrações financeiras das subsidiárias são apresentadas neste relatório de forma resumida. As informações completas de histórico estão disponíveis ao público em nossos escritórios e na CMF.

TAM S.A. E SUBSIDIÁRIAS

Constituição: Sociedade Limitada Constituída no Brasil em maio de 1997.

Objeto: Participar como acionista de outras sociedades, especialmente em sociedades que explorem serviços de transporte aéreo regular nacional e internacional e outras atividades correlatas, relacionadas ou complementares ao transporte aéreo regular.

Capital subscrito e integralizado: MUS\$ 907.532

Participação 2020: 100,00%

Varição ano/ano (a/a): 0,00%

% dos ativos da matriz: 0,61318%

Presidente do Conselho:

Jerome Paul Jacques Cadier

Diretores:

Jerome Paul Jacques Cadier – Diretor presidente
Felipe Ignacio Pumarino Mendoza – Diretor financeiro
Euzébio Angelotti Neto – Diretor sem nomeação específica
Jefferson Cestari – Diretor sem designação específica

SUBSIDIÁRIAS DA TAM S.A.

TAM Linhas Aéreas S.A.

Individualização: Sociedade Anônima constituída no Brasil em fevereiro de 1998.

Objeto: (a) A exploração de serviço regular de transporte aéreo de passageiros, carga ou malas, nos termos da legislação em vigor; (b) Exploração de atividades complementares de serviços de transporte aéreo para o transporte de passageiros, carga e malas; (c) Prestação de serviços de manutenção, reparação de aeronaves, próprias ou de terceiros, motores, partes e peças; (d) A prestação de serviços de hangar de aeronaves; (e) prestação de serviços de manutenção de pátios e pistas, fornecimento de limpador a bordo de aeronaves; (f) Prestação de serviços de engenharia, assistência técnica e demais atividades relacionadas à indústria aeronáutica; (g) ministrar instrução e treinamento relacionado às atividades aeronáuticas; (h) análise e desenvolvimento de programas e sistemas; (i) compra e venda de peças, acessórios e equipamentos aeronáuticos; (j) desenvolvimento e execução de outras atividades relacionadas, relacionadas ou complementares ao transporte aéreo, além das expressamente listadas acima; (k) importação e exportação de óleo lubrificante acabado; e (l) exploração de serviços de correspondente bancário; e (m) armazenamento e depósito de todos os tipos de produtos, sólidos, líquidos e gases por conta de terceiros.

Capital subscrito e integralizado: MUS\$ 907.532

Participação 2020: 100,00%

Variação ano/ano (a/a): 0,00%

% dos ativos da matriz: 0,61318%

Presidente do Conselho:

Jerome Paul Jacques Cadier

Diretores:

Jerome Paul Jacques Cadier – Diretor presidente

Felipe Ignacio Pumarino Mendoza – Diretor financeiro

Euzébio Angelotti Neto – Diretor sem nomeação específica

Jefferson Cestari – Diretor sem designação específica

ABSA: Aerolinhas Brasileiras S.A.

Individualização: Sociedade Limitada Constituída no Brasil em agosto de 1995.

Objeto: (a) exploração de serviços regulares de transporte aéreo de passageiros, carga e serviços postais, nacionais e internacionais, nos termos da legislação em vigor; (b) operação das atividades auxiliares de transporte aéreo, tais como, atendimento, limpeza e reboque de aeronaves, monitoramento de carga, despacho operacional de voos, check in e check out e demais serviços previstos em legislação própria; (c) aluguel comercial e operacional, bem como transporte de aeronaves; (d) operação de serviços de manutenção e comercialização de peças, peças e equipamentos de aeronaves; e (e) desenvolvimento e execução de outras atividades correlatas, relacionadas ou complementares ao transporte aéreo, além das expressamente listadas acima.

Capital subscrito e integralizado: MUS\$ 9.755

Participação 2020: 100,00%

Variação ano/ano (a/a): 0,00%

% dos ativos da matriz: 0,0%

Presidente do Conselho:

Jerome Paul Jacques Cadier

Diretores:

Jerome Paul Jacques Cadier – Diretor Presidente

Diogo Abadio – Diretor sem designação específica

Felipe Ignacio Pumarino Mendoza – Diretor Financeiro

Jefferson Cestari – Diretor sem designação específica

Transportes Aereos del Mercosur S.A.

Individualização: Sociedade Anônima constituída no Paraguai.

Objeto: Tem um objeto social amplo que inclui atividades aeronáuticas, comerciais, turísticas, de serviços, financeiras, de representações e de investimento, com ênfase nas atividades aeronáuticas de transporte regular e não regular, interno e internacional de pessoas, coisas e / ou correspondência entre terceiros, comercial e prestação de serviços de manutenção e assistência técnica em todos os tipos de aeronaves, equipamentos, acessórios e materiais de aeronavegabilidade, entre outros.

Capital subscrito e integralizado: MUS\$ 7.867

Participação 2020: 94,98%

Variação ano/ano (a/a): 0,00%

% dos ativos da matriz: 0,08621%

Presidente do Conselho:

Enrique Alcaide Hidalgo

Diretores:

Executivo: Enrique Alcaide Hidalgo
Proprietário: Esteban Burt
Proprietário: Diego Martínez
Suplente: Augusto Sanabria Benítez

Administradores:

Enrique Alcaide Hidalgo
Esteban Burt Artaza
Diego Martinez
Enzo Pangrazio Martinez Luis Galeano

Fidelidade Viagens e Turismo S.A.

Individualização: Sociedade Anônima constituída no Brasil em dezembro de 2013.

Objeto: (i) dedicação às atividades de agências de viagens e turismo, privadas e não privadas, previstas na legislação turística em vigor; e (ii) administração e operação de atividades turísticas de eventos e lazer.

Capital subscrito e integralizado: MUS\$ 29.379

Participación 2019: 100,00%

Variación ano/ano (a/a): 0,00%

% dos ativos da matriz: 0,10315%

Diretores:

Jerome Paul Jacques Cadier – Diretor Presidente
Felipe Ignacio Pumarino Mendoza – Diretor Financeiro
Jefferson Cestari – Diretor sem designação específica
Euzébio Angelotti Neto – Diretor sem nomeação específica

Corsair Participações S.A.

Individualização: Sociedade Anônima constituída no Brasil em janeiro de 2011.

Objeto: (i) Participação em outras sociedades civis ou comerciais, na qualidade de acionista ou credor; e (ii) A administração de bens próprios.

Capital subscrito e integralizado: MUS\$ 37

Participação 2020: 100,00%

Variación ano/ano (a/a): 0,00%

% dos ativos da matriz: 0,00240%

Presidente do Conselho:

Carlos Eduardo Prado

Diretores:

Carlos Eduardo Prado – Diretor Presidente
Euzébio Angelotti Neto – Diretor

TP Franchising Ltda.

Individualização: Sociedade Limitada constituída no Brasil em agosto de 2004.

Objeto: (a) concessão de franquias; (b) a cessão temporária, gratuita ou remunerada, aos seus franqueados, de direitos de uso de marcas registradas, sistemas, conhecimentos, métodos, patentes, tecnologia de ação e quaisquer outros direitos, interesses ou propriedade, móveis ou imóveis, tangíveis ou intangíveis, que os Empresa, ser ou vir a ser titular ou licenciada, no que se refere ao desenvolvimento, implantação, operação

ou administração das franquias a serem outorgadas; (c) o desenvolvimento de qualquer atividade necessária para assegurar, na medida do possível, a manutenção e melhoria contínua dos padrões de desempenho de sua rede de franquias; (d) o desenvolvimento de modelos de implantação, operação e administração da rede de franquias e sua transmissão aos franqueados; e (e) a distribuição, venda e comercialização de passagens aéreas e produtos afins, bem como quaisquer negócios afins ou acessórios ao seu Objeto principal, podendo, ainda, participar de outras sociedades como sócia ou acionista, no Brasil ou no exterior, ou em consórcio, bem como a realização de projetos próprios, ou associar-se a projetos de terceiros, ainda que para fins de incentivos fiscais, nos termos da legislação em vigor.

Capital subscrito e integralizado: MUS\$ 6

Participação 2020: 100,00%

Variación ano/ano (a/a): 0,00%

% dos ativos da matriz: 0,00543%

Administradores:

Jerome Paul Jacques Cadier
Jefferson Cestari
Euzébio Angelotti Neto

LAN CARGO S.A. E SUBSIDIÁRIAS

Constituição: Constituída na qualidade de sociedade anônima por escritura pública datada de 22 de maio de 1970, outorgada no Tabelião Público de Sergio Rodríguez Garcés, constituição que se materializou com o aporte dos ativos e passivos da empresa Línea Aérea del Cobre Limitada (Ladeco Limitada), estabelecido em 3 de setembro de 1958 no Tabelião de Santiago do senhor Jaime García Palazuelos.

Por escritura pública de 20 de novembro de 1998, e cujo extrato foi registrado na folha 30.091 número 24.117 do Registro de Comercio de Santiago e publicado no Diario Oficial de 3 de dezembro de 1998, Ladeco S.A. fundida por Constituição na subsidiária da LAN Chile S.A. chamado Fast Air Carrier S.A.

Por escritura pública de 22 de outubro de 2001 à qual foi reduzida a ata da Assembleia Geral Extraordinária da Ladeco S.A. na mesma data, o nome da empresa foi alterado para "LAN Chile Cargo S.A." Um extrato da referida escritura foi registrado na Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago à folha 27.746 sob o número 22.624 correspondente ao ano 2001 e foi publicado no Diario Oficial de 5 de novembro de 2001. A mudança de denominação entrou em vigor a partir de 10 de dezembro de 2001.

Por escritura pública de 23 de agosto de 2004 à qual foi reduzida a ata da Assembleia Geral Extraordinária da LAN Chile Cargo S.A., de 17 de agosto de 2004, o nome da empresa foi alterado para "LAN Cargo S.A." Um extrato da referida escritura foi registrado na Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago na folha 26.994 sob o número 20.082 correspondente ao ano de 2004 e foi publicado no Diário Oficial em 30 de agosto de 2004.

A Sociedade passou por diversas reformas, a última delas consta da escritura pública de 20 de março de 2018, concedida em Cartório de Patricio Raby Benavente, inscrita na folha 28810, número 15276 da Junta Comercial de Santiago ano de 2018, e publicado no Diario Oficial em 2 de agosto de 2018, em virtude do qual o número de conselheiros foi reduzido.

Objeto: Efetuar e desenvolver, por conta própria ou alheia, o seguinte: transporte em geral em qualquer das suas modalidades e, em particular, transporte aéreo de passageiros, carga e correspondência, dentro e fora do país; turismo, hotelaria e outras atividades complementares a eles, em qualquer das suas formas, dentro e fora do país; a compra, venda, fabricação e / ou integração, manutenção, arrendamento ou qualquer outra forma de uso ou fruição, por conta própria ou de terceiros, de aeronaves, peças sobressalentes e equipamentos aeronáuticos, e sua exploração em qualquer capacidade; a prestação de todo o tipo de serviços e assessoria relacionados com o transporte em geral e, em particular, com o transporte aéreo em qualquer das suas modalidades, seja apoio terrestre, manutenção, assessoria técnica ou qualquer outra, dentro e fora do país, e todos tipos de atividades e serviços relacionados com o turismo, hotelaria e outras atividades e bens mencionados acima, dentro e fora do país. Em cumprimento aos Objetos acima, a Companhia pode realizar investimentos ou participar como sócia em outras sociedades, seja por aquisição de ações ou direitos ou participações em qualquer outro tipo de associação, mesmo as existentes ou formadas no futuro e, em geral, executar todos os atos e celebrar todos os contratos necessários e pertinentes para os fins indicados.

Capital subscrito e integralizado: MUS\$ 346.140
Lucro do ano: MUS\$ (268.450)
Participação 2020: 99,898%
Varição ano/ano (a/a): 0,00%
% dos ativos da matriz: 3,69330%

Presidente do Conselho:

Andrés Bianchi Urdinola

Directores:

Andrés Bianchi Urdinola (executivo LATAM)
Ramiro Alfonsin Balza (executivo LATAM)
Andres Del Valle Eitel (executivo LATAM)

Gerente geral:

Andrés Bianchi Urdinola (executivos da LATAM)

SUBSIDIÁRIAS DA LAN CARGO S.A.

Fast Air Almacenes de Carga S.A.

Individualização: Sociedade Limitada Constituída no Chile.

Objeto: Efetuar e desenvolver a exploração ou administração de entrepostos ou entrepostos aduaneiros, nos quais qualquer bem ou mercadoria possa ser armazenada até o momento de sua retirada, para sua importação, exportação ou outra destinação aduaneira, nos termos indicados na portaria aduaneira, seus regulamentos e outras normas correspondentes.

Capital subscrito e integralizado: MUS\$ 6.741
Participação 2020: 99,89%
Variação ano/ano (a/a): 0,00%
% dos ativos da matriz: 0,05467%

Diretores:

Ramiro Alfonsín Balza (executivo LATAM)
Andrés Bianchi Urdinola (executivo LATAM)
Roberto Alvo Milosawiewitsch (executivo LATAM)

Gerente geral:

Javier Andrés Durán Fernández (executivo LATAM)

Prime Airport Services Inc. e filiais

Individualização: Corporação incorporada nos Estados Unidos.

Objeto: Efetuar e desenvolver a exploração ou administração de entrepostos ou entrepostos aduaneiros, nos quais qualquer bem ou mercadoria possa ser armazenada até o momento de sua retirada, para sua importação, exportação ou outra destinação aduaneira, nos termos indicados na portaria aduaneira, seus regulamentos e outras normas correspondentes.

Capital subscrito e integralizado: MUS\$ 2
Participação 2020: 99,971%
Variação ano/ano (a/a): 0,00%
% dos ativos da matriz: 0,0%

Directores:

Andrés Bianchi Urdinola (executivo LATAM)

LAN Cargo Overseas Limited e subsidiárias

Individualização: Empresa de responsabilidade limitada constituída nas Bahamas.

Objeto: Participar de qualquer ato ou atividade que não seja proibido por nenhuma lei em vigor nas Bahamas.

Capital subscrito e integralizado: MUS\$ 263.057
Participação 2020: 99,98%
Variação ano/ano (a/a): 0,00%
% dos ativos da matriz: 1,30396%

Diretores:

Joaquin Arias
Jorge Marin

Transporte Aéreo S.A.

Individualização: Sociedade Limitada Constituída no Chile.

Objeto: Participar de qualquer ato ou atividade que não seja proibido por nenhuma lei em vigor nas Bahamas.

Capital subscrito e integralizado: MUS\$ 32.469
Participação 2020: 87,126%
Variação ano/ano (a/a): 0,00%
% dos ativos da matriz: 1,26838%

Diretores:

Andrés Del Valle Eitel (executivo LATAM)
Ramiro Alfonsín Balza (executivo LATAM)
Roberto Alvo Milosawlewitsch (executivo LATAM)

Gerente geral:

José Tomás Covarrubias Cervero (executivo LATAM)

LAN Cargo Inversiones S.A. e subsidiária

Individualização: Sociedade Limitada Constituída no Chile.

Objeto: a) Comercializar o transporte aéreo em qualquer das suas modalidades, seja de passageiros, correio e / ou carga, e tudo o que tenha relação direta ou indireta com a referida atividade, dentro e fora do País, por conta própria ou por conta de outros; b) A prestação de serviços de manutenção e reparação de aeronaves, próprias ou de terceiros; c) Comércio e desenvolvimento de atividades relacionadas com viagens, turismo e hotelaria; d) O desenvolvimento e / ou participação em todos os tipos de investimentos, tanto no Chile como no exterior, em assuntos relacionados direta ou indiretamente com questões aeronáuticas e / ou outros fins corporativos; e e) O desenvolvimento e a exploração de qualquer outra atividade derivada do Objeto social e / ou com ela relacionada, conexas, coadjuvante ou complementar a este.

Capital subscrito e integralizado: MUS\$ 147
Participação 2020: 99,00%
Variação ano/ano (a/a): 0,00%
% dos ativos da matriz: 0,94033%

Diretores:

Andrés Bianchi Urdinola Plaza (executivo LATAM)
Ramiro Alfonsín Balza (executivo LATAM)
Roberto Alvo Milosawlewitsch (executivo LATAM)

Gerente geral:
Andrés del Valle Eitel (executivo LATAM)

Connecta Corporation

Individualização: Corporação incorporada nos Estados Unidos.

Objeto: Propriedade, arrendamento operacional e subarrendamento de aeronaves.

Capital subscrito e integralizado: MUS\$ 1
Participação 2020: 100,00%
Variação ano/ano (a/a): 0,00%
% dos ativos da matriz: 0,25934%

Gerente geral:
Andrés Bianchi Urdinola

Línea Aérea Carguera de Colombia S.A. (Subsidiária da LAN Cargo Inversiones)

Individualização: Sociedade por ações constituída na Colômbia.

Objeto: A prestação do serviço de transporte público aéreo comercial de carga e correio dentro do território da República da Colômbia, e de e para a Colômbia. Como Objeto social secundário, a empresa pode prestar serviços de manutenção a si e a terceiros; operar sua escola de operações e prestar serviços de instrução e treinamento teórico-prático para pessoal aeronáutico próprio ou de terceiros em suas diferentes modalidades e especialidades; importar para si ou para terceiros peças de reposição, partes e peças relacionadas à atividade

aeronáutica; prestar serviços aeroportuários a terceiros; Re-presentar ou agenciar companhias aéreas, nacionais ou estrangeiras, de passageiros ou de carga, e em geral empresas que prestam serviços no setor aeronáutico.

Capital subscrito e integralizado: MUS\$ 796
Participação 2020: 81,31%
Variação ano/ano (a/a): 0,00%
% dos ativos da matriz: 1,07710%

Diretores:
Jorge Nicolas Cortazar Cardoso (principal)
Jose Mauricio Rodríguez Munera (principal)
Jaime Antonio Gongora Esguerra (principal)
Andrés Bianchi Urdinola (suplente)
Santiago Alvarez Matamoros (diretor)
Helen Victoria Warner Sanchez (suplente)

Administração:
Jaime Antonio Gongora Esguerra
(principal representante legal)
Erika Zarante Bahamon
(representante legal alternativa)

Mas Investment Limited (subsidiária da LAN Overseas Limited)

Individualização: Empresa de responsabilidade limitada constituída nas Bahamas.

Objeto: Realizar qualquer atividade não proibida pela lei das Bahamas e, especificamente, possuir propriedade em outras afiliadas da LATAM.

Capital subscrito e integralizado: MUS\$ 1.446
Participação 2020: 100,00%
Variação ano/ano (a/a): 0,00%
% dos ativos da matriz: 0,14633%

Diretores:
Andres Del Valle

Inversiones Aéreas S.A. (subsidiária da Mas Investmet Limited)

Individualização: Sociedade Anônima constituída no Peru.

Objeto: Dedicar-se a todos os tipos de investimentos, principalmente os relacionados ao transporte aéreo e atividades afins e a qualquer outra atividade que a Assembleia Geral concorde.

Capital subscrito e integralizado: MUS\$ 263.430
Participação 2020: 66,43%
Variação ano/ano (a/a): 0,00%
% dos ativos da matriz: 1,17001%

Presidente do Conselho:
Antonio Olortegui Marky

Diretores:
Antonio Olortegui Marky
Andrés Enrique del Valle Eitel
Ramiro Diego Alfonsín Balza

Gerente geral:
Antonio Olortegui Marky

Americonsult S.A de C.V.

Individualização: Sociedade por Ações de Capital Variável constituída no México.

Objeto: Prestar e receber todo tipo de serviços técnicos, administrativos e de assessoria a empresas industriais, comerciais e de prestação de serviços; promover, organizar, administrar, supervisionar, ministrar e dirigir cursos de treinamento de pessoal; realizar todos os tipos de estudos, planos, projetos, trabalhos de pesquisa; contratar o pessoal profissional e técnico necessário.

Capital subscrito e integralizado: MUS\$ 5

Participação 2020: 99,80%

Varição ano/ano (a/a): 0,00%

% dos ativos da matriz: 0,00000%

Administração:

Diana Olivares

Eduardo Opazo

Francisco José Sánchez González

Raúl Moreno González

Americonsult de Guatemala S.A. (Subsidiária da Americonsul S.A. de C.V)

Individualização: Sociedade por ações constituída na Guatemala.

Objeto: Poderes para representar, intermediar, negociar e comercializar; desenvolver todos os tipos de atividades comerciais e industriais; Todo o tipo de comércio em geral. Objeto amplo que permite todo tipo de operação no país.

Capital subscrito e integralizado: MUS\$ 76

Participação 2020: 99,13%

Varição ano/ano (a/a): 0,00%

% dos ativos da matriz: 0,00056%

Presidente do Conselho:

Luis Ignacio Sierra Arriola

Diretores:

Carlos Fernando Pellecer Valenzuela

Administração:

Carlos Fernando Pellecer Valenzuela

Americonsult de Costa Rica S.A. (Subsidiária da Americonsul S.A. de C.V)

Constitución: Sociedade Limitada Aberta constituída na Costa Rica.

Objeto: Comércio em geral, indústria, agricultura e pecuária.

Capital subscrito e integralizado: MUS\$ 20

Participação 2020: 99,80%

Varição ano/ano (a/a): 0,00%

% dos ativos da matriz: 0,00744%

Administração:

Luis Ignacio Sierra Arriola

Luis Miguel Renguel López

Tomás Nassar Pérez

Marjorie Hernández Valverde.

Alejandro Fernández Espinoza (tesoureiro)

LATAM AIRLINES PERÚ S.A.

Constituição: Sociedade anônima constituída no Peru em 20 de fevereiro de 1997.

Objeto: Prestação de serviços de transporte aéreo de passageiros, carga e correio, nacional e internacional, de acordo com a legislação da aviação civil.

Capital subscrito e integralizado: MUS\$ 349.341

Lucro do ano: MUS\$ (175.485)

Participação 2020: 99,81%

Varição ano/ano (a/a): 0,00%

% dos ativos da matriz: 0,0%

Presidente do Conselho:

Cesar Emilio Rodríguez Larraín Salinas

Diretores:

César Emilio Rodríguez Larraín Salinas

Ignacio Cueto Plaza (executivo LATAM)

Enrique Cueto Plaza (executivo LATAM)

Jorge Harten Costa

Andrés Rodríguez Larraín Miró Quesada

Emilio Rodríguez Larraín Miró Quesada

Roberto Alejandro Alvo Milosawlewitsch (executivo LATAM)

Gerente geral:

Manuel Van Oordt



INVERSIONES LAN S.A.

Constituição: Constituída como sociedade anônima por escritura pública datada de 23 de janeiro de 1990, concedida em Cartório Humberto Quezada M., inscrito no Registro de Comércio de Santiago sob fs. 3.462 nº 1.833 do ano de 1990, e publicado no Diário Oficial da União em 2 de fevereiro de 1990.

Objeto: Investir em todos os tipos de ativos, sejam eles móveis ou imóveis, corpóreos ou intangíveis. Além disso, a Companhia pode constituir outros tipos de sociedades, de qualquer espécie; adquirir direitos sobre sociedades já constituídas, administrar, modificar e liquidar.

Capital subscrito e integralizado: MUS\$ 458

Lucro do ano: MUS\$ 50

Participação 2020: 100,00%

Variação ano/ano (a/a): 0,0%

% dos ativos da matriz: 0,00849%

Presidente do Conselho:

Enrique Cueto Plaza (executivo LATAM)

Ramiro Alfonsín Balza (executivo LATAM)

Roberto Alvo Milosawlewitsch (executivo LATAM)

Gerente geral:

Gregorio Bekes (executivo LATAM)

LATAM TRAVEL CHILE II S.A.

Individualização: Sociedade anônima constituída no Chile.

Objeto: A exploração, administração e representação de empresas ou negócios, nacionais ou estrangeiros, dedicados à atividade hoteleira, marítima, aérea e turística em geral; a intermediação de serviços turísticos, tais como: (a) a reserva de lugares e venda de bilhetes em todos os tipos de meios de transporte nacionais e internacionais, (b) a reserva, aquisição e venda de alojamento e serviços turísticos, bilhetes ou bilhetes para todos tipo de espetáculos, museus, monumentos e áreas protegidas no país; (c) a organização, promoção e comercialização dos chamados pacotes turísticos, entendendo como tal o conjunto de serviços turísticos (manutenção, transporte, alojamento, etc.), ajustado ou projetado A pedido do cliente a um preço pré-estabelecido, para ser operado dentro do território nacional, (d) o transporte turístico aéreo, terrestre, marítimo e fluvial dentro e fora do território nacional, (e) o aluguel e Aluguer de aviões, barcos, autocarros, comboios e outros meios de transporte para a apresentação de serviços turísticos; (f) comércio de transporte aéreo em qualquer das suas formas, seja de passageiros, carga ou correio (g) qualquer outro, direta ou indiretamente relacionado com a prestação dos serviços acima descritos.

Capital subscrito e integralizado: MUS\$ 10

Participação 2020: 100,00%

Variação ano/ano (a/a): 0,00%

% dos ativos da matriz: 0,0%

Diretores:

Andrés del Valle Eitel (executivo LATAM)

Roberto Alvo Milosawlewitsch (executivo LATAM)

Ramiro Alfonsin Balza (executivo LATAM)

Gerente geral:

Federico Helman (executivo LATAM)

LATAM TRAVEL S.R.L.

Constituição: Sociedade de Responsabilidade Limitada constituída na Bolívia.

Objeto: Operação, administração e representação de empresas ou negócios, nacionais ou estrangeiros, dedicados à hotelaria, navegação, aviação e turismo em geral.

Capital subscrito e integralizado: MUS\$ 0

Participación 2019: 99,00%

Variación ano/ano (a/a): 0,00%

% dos ativos da matriz: (0,00011%)

Diretores:

Julio Quintanilla Quiroga

Sergio Antelmo

LAN PAX GROUP S.A. E SUBSIDIÁRIAS

Constituição: Constituída na qualidade de sociedade fechada por escritura pública datada de 27 de setembro de 2001, outorgada no Registro de Comercio de Santiago do senhor Patricio Zaldivar Mackenna, registrado na Junta Comercial de Santiago sob fs. 25.636 N ° 20.794 de 4 de outubro de 2001 e publicado no Diário Oficial em 6 de outubro de 2001.

Objeto: Investir em todos os tipos de bens, móveis ou imóveis, corpóreos ou intangíveis. Dentro de seu escopo, a empresa pode formar todos os tipos de empresas, de qualquer natureza; adquirir direitos sobre sociedades já constituídas, administrar, modificar, liquidar. Em geral, você poderá adquirir e dispor de todos os tipos de ativos e explorá-los, seja por conta própria ou para outrem, bem como realizar todos os tipos de atos e celebrar todos os tipos de contratos que conduzam a seus propósitos. Realizar o desenvolvimento e a exploração de qualquer outra atividade derivada do Objeto social e / ou a ele vinculada, relacionada, coadjuvante ou complementar.

Capital subscrito e integralizado: MUS\$ 4.550

Lucro do ano: MUS\$ (302.794)

Participação 2020: 100,00%

Varição ano/ano (a/a): 0,00%

% dos ativos da matriz: 0,00%

Diretores:

Andrés del Valle Eitel (executivo LATAM)

Roberto Alvo Milosawlewitsch (executivo LATAM)

Ramiro Alfonsin Balza (executivo LATAM)

Gerente geral:

Andrés del Valle Eitel (executivo LATAM)

SUBSIDIÁRIAS DA LAN PAX GROUP S.A. E PARTICIPAÇÕES

Inversora Cordillera S.A. e subsidiárias

Individualização: Sociedade anônima constituída na Argentina.

Objeto: Efetuar investimentos por conta própria ou de terceiros ou associados a terceiros, em outras sociedades por ações, qualquer que seja a sua finalidade, constituídas ou a constituir, dentro ou fora do território da República Argentina, por meio da aquisição, constituição ou alienação de ações, ações, cotas, títulos, opções, obrigações negociáveis, conversíveis ou não, outros valores mobiliários ou outras formas de investimento que sejam permitidas, de acordo com a regulamentação em vigor a cada momento, seja com o Objeto de mantê-los na carteira ou aliená-los total ou parcialmente, conforme o caso. Para tanto, a empresa pode realizar todas as operações que não sejam proibidas por lei para o cumprimento de sua finalidade e tem plena capacidade jurídica para adquirir direitos, obrigações contratuais e exercer atos que não sejam proibidos por lei ou por estatuto.

Capital subscrito e integralizado: MUS\$ 432.827

Participação 2020: 99,984%

Varição ano/ano (a/a): 0,00%

% dos ativos da matriz: 0,19894%

Presidente do Conselho: Jorge L. Perez Alati

Diretores:

Jorge L. Perez Alati (presidente)

Manuel M. Benites (vice-presidente)

Rosario Altgelt (diretora titular)

LATAM Travel S.A.

Individualização: Sociedade anônima constituída na Argentina.

Objeto: Realizar, por conta própria ou de terceiros e / ou associados a terceiros, no país e / ou no exterior, as seguintes atividades e operações: A) COMERCIAL: Realizar, intervir, desenvolver ou projetar todos os tipos de operações e atividades que envolvam a comercialização de passagens aéreas, terrestres, fluviais e marítimas, no país e no exterior, ou qualquer outro serviço relacionado ao setor turístico em geral. Os referidos serviços podem ser executados por conta e ordem de terceiros, por mandato, comissão, mediante a utilização de sistemas ou métodos que para o efeito sejam considerados convenientes, sejam eles manuais, mecânicos, electrónicos, métodos telefônicos, através da Internet, ou de qualquer outra classe ou tecnologia adequada para esse fim. A Companhia pode realizar atividades concomitantes ou relacionadas com o Objeto descrito, tais como venda, importação, exportação e reexportação, licenciamento e representação de todos os tipos de bens, serviços, “know-how” e tecnologia, direta ou indiretamente ligados a o Objeto descrito.; comercializar por qualquer meio ou título a tecnologia que cria ou cuja licença ou patente adquire ou administra; desenvolver, distribuir, promover e comercializar todos os tipos de conteúdo para mídia de qualquer tipo. B) TURISMO: Realizando todo o tipo de atividades relacionadas com o turismo e hotelaria, como operador ou operador responsável de serviços de terceiros ou como agente de viagens. Por meio da preparação de programas de intercâmbio, turismo, excursões e passeios; a intermediação e a reserva e localização de serviços em qualquer meio de transporte no país ou no estrangeiro e venda de bilhetes; intermediação na contratação de serviços hoteleiros no país ou no exterior; reserva

de hotéis, motéis, apartamentos turísticos e outras instalações turísticas; a organização de viagens e turismo individual ou coletivo, excursões ou afins no país ou no exterior; a recepção e assistência aos turistas durante as suas viagens e permanência no país, a prestação dos serviços de guias turísticos e o despacho das bagagens; a representação de outras agências de viagens e turismo, nacionais e estrangeiras, empresas, empresas ou instituições, para a prestação de qualquer destes serviços por sua conta. C) OBRIGATÓRIO: Através da aceitação, execução e outorga de representações, concessões, comissões, agências e mandatos em geral. D) CONSULTORIA: Prestar serviços de consultoria, assessoria e administração em tudo o que se relacione com a organização, instalação, atenção, desenvolvimento, apoio e promoção de empresas relacionadas com a atividade da aviação comercial, sem excluir a referida atividade, nos domínios da administração, industrial, comercial, técnica, publicitária, que será prestada, quando a natureza do assunto o exigir, por profissionais habilitados de acordo com os respectivos regulamentos, e o fornecimento de sistemas de organização e administração, atendimento, manutenção e vigilância e os adequados e pessoal especialmente treinado necessário para realizar essas tarefas. E) FINANCEIRO: Através da participação em outras sociedades constituídas ou a criar, quer mediante aquisição de quotas de sociedades incorporadas, quer mediante constituição de sociedades, mediante concessão e obtenção de créditos, empréstimos, adiantamentos com ou sem garantia real ou pessoal ; a concessão de garantias e avais a favor de terceiros, a título gratuito ou oneroso; a colocação de seus fundos em moeda estrangeira, ouro ou moeda estrangeira, ou em depósitos bancários de qualquer espécie. Para tanto, a empresa tem plena capacidade jurídica para exercer todos os atos que não sejam proibidos por lei ou estatuto, e ainda, para contrair empréstimos públicos ou privados por meio da emissão de debêntures e obriga-

ções negociáveis e da realização de todos os tipos de operações financeiras com ressalvas as previstas na Lei 21.526 e quaisquer outras que obriguem a licitação.

Capital subscrito e integralizado: MUS\$ 3.884

Participação 2020: 95,00%

Varição ano/ano (a/a): 0,00%

% dos ativos da matriz: 0,00%

Diretores:

Jerónimo F. Cortes

Atlantic Aviation Investments LLC

Individualização: Empresa de responsabilidade limitada constituída nos Estados Unidos.

Objeto: Qualquer negócio jurídico que a empresa possa empreender.

Capital subscrito e integralizado: MUS\$ 1

Participação 2020: 99,00%

Varição ano/ano (a/a): 0,00%

% dos ativos da matriz: 0,07317%

Diretores:

Andrés del Valle Eitel

Administração:

Andrés del Valle (executivo LATAM)

LATAM Airlines Ecuador S.A.

Individualização: Sociedade Limitada Constituída no Equador.

Objeto: Transporte aéreo de passageiros, carga e correio de forma combinada.

Capital subscrito e integralizado: MUS\$ 18.625

Participação 2020: 100,00%

Varição ano/ano (a/a): 0,00%

% dos ativos da matriz: 0,05462%

Diretores:

Xavier Rivera

Maximiliano Naranjo

Daniel Leng

Conselheiro Profissional C.I.

Presidente executivo:

Maximiliano Naranjo

Holdco Ecuador S.A.

Individualização: Sociedade Limitada Constituída no Chile.

Objeto: Realizar todos os tipos de investimentos com fins lucrativos em ativos tangíveis ou intangíveis, móveis ou imóveis, no Chile ou no exterior.

Capital subscrito e integralizado: MUS\$ 491

Participação 2020: 54,791%

Varição ano/ano (a/a): 0,0%

% dos ativos da matriz: 0,00621%

Diretores:

Antonio Stagg (executivo LATAM)
Manuel Van Oordt (executivo LATAM)
Mariana Villagómez (executivo LATAM)

Gerente geral:

Ramiro Alfonsin Balza (executivo LATAM)

Aerovias de Integración Regional S.A., Aires S.A.

Individualização: Sociedade por ações constituída na Colômbia.

Objeto: O Objeto da sociedade será a exploração de serviços de transporte aéreo comercial, nacional ou internacional, em qualquer das suas modalidades, e portanto, a celebração e celebração de contratos de transporte de passageiros, coisas e bagagens, correio e carga em geral, de acordo com as licenças de operação emitidas para tais fins pela Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, ou da entidade que futuramente venha a substituí-la, respeitando integralmente as disposições do Código Comercial, do Regulamento Aeronáutico da Colômbia e de quaisquer outros regulamentos que regulamentam a matéria. Da mesma forma, a prestação de serviços de manutenção e adaptação de equipamentos relacionados com a exploração dos serviços de transporte aéreo, dentro e fora do país. No desenvolvimento desse Objeto, a empresa estará autorizada a investir em outras sociedades, nacionais ou estrangeiras, com Objeto igual, semelhante ou complementar ao da empresa. Para o cumprimento do Objeto social, a empresa poderá, entre outras: (a) revisar, inspecionar, manter e / ou consertar aeronaves próprias e de terceiros, bem como suas peças de reposição e acessórios, por meio das Oficinas de Reparo

Aeronáuticas de da Companhia, realizando a formação necessária para este fim; (b) organizar, estabelecer e investir em empresas de transporte comercial na Colômbia ou no exterior, para explorar industrial ou comercialmente a atividade econômica que constitui seu Objeto, conseqüentemente a empresa poderá adquirir aeronaves, peças de reposição, peças e acessórios de qualquer espécie, necessárias para os transportes públicos e aéreos e para eliminá-los, e para instalar e operar oficinas de reparação e manutenção de aeronaves; (c) celebrar contratos de arrendamento, fretamento, code share, arrendamento ou quaisquer outros contratos de aeronaves para exercer o seu propósito; (d) operar linhas regulares de transporte aéreo de passageiros, carga e correio e valores mobiliários, bem como veículo que permita coordenar o desenvolvimento da gestão social; (e) integrar-se com as mesmas sociedades semelhantes ou complementares para a exploração da sua atividade; (f) aceitar representações nacionais ou estrangeiras de serviços no mesmo ramo ou em linhas complementares; (g) adquirir bens móveis e imóveis para o desenvolvimento de seus fins sociais, erigir essas instalações ou construções, tais como armazéns depósitos, escritórios, etc., os alienam ou oneram; (h) efetuar importações e exportações, bem como todas as operações de comércio exterior que se fizerem necessárias; (i) aceitar dinheiro a juros e prestar fiança, real e bancária, pessoal, para si ou para terceiros; (j) realizar toda a espécie de operações com valores mobiliários, bem como a alienação de obrigações contraídas por terceiros quando tenham por efeito o benefício econômico ou patrimonial da sociedade, e obter empréstimos por meio de títulos ou valores mobiliários representativos de obrigações; (k) celebrar contratos com terceiros para a administração e exploração dos negócios que organiza para a prossecução dos seus fins sociais; (l) celebrar contratos societários e adquirir quotas ou participações nas já constituídas, nacionais

ou estrangeiras; fazer contribuições entre si; (m) fundir-se com outras empresas e associar-se a entidades iguais para buscar o desenvolvimento do transporte aéreo ou para outros fins sindicais; (n) promover, auxiliar tecnicamente, financiar ou administrar empresas ou empresas relacionadas ao Objeto social; (ñ) celebrar ou celebrar todos os tipos de contratos civis ou comerciais, industriais ou financeiros que sejam necessários ou convenientes à realização de seus próprios fins; (o) exercer a atividade e exercer atividades que visem a clientela, e obter das autoridades competentes as autorizações e licenças necessárias para a prestação dos seus serviços; (p) o desenvolvimento e exploração de outras atividades derivadas do Objeto social e / ou vinculadas, afins, auxiliares ou complementares a este, incluindo a prestação de serviços turísticos em qualquer modalidade permitida por lei, tais como agências de viagens; (q) cuidar de qualquer negócio ou atividade jurídica, comercial ou não, desde que relacionada com o seu Objeto social ou que permita a exploração mais racional do serviço público a ser prestado; e (r) realizar investimentos de qualquer natureza para a utilização de recursos e reservas estabelecidas de acordo com a lei ou este estatuto.

Capital subscrito e integralizado: MUS\$ 3.389

Participação 2020: 98,94%

Varição ano/ano (a/a): 0,00%

% dos ativos da matriz: 0,00%

Diretores:

Jorge Nicolas Cortazar Cardoso (principal)
Jaime Antonio Gongora Esguerra (principal)
José Mauricio Rodríguez Munera (principal)
Gabriel Vallejo López (suplente)
Helen Victoria Warner Sanchez (suplente)
Santiago Alvarez Matamoros (diretor)

Administração:

Erika Zarante Bahamon (principal representante legal)
Jaime Antonio Gongora Esguerra (representante legal suplente)

LAN Argentina S.A. (subsidiária da Inversora Cordillera S.A.)

Individualização: Sociedade anônima constituída na Argentina.

Objeto: Desempenhar as seguintes atividades por conta própria ou de terceiros, de forma independente ou em associação com terceiros, no país ou no exterior: I) AERONÁUTICA: Em todas as suas manifestações, transporte aéreo regular e / ou não regular (fretamento contratado e táxi aéreo), interno e internacional de pessoas ou coisas, correspondência, compensação, empregos e serviços aéreos em geral como concessão pública ou privada; operar serviços públicos, escola de pilotagem e treinamento de pessoal relacionado à navegação aérea, projeto, engenharia, pesquisa, montagem, fabricação, importação e / ou exportação de todos os tipos de aeronaves e suas peças, equipamentos, acessórios e materiais para navegação aérea, também como fornecer serviços de manutenção e assistência técnica para eles. II) COMERCIAL: Através da compra, venda, troca, arrendamento, em todas as suas modalidades, arrendamento, aluguel, importação e exportação de todos os tipos de mercadorias, fornecimento e transferência de aeronaves, suas peças, componentes, acessórios, materiais e suprimentos, intermediação na formalização de seguros que cubram os riscos dos serviços contratados e a realização de todo o tipo de operações comerciais que normalmente se realizam nos aeroportos. III) TURISMO: Através da criação, desenvolvimento e exploração de centros turísticos e imobiliários destinados ao alojamento de pessoas, bem como à atividade turística em todas as suas

formas, incluindo no seu interior o aluguer de automóveis, sistemas de reserva turística. IV) SERVIÇOS: Através da prestação de serviços de manutenção e assistência técnica em todos os tipos de aeronaves, equipamentos, acessórios e materiais para navegação aérea, serviços de reserva de computadores, transporte de pessoas e / ou cargas e / ou correspondência, por via terrestre ou marítima, conforme acessório do transporte aeronáutico e / ou integrante de transporte combinado, bem como todo tipo de assistência às atividades de navegação aérea, como o fornecimento de alimentos e / ou elementos para uso a bordo. V) MANDATOS: Cumprir mandatos e comissões. VI) FINANCEIRAS: Realizar operações financeiras de qualquer natureza, em geral, excluídas as previstas na Lei das Entidades Financeiras e quaisquer outras que exijam licitação. VII) REPRESENTAÇÕES: De pessoas nacionais e estrangeiras vinculadas às atividades relacionadas ao seu Objeto social. VIII) INVESTIDOR: Constituir e participar em sociedades por ações, promover a sua constituição, aplicando nelas o capital necessário para esses fins e prestando serviços dentro dos limites estabelecidos. Para tanto, a Companhia tem plena capacidade jurídica para adquirir direitos, obrigações contratuais e praticar atos que não sejam proibidos por lei ou por este Estatuto.

Capital subscrito e integralizado: MUS\$ 446.474

Participação 2020: 95,00%

Varição ano/ano (a/a): 0,00%

% dos ativos da matriz: 0,17691%

Diretores:

Manuel Maria Benites
Jorge Luis Perez Alati
Rosario Altgelt

Administração:

Manuel María Benites
Jorge Luis Perez Alati
Jerónimo Federico Cortes
Diego Alejandro Potenza
Christian Martin Bevacqua
Javier Norberto Macias
Gregorio Francisco Bekes
Andres del Valle Eitel
Julieta Susana Ventura

TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.

Constituição: Constituída como Sociedade Limitada por Escritura Pública datada de 23 de dezembro de 1997 em Santiago do Chile, procedendo ao seu registro na Junta Comercial de Santiago na folha 878 número 675 do ano 1998.

Objeto: Tem por Objeto social a prestação de serviços de formação técnica e demais tipos de serviços relacionados com o anterior.

Capital subscrito e integralizado: MUS\$ 752

Lucro do ano: MUS\$ 60

Participação 2020: 100,00%

Varição ano/ano (a/a): 0,00%

% dos ativos da matriz: 0,00994%

Diretores:

Sebastián Acuto (executivo LATAM)
Ramiro Alfonsín Balza (executivo LATAM)
Hernán Pasman (executivo LATAM)

Diretores:

Guido Opazo Aneotz (executivo LATAM)

JARLETUL S.A.

Constituição: Sociedade Limitada Aberta constituída no Uruguai em novembro de 2017.

Objeto: Tem por Objeto social a exploração, administração e representação de empresas ou negócios, nacionais ou estrangeiros, dedicados à atividade hoteleira, marítima, aérea e turística em geral.

Capital subscrito e integralizado: MUS\$ 0

Lucro do ano: MUS\$ (332)

Participação 2020: 100,00%

Variação ano/ano (a/a): 0,00%

% dos ativos da matriz: (0,00%)

Presidente do Conselho:

Javier Norberto Macías Raschía

Diretores:

Patricia Cáceres Araya

PROFESIONAL AIRLINE SERVICES INC.

Constituição: Empresa incorporada nos Estados Unidos em fevereiro de 1994.

Objeto: Tem como Objeto social a prestação de serviços de pessoal aeroportuário.

Capital subscrito e integralizado: MUS\$ 63

Lucro do ano: MUS\$ 1.156

Participação 2020: 100,00%

Variação ano/ano (a/a): 0,00%

% Sobre activos Matriz: 0,017%

Diretores:

Francisco Arana

LATAM FINANCE LIMITED

Constituição: Empresa constituída nas Ilhas Cayman, em setembro de 2016.

Objeto: O Objeto é emitir um título securitizado.

Capital subscrito e integralizado: MUS\$ 0

Resultado del ejercicio: MUS\$ (105.100)

Participação 2020: 100,00%

Variação ano/ano (a/a): 0,00%

% dos ativos da matriz: (0,00)%

Presidente do Conselho:

Não se aplica

Diretores:

Andrés del Valle Eitel

Ramiro Alfonsín Balza

Joaquín Arias Acuña

PEUCO FINANCE LIMITED

Constituição: Public Limited Company constituída nas Ilhas Cayman, em novembro de 2015.

Objeto: Tem como objeto a participação no financiamento de aeronaves.

Capital subscrito e integralizado: MUS\$ 0

Lucro do ano: MUS\$ 0

Participação 2020: 100,00%

Variação ano/ano (a/a): 0,00%

% dos ativos da matriz: 0%

Presidente do Conselho:

Não se aplica

Diretores:

Andrés del Valle Eitel

Joaquín Arias Acuña

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS EMPRESAS MATRIZES

TAM S.A. E CONTROLADAS DEMONSTRAÇÃO DA POSIÇÃO FINANCEIRA		
ATIVOS	Em 31 de Dezembro de <u>2020</u> MUS\$	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> MUS\$
Total dos ativos circulantes	1.492.792	2.583.040
Total dos ativos não circulantes	1.617.263	2.456.199
Total dos ativos	<u>3.110.055</u>	<u>5.039.239</u>
PASSIVOS E PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
	Em 31 de Dezembro de <u>2020</u> MUS\$	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> MUS\$
PASSIVOS		
Total dos ativos circulantes	2.206.089	2.558.655
Total dos ativos não circulantes	798.846	941.279
Total passivos	<u>3.004.935</u>	<u>3.499.934</u>
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Patrimônio atribuível aos acionistas controladores	104.407	1.537.799
Participações de não controladores	713	1.506
Total do patrimônio líquido	<u>105.120</u>	<u>1.539.305</u>
Total do passivo e patrimônio líquido	<u>3.110.055</u>	<u>5.039.239</u>

TAM S.A. E CONTROLADAS DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADO CONSOLIDADO POR FUNÇÃO		
	Em 31 de Dezembro de <u>2020</u> MUS\$	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> MUS\$
Receitas de atividades ordinárias	1.809.314	5.013.294
Custo das vendas	<u>(2.109.529)</u>	<u>(4.093.465)</u>
Lucro (prejuízo) bruto	(300.215)	919.829
Lucro (prejuízo) de atividades operacionais	(847.429)	348.149
Lucro (prejuízo) antes dos impostos	(831.918)	270.031
Despesa de imposto de renda	<u>(193.894)</u>	<u>(83.892)</u>
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>(1.025.812)</u>	<u>186.139</u>
Lucro (Prejuízo) atribuível aos acionistas da controladora	(1.025.624)	185.720
Lucro (Prejuízo) atribuível a participações de não controladores	<u>(188)</u>	<u>419</u>
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>(1.025.812)</u>	<u>186.139</u>

TAM S.A. E CONTROLADAS
DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADO ABRANGENTE CONSOLIDADO

	Em 31 de Dezembro de 2020 MUS\$	Em 31 de Dezembro de 2019 MUS\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	(1.025.812)	186.139
Outros componentes de outros resultados abrangentes, antes dos impostos	(570.327)	46.522
imposto de renda acumulados relativos sobre componentes de outros resultados abrangentes que não serão reclassificados ao resultado do exercício	1.047	(1.390)
Outros resultados abrangentes	(569.280)	45.132
Total resultado abrangente	<u>(1.595.092)</u>	<u>231.271</u>
Resultado abrangente atribuível a:		
Resultado abrangente atribuível aos acionistas da controladora	(1.594.481)	102.515
Resultado abrangente atribuível a participações de não controladores	<u>(611)</u>	<u>128.756</u>
TOTAL RESULTADO ABRANGENTE	<u>(1.595.092)</u>	<u>231.271</u>

TAM S.A. E CONTROLADAS
DEMONSTRAÇÃO DAS ALTERAÇÕES NO PATRIMÔNIO LÍQUIDO CONSOLIDADO

	Patrimônio líquido atribuível aos acionistas controladores MUS\$	Participações não controladores MUS\$	Patrimônio líquido total MUS\$
Patrimônio líquido			
1 de janeiro de 2020	1.537.799	1.506	1.539.305
Total resultado abrangente	(1.594.481)	(611)	(1.595.092)
Total transações com os acionistas	161.089	(182)	160.907
Saldos finais do exercício atual			
31 de Dezembro de 2020	<u>104.407</u>	<u>713</u>	<u>105.120</u>

TAM S.A. E CONTROLADAS
DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA CONSOLIDADO - MÉTODO DIRETO

	Em 31 de Dezembro de 2020 MUS\$	Em 31 de Dezembro de 2019 MUS\$
Fluxos de caixa gerados de atividades operacionais	(367.638)	795.468
Fluxos de caixa líquidos utilizados em atividades de investimentos	227.469	(328.102)
Fluxos de caixa líquidos procedentes de (utilizados em) atividades de financiamento	134.607	(393.503)
Incremento líquido (diminuição) de caixa e equivalentes de caixa, antes do efeito da variação na taxa de câmbio	(5.562)	73.863
Incremento líquido (diminuição) de caixa e equivalentes de caixa, antes do efeito da variação na taxa de câmbio	(76.154)	19.517
Incremento (diminuição) líquida de caixa e equivalentes de caixa	(81.716)	93.380
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FINAL DO EXERCÍCIO	237.468	319.184

LAN CARGO S.A. E CONTROLADAS
DEMONSTRAÇÃO DA POSIÇÃO FINANCEIRA

	Em 31 de Dezembro de 2020 MUS\$	Em 31 de Dezembro de 2019 MUS\$
ATIVOS		
Total dos ativos circulantes	788.956	501.870
Total dos ativos não circulantes	673.874	477.133
Total dos ativos	1.462.830	979.003
PASSIVOS E PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Em 31 de Dezembro de 2020 MUS\$		
Em 31 de Dezembro de 2019 MUS\$		
PASSIVOS		
Total dos passivos circulantes	811.274	447.569
Total dos passivos não circulantes	133.172	182.829
Total dos passivos	944.446	630.398
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Patrimônio atribuível aos acionistas controladores	578.004	349.351
Participações de não controladores	(59.620)	(746)
Total do patrimônio líquido	518.384	348.605
Total do passivo e patrimônio líquido	1.462.830	979.003

LAN CARGO S.A. E CONTROLADAS
DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADO CONSOLIDADO POR FUNÇÃO

	Em 31 de Dezembro de <u>2020</u> MUS\$	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> MUS\$
Receitas de atividades ordinárias	532.547	679.204
Custo das vendas	<u>(741.113)</u>	<u>(738.243)</u>
Lucro (prejuízo) bruto	(208.566)	(59.039)
Lucro (prejuízo) de atividades operacionais	238.021	14.069
Lucro (prejuízo) antes dos impostos	(268.048)	14.120
Despesa de imposto de renda	(402)	(9.910)
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>(268.450)</u>	<u>4.210</u>
Lucro (Prejuízo) atribuível aos acionistas da controladora	<u>(192.820)</u>	<u>4.674</u>
Lucro (Prejuízo) atribuível a participações de não controladores	<u>(75.630)</u>	<u>(464)</u>
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>(268.450)</u>	<u>4.210</u>

LAN CARGO S.A. E CONTROLADAS
DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADO ABRANGENTE CONSOLIDADO

	Em 31 de Dezembro de <u>2020</u> MUS\$	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> MUS\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	(268.450)	4.210
Total Outros resultados abrangentes que não serão reclassificados ao resultado do exercício antes dos impostos	(594)	(369)
Total outros resultados abrangentes que são reclassificados ao resultado do exercício antes dos impostos	(347)	265
Outros componentes de outros resultados abrangentes, antes dos impostos	(941)	(104)
imposto de renda acumulados relativos sobre componentes de outros resultados abrangentes que não serão classificados ao resultado do exercício	-	100
Outros resultados abrangentes	(941)	(4)
Total resultado abrangente	<u>(269.391)</u>	<u>4.206</u>
Resultado abrangente atribuível a:		
Resultado abrangente atribuível aos acionistas da controladora	(193.601)	4.670
Resultado abrangente atribuível a participações de não controladores	<u>(75.630)</u>	<u>(464)</u>
TOTAL RESULTADO ABRANGENTE	<u>(269.231)</u>	<u>4.206</u>

LAN CARGO S.A. E CONTROLADAS
DEMONSTRAÇÃO DAS ALTERAÇÕES NO PATRIMÔNIO LÍQUIDO CONSOLIDADO

	Patrimônio líquido atribuível aos acionistas controladores MUS\$	Participações não controladores MUS\$	Patrimônio líquido total MUS\$
Patrimônio líquido			
1 de janeiro de 2020	349.351	(746)	348.605
Total resultado abrangente	(193.601)	(75.630)	(269.231)
Incremento (diminuição) pelas transferências e outras movimentações	422.254	16.756	439.010
saldos finais do exercício atual			
31 de Dezembro de 2020	<u>578.004</u>	<u>(59.620)</u>	<u>518.384</u>

LAN CARGO S.A. E CONTROLADAS
DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA CONSOLIDADO - MÉTODO DIRETO

	Em 31 de Dezembro de 2020 MUS\$	Em 31 de Dezembro de 2019 MUS\$
Fluxos de caixa gerados de atividades operacionais	27.416	(11.294)
Fluxos de caixa líquidos utilizados em atividades de investimentos	(20.960)	(3.885)
Fluxos de caixa líquidos procedentes de (utilizados em) atividades de financiamento	<u>(10.166)</u>	<u>(9.232)</u>
Incremento líquido (diminuição) de caixa e equivalentes de caixa, antes do efeito da variação na taxa de câmbio	<u>(3.710)</u>	<u>(24.411)</u>
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FINAL DO EXERCÍCIO	<u>54.607</u>	<u>58.317</u>

LATAM AIRLINES PERÚ S.A.
DEMONSTRAÇÃO DA POSIÇÃO FINANCEIRA

ATIVOS	Em 31 de Dezembro de <u>2020</u> MUS\$	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> MUS\$
Total dos ativos circulantes	629.910	481.592
Total dos ativos não circulantes	31.811	37.771
Total dos ativos	<u>661.721</u>	<u>519.363</u>
PASSIVOS E PATRIMÔNIO LÍQUIDO	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> MUS\$	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> MUS\$
PASSIVOS		
Total dos passivos circulantes	484.450	508.541
Total dos passivos não circulantes	1.648	2.131
Total dos passivos	<u>486.098</u>	<u>510.672</u>
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Patrimônio atribuível aos acionistas controladores	<u>175.623</u>	<u>8.691</u>
Total do patrimônio líquido	<u>175.623</u>	<u>8.691</u>
Total do passivo e patrimônio líquido	<u>661.721</u>	<u>519.363</u>

LATAM AIRLINES PERÚ S.A.
DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADO CONSOLIDADO POR FUNÇÃO

	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> MUS\$	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> MUS\$
Receitas de atividades ordinárias	372.255	1.186.668
Custo das vendas	<u>(467.622)</u>	<u>(1.054.610)</u>
Lucro (prejuízo) bruto	(95.367)	132.058
Lucro (prejuízo) de atividades operacionais	(165.263)	(2.816)
Lucro (prejuízo) antes dos impostos	(171.522)	5.065
Despesa de imposto de renda	<u>(3.964)</u>	<u>(8.615)</u>
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>(175.486)</u>	<u>(3.550)</u>
Lucro (Prejuízo) atribuível aos acionistas da controladora	<u>(175.486)</u>	<u>(3.550)</u>
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>(175.486)</u>	<u>(3.550)</u>

LATAM AIRLINES PERÚ S.A.
DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADO ABRANGENTE CONSOLIDADO

	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> MUS\$	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> MUS\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	(175.486)	(3.550)
Total resultado abrangente	<u>(175.486)</u>	<u>(3.550)</u>
Resultado integral atribuível a:		
Resultado integral atribuível aos acionistas da controladora	<u>(175.486)</u>	<u>(3.550)</u>
TOTAL RESULTADO ABRANGENTE	<u>(175.486)</u>	<u>(3.550)</u>

LATAM AIRLINES PERÚ S.A.
DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA CONSOLIDADO - MÉTODO DIRETO

	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> MUS\$	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> MUS\$
Fluxos de caixa gerados de atividades operacionais	(263.744)	(30.385)
Fluxos de caixa líquidos utilizados em atividades de investimentos	(260)	(3.630)
Fluxos de caixa líquidos procedentes de (utilizados em) atividades de financiamento	<u>270.391</u>	<u>34.913</u>
Incremento líquido (diminuição) de caixa e equivalentes de caixa, antes do efeito da variação na taxa de câmbio	<u>6.387</u>	<u>898</u>
Incremento (diminuição) de caixa e equivalentes de caixa	<u>6.387</u>	<u>898</u>
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FINAL DO EXERCÍCIO	<u>45.628</u>	<u>39.241</u>

LATAM AIRLINES PERÚ S.A.
DEMONSTRAÇÃO DAS ALTERAÇÕES NO PATRIMÔNIO LÍQUIDO CONSOLIDADO

	Patrimônio líquido atribuível aos acionistas <u>controladores</u> MUS\$	Participações não <u>controladores</u> MUS\$	Patrimônio líquido <u>total</u> MUS\$
Patrimônio líquido			
1 de janeiro de 2018	8.691	-	8.691
Total resultado abrangente	(175.486)	-	(175.486)
Total transações com acionistas	342.418	-	342.418
Saldos finais do exercício atual			
31 de Dezembro de 2018	<u>175.623</u>	<u>-</u>	<u>175.623</u>

LATAM AIRLINES PERÚ S.A.
DEMONSTRAÇÃO DAS ALTERAÇÕES NO PATRIMÔNIO LÍQUIDO CONSOLIDADO

	Patrimônio líquido atribuível aos acionistas <u>controladores</u> MUS\$	Participações não <u>controladores</u> MUS\$	Patrimônio líquido <u>total</u> MUS\$
Patrimônio líquido			
1 de janeiro de 2019	10.103	-	10.103
Total resultado abrangente	(3.550)	-	(3.550)
Total transações com acionistas	2.138		2.138
saldos finais do exercício atual			
31 de Dezembro de 2019	<u>8.691</u>	<u>-</u>	<u>8.691</u>

INVERSIONES LAN S.A.
DEMONSTRAÇÃO DA POSIÇÃO FINANCEIRA

	Em 31 de Dezembro de <u>2020</u> MUS\$	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> MUS\$
ATIVOS		
Total dos ativos circulantes	1.336	1.271
Total dos ativos não circulantes	58	58
Total dos ativos	<u>1.394</u>	<u>1.329</u>
PASSIVOS E PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
	Em 31 de Dezembro de <u>2020</u> MUS\$	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> MUS\$
PASSIVOS		
Total dos passivos circulantes	<u>21</u>	<u>5</u>
Total dos passivos não circulantes	<u>44</u>	<u>45</u>
Total dos passivos	<u>65</u>	<u>50</u>
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Patrimônio atribuível aos acionistas controladores	<u>1.329</u>	<u>1.279</u>
Total do patrimônio líquido	<u>1.329</u>	<u>1.279</u>
Total do passivo e patrimônio líquido	<u>1.394</u>	<u>1.329</u>

INVERSIONES LAN S.A.
DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADO CONSOLIDADO POR FUNÇÃO

	Em 31 de Dezembro de <u>2020</u> MUS\$	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> MUS\$
Receitas de atividades ordinárias	-	-
Custo das vendas	<u>-</u>	<u>-</u>
Lucro (prejuízo) bruto	-	-
Lucro (prejuízo) de atividades operacionais	(7)	(8)
Lucro (prejuízo) antes dos impostos	23	(54)
Despesa de imposto de renda	27	-
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>50</u>	<u>(54)</u>
Lucro (Prejuízo) atribuível aos acionistas da controladora	<u>50</u>	<u>(54)</u>
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>50</u>	<u>(54)</u>

INVERSIONES LAN S.A.
ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES CONSOLIDADO

	Em 31 de Dezembro de 2020 MUS\$	Em 31 de Dezembro de 2019 MUS\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	50	(54)
Total Outros resultados abrangentes que não serão reclassificados ao resultado do exercício antes dos impostos	-	-
Total Outros resultados abrangentes que são reclassificados ao resultado do exercício antes dos impostos	-	-
Outros componentes de outros resultados abrangentes, antes dos impostos	-	-
Imposto de renda acumulados relativos sobre componentes de outros resultados abrangentes que não serão reclassificados ao resultado do exercício	-	-
Outros resultados abrangentes	-	-
Total resultado abrangente	50	(54)
Resultado abrangente atribuível a:		
Resultado abrangente atribuível aos acionistas da controladora	50	(54)
TOTAL RESULTADO ABRANGENTE	50	(54)

INVERSIONES LAN S.A.
ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO CONSOLIDADO

	Patrimônio líquido atribuível aos acionistas controladores MUS\$	Participações não controladores MUS\$	Patrimônio líquido total MUS\$
Patrimônio líquido			
1 de janeiro de 2020	1.279	-	1.279
Total resultado abrangente	50	-	50
Saldos finais do exercício atual			
31 de Dezembro de 2020	1.329	-	1.329

INVERSIONES LAN S.A.
DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA CONSOLIDADO - MÉTODO DIRETO

	Em 31 de Dezembro de <u>2020</u> MUS\$	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> MUS\$
Fluxos de caixa gerados de atividades operacionais	24	(10)
Fluxos de caixa líquidos utilizados em atividades de investimentos	-	-
Incremento líquido (diminuição) de caixa e equivalentes de caixa, antes do efeito da variação na taxa de câmbio	24	(10)
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FINAL DO EXERCÍCIO	<u>483</u>	<u>459</u>

LATAM TRAVEL S.R.L.
DEMONSTRAÇÃO DA POSIÇÃO FINANCEIRA

	Em 31 de Dezembro de <u>2020</u> MUS\$	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> MUS\$
ATIVOS		
Total dos ativos circulantes	1.128	161
Total dos ativos	<u>1.128</u>	<u>161</u>
PASSIVOS E PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
PASSIVOS		
Total dos passivos circulantes	1.173	138
Total dos passivos	<u>1.173</u>	<u>138</u>
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Patrimônio atribuível aos acionistas controladores	(45)	23
Total do patrimônio líquido	<u>(45)</u>	<u>23</u>
Total do passivo e patrimônio líquido	<u>1.128</u>	<u>161</u>

LATAM TRAVEL S.R.L.
DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADO CONSOLIDADO POR FUNÇÃO

	Em 31 de Dezembro de <u>2020</u> MUS\$	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> MUS\$
Receitas de atividades ordinárias	11	166
Lucro (prejuízo) bruto	11	166
Lucro (prejuízo) de atividades operacionais	(68)	44
Lucro (prejuízo) antes dos impostos	<u>(68)</u>	<u>44</u>
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>(68)</u>	<u>44</u>
Lucro (Prejuízo) atribuível aos acionistas da controladora	<u>(68)</u>	<u>44</u>
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>(68)</u>	<u>44</u>

LATAM TRAVEL S.R.L.
DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADO ABRANGENTE CONSOLIDADO

	Em 31 de Dezembro de <u>2020</u> MUS\$	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> MUS\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	(68)	44
Total resultado abrangente	<u>(68)</u>	<u>44</u>
Resultado abrangente atribuível a:		
Resultado abrangente atribuível aos acionistas da controladora	<u>(68)</u>	<u>44</u>
TOTAL RESULTADO ABRANGENTE	<u>(68)</u>	<u>44</u>

LATAM TRAVEL S.R.L.
DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA CONSOLIDADO - MÉTODO DIRETO

	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> MUS\$	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> MUS\$
Fluxos de caixa gerados de atividades operacionais	(59)	20
Fluxos de caixa líquidos utilizados em atividades de investimentos	(28)	-
Incremento líquido (diminuição) de caixa e equivalentes de caixa, antes do efeito da variação na taxa de câmbio	<u>(87)</u>	<u>20</u>
Incremento (diminuição) de caixa e equivalentes de caixa	<u>(87)</u>	<u>20</u>
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FINAL DO EXERCÍCIO	<u>(67)</u>	<u>20</u>

LATAM TRAVEL S.R.L.
DEMONSTRAÇÃO DAS ALTERAÇÕES NO PATRIMÔNIO LÍQUIDO CONSOLIDADO

	Patrimônio líquido a atribuível aos acionistas <u>controladores</u> MUS\$	Participações não <u>controladores</u> MUS\$	Patrimônio líquido <u>total</u> MUS\$
Patrimônio líquido			
1 de janeiro de 2020	23	-	23
Total resultado abrangente	(68)	-	(68)
saldos finais do exercício atual	<u>(45)</u>	<u>-</u>	<u>(45)</u>
31 de Dezembro de 2020	<u>(45)</u>	<u>-</u>	<u>(45)</u>

LATAM TRAVEL CHILE II S.A. ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA		
ACTIVOS	Em 31 de Dezembro de <u>2020</u> MUS\$	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> MUS\$
Total dos ativos circulantes	293	539
Total dos ativos não circulantes	650	-
Total dos ativos	<u>943</u>	<u>539</u>
PASSIVOS E PATRIMÔNIO LÍQUIDO	Em 31 de Dezembro de <u>2020</u> MUS\$	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> MUS\$
Total de passivos circulantes	<u>1.625</u>	<u>1.122</u>
Total de passivos não circulantes	<u>216</u>	<u>99</u>
Total de passivos	<u>1.841</u>	<u>1.221</u>
PATRIMÔNIO		
Patrimônio atribuível aos acionistas controladores	<u>(898)</u>	<u>(682)</u>
Total patrimônio líquido	<u>(898)</u>	<u>(682)</u>
Total passivos e patrimônio líquido	<u>943</u>	<u>539</u>

LATAM TRAVEL CHILE II S.A. DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADO CONSOLIDADO POR FUNÇÃO		
	Em 31 de Dezembro de <u>2020</u> MUS\$	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> MUS\$
Receitas de atividades ordinárias	407	-
Custo das vendas	<u>(19)</u>	-
Lucro (prejuízo) bruto	388	-
Lucro (prejuízo) de atividades operacionais	(599)	-
Lucro (prejuízo) antes dos impostos	(599)	(78)
Despesa de imposto de renda	<u>383</u>	-
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>(216)</u>	<u>(78)</u>
Lucro (Prejuízo) atribuível aos acionistas da controladora	<u>(216)</u>	<u>(78)</u>
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>(216)</u>	<u>(78)</u>

LATAM TRAVEL CHILE II S.A. DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADO ABRANGENTE CONSOLIDADO		
	Em 31 de Dezembro de <u>2020</u> MUS\$	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> MUS\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	<u>(216)</u>	<u>(78)</u>
Total resultado abrangente	<u>(216)</u>	<u>(78)</u>
Resultado abrangente atribuível a:		
Resultado abrangente atribuível aos acionistas da controladora	<u>(216)</u>	<u>(78)</u>
TOTAL RESULTADO ABRANGENTE	<u>(216)</u>	<u>(78)</u>

LATAM TRAVEL CHILE II S.A.
DEMONSTRAÇÃO DAS ALTERAÇÕES NO PATRIMÔNIO LÍQUIDO CONSOLIDADO

	Patrimônio líquido atribuível aos acionistas <u>controladores</u> MUS\$	Participações não <u>controladores</u> MUS\$	Patrimônio líquido <u>total</u> MUS\$
Patrimônio líquido			
1 de janeiro de 2020	(682)	-	(682)
Total resultado abrangente	(216)	-	(216)
Saldos finais do exercício atual			
31 de Dezembro de 2020	<u>(898)</u>	<u>-</u>	<u>(898)</u>

LATAM TRAVEL CHILE II S.A.
DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA CONSOLIDADO - MÉTODO DIRETO

	Em 31 de Dezembro de <u>2020</u> MUS\$	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> MUS\$
Fluxos de caixa gerados de atividades operacionais	195	316
Fluxos de caixa líquidos utilizados em atividades de investimentos	(4)	-
Fluxos de caixa líquidos procedentes de (utilizados em) atividades de financiamento	(465)	-
Incremento líquido (diminuição) de caixa e equivalentes de caixa, antes do efeito da variação na taxa de câmbio	(274)	316
Incremento (diminuição) de caixa e equivalentes de caixa	(274)	316
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FINAL DO EXERCÍCIO	<u>260</u>	<u>534</u>

LAN PAX GROUP Y FILIALES
DEMONSTRAÇÃO DA POSIÇÃO FINANCEIRA

ATIVOS	Em 31 de Dezembro de <u>2020</u> MUS\$	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> MUS\$
Total dos ativos circulantes	204.062	312.596
Total dos ativos não circulantes	200.875	320.091
Total dos ativos	<u>404.937</u>	<u>632.687</u>
PASSIVOS E PATRIMÔNIO LÍQUIDO	Em 31 de Dezembro de <u>2020</u> MUS\$	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> MUS\$
PASSIVOS		
Total dos passivos circulantes	1.415.327	1.280.202
Total dos passivos não circulantes	209.610	207.060
Total dos passivos	<u>1.624.937</u>	<u>1.487.262</u>
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Patrimônio atribuível aos acionistas controladores	(1.220.319)	(856.611)
Participações de não controladores	319	2.036
Total do patrimônio líquido	<u>(1.220.000)</u>	<u>(854.575)</u>
Total do passivo e patrimônio líquido	<u>404.937</u>	<u>632.687</u>

LAN PAX GROUP E CONTROLADAS
DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADO CONSOLIDADO POR FUNÇÃO

	Em 31 de Dezembro de <u>2020</u> MUS\$	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> MUS\$
Receitas de atividades ordinárias	187.176	741.308
Custo das vendas	(266.110)	(680.034)
Lucro (prejuízo) bruto	(78.934)	61.274
Lucro (prejuízo) de atividades operacionais	(336.276)	(81.751)
Lucro (prejuízo) antes dos impostos	(260.367)	(10.284)
Despesa de imposto de renda	(42.427)	(16.267)
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>(302.794)</u>	<u>(26.551)</u>
Lucro (Prejuízo) atribuível aos acionistas da controladora	(291.257)	(26.927)
Lucro (Prejuízo) atribuível a participações de não controladores	(11.537)	376
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>(302.794)</u>	<u>(26.551)</u>

LAN PAX GROUP E CONTROLADAS
DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADO ABRANGENTE CONSOLIDADO

	Em 31 de Dezembro de 2020	Em 31 de Dezembro de 2019
	MUS\$	MUS\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	(302.794)	(26.551)
Outros componentes de outros resultados abrangentes, antes dos impostos	(66.845)	(64.586)
Outros resultados abrangentes	<u>(66.845)</u>	<u>(64.586)</u>
Total resultado abrangente	<u>(369.639)</u>	<u>(91.137)</u>
Resultado abrangente atribuível a:		
Resultado abrangente atribuível aos acionistas da controladora	(367.922)	(91.551)
Resultado abrangente atribuível a participações de não controladores	(1.717)	414
TOTAL RESULTADO ABRANGENTE	<u>(369.639)</u>	<u>(91.137)</u>

LAN PAX GROUP E CONTROLADAS
DEMONSTRAÇÃO DAS ALTERAÇÕES NO PATRIMÔNIO LÍQUIDO CONSOLIDADO

	Patrimônio líquido atribuível aos acionistas <u>controladores</u> MUS\$	Participações não <u>controladores</u> MUS\$	Patrimônio líquido <u>total</u> MUS\$
Patrimônio líquido			
1 de janeiro de 2020	(856.611)	2.036	(854.575)
Total resultado abrangente	(367.922)	(1.717)	(369.639)
Incremento (diminuição)			
pelas transferências e outras movimentações	4.214	-	4.214
Saldos finais do exercício atual			
31 de Dezembro de 2020	<u>(1.220.319)</u>	<u>319</u>	<u>(1.220.000)</u>

LAN PAX GROUP E CONTROLADAS
DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA CONSOLIDADO - MÉTODO DIRETO

	Em 31 de Dezembro de 2020	Em 31 de Dezembro de 2019
	MUS\$	MUS\$
Fluxos de caixa gerados de atividades operacionais	(61.606)	310.838
Fluxos de caixa líquidos utilizados em atividades de investimentos	(5.607)	(598.000)
Fluxos de caixa líquidos procedentes de (utilizados em) atividades de financiamento	<u>(2.224)</u>	<u>341.767</u>
Incremento líquido (diminuição) de caixa e equivalentes de caixa, antes do efeito da variação na taxa de câmbio	(69.437)	54.604
Efeitos da variação na taxa de câmbio sobre o caixa e equivalentes de caixa	<u>12.010</u>	<u>(313)</u>
Incremento (diminuição) de caixa e equivalentes de caixa	<u>(57.427)</u>	<u>54.291</u>
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FINAL DO EXERCÍCIO	<u>61.307</u>	<u>118.734</u>

HOLDCO I S.A.
DEMONSTRAÇÃO DA POSIÇÃO FINANCEIRA

ATIVOS	Em 31 de	Em 31 de
	Dezembro de	Dezembro de
	<u>2020</u>	<u>2019</u>
	MUS\$	MUS\$
Total dos ativos circulantes	6	6
Total dos ativos não circulantes	<u>351.593</u>	<u>351.586</u>
Total dos ativos	<u><u>351.599</u></u>	<u><u>351.592</u></u>
PASSIVOS E PATRIMÔNIO LÍQUIDO	Em 31 de	Em 31 de
	Dezembro de	Dezembro de
	<u>2020</u>	<u>2019</u>
	MUS\$	MUS\$
PASSIVOS		
Total dos passivos circulantes	<u>2.152</u>	<u>2.040</u>
Total dos passivos	<u><u>2.152</u></u>	<u><u>2.040</u></u>
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Patrimônio atribuível aos acionistas controladores	<u>349.441</u>	<u>349.552</u>
Total do patrimônio líquido	<u><u>349.441</u></u>	<u><u>349.552</u></u>
Total do passivo e patrimônio líquido	<u><u>351.593</u></u>	<u><u>351.592</u></u>

HOLDCO I S.A.
DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADO CONSOLIDADO POR FUNÇÃO

	Em 31 de	Em 31 de
	Dezembro de	Dezembro de
	<u>2020</u>	<u>2019</u>
	MUS\$	MUS\$
Lucro (prejuízo) de atividades operacionais	-	(4)
Lucro (prejuízo) antes dos impostos	(111)	159
Despesa de imposto de renda	-	-
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>(111)</u>	<u>159</u>
Lucro (Prejuízo) atribuível aos acionistas da controladora	<u>(111)</u>	<u>159</u>
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u><u>(111)</u></u>	<u><u>159</u></u>

HOLDCO I S.A.
DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADO ABRANGENTE CONSOLIDADO

	Em 31 de Dezembro de <u>2020</u> MUS\$	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> MUS\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	<u>(111)</u>	<u>159</u>
Total resultado abrangente	<u><u>(111)</u></u>	<u><u>159</u></u>
Resultado integral atribuível a:		
Resultado integral atribuível aos acionistas da controladora	<u>(111)</u>	<u>159</u>
TOTAL RESULTADO ABRANGENTE	<u><u>(111)</u></u>	<u><u>159</u></u>

HOLDCO I S.A.
DEMONSTRAÇÃO DAS ALTERAÇÕES NO PATRIMÔNIO LÍQUIDO CONSOLIDADO

	Patrimônio líquido a atribuível aos acionistas <u>controladores</u> MUS\$	Participações não <u>controladores</u> MUS\$	Patrimônio líquido <u>total</u> MUS\$
Patrimônio líquido			
1 de janeiro de 2020	349.552	-	349.552
Total resultado abrangente	(111)	-	(111)
Saldos finais do exercício atual	<u>349.441</u>	<u>-</u>	<u>349.441</u>
31 de Dezembro de 2018	<u><u>349.441</u></u>	<u><u>-</u></u>	<u><u>349.441</u></u>

HOLDCO I S.A.

DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA CONSOLIDADO - MÉTODO DIRETO

	Em 31 de Dezembro de <u>2020</u> MUS\$	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> MUS\$
Fluxos de caixa gerados de atividades operacionais	-	-
Incremento líquido (diminuição) de caixa e equivalentes de caixa, antes do efeito da variação na taxa de câmbio	-	-
Incremento (diminuição) de caixa e equivalentes de caixa	-	-
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FINAL DO EXERCÍCIO	<u>6</u>	<u>6</u>

TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.
DEMONSTRAÇÃO DA POSIÇÃO FINANCEIRA

ATIVOS	Em 31 de Dezembro de <u>2020</u> M\$	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> M\$
Total dos ativos circulantes	1.345.034	1.610.212
Total dos ativos não circulantes	202.075	170.347
Total dos ativos	<u>1.547.109</u>	<u>1.780.559</u>
PASSIVOS E PATRIMÔNIO LÍQUIDO	Em 31 de Dezembro de <u>2020</u> M\$	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> M\$
PASSIVOS		
Total dos passivos circulantes	118.243	358.436
Total dos passivos não circulantes	325.370	445.791
Total dos passivos	<u>443.613</u>	<u>804.227</u>
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Patrimônio atribuível aos acionistas controladores	1.103.496	976.332
Participações de não controladores	-	-
Total do patrimônio líquido	<u>1.103.496</u>	<u>976.332</u>
Total do passivo e patrimônio líquido	<u>1.547.109</u>	<u>1.780.559</u>

TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.
DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADO CONSOLIDADO POR FUNÇÃO

	Em 31 de Dezembro de <u>2020</u> M\$	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> M\$
Receitas de atividades ordinárias	698.676	853.443
Custo das vendas	<u>(584.594)</u>	<u>(1.005.473)</u>
Lucro (prejuízo) bruto	114.082	(152.030)
Lucro (prejuízo) de atividades operacionais	(128.632)	(150.965)
Lucro (prejuízo) antes dos impostos	(128.632)	(150.965)
Despesa de imposto de renda	169.035	(55.375)
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>40.403</u>	<u>(206.340)</u>
Lucro (Prejuízo) atribuível aos acionistas da controladora	<u>40.403</u>	<u>(206.340)</u>
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>40.403</u>	<u>(206.340)</u>

TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.
DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADO ABRANGENTE CONSOLIDADO

	Em 31 de Dezembro de <u>2020</u> M\$	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> M\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	40.403	(206.340)
Outros componentes de outros resultados abrangentes, antes dos impostos	86.761	(102.111)
Outros resultados abrangentes	<u>86.761</u>	<u>(102.111)</u>
Total resultado abrangente	<u>127.164</u>	<u>(308.451)</u>
Resultado abrangente atribuível a:		
Resultado integral atribuível aos acionistas da controladora	<u>127.164</u>	<u>(308.451)</u>
TOTAL RESULTADO ABRANGENTE	<u>127.164</u>	<u>(308.451)</u>

TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.
DEMONSTRAÇÃO DAS ALTERAÇÕES NO PATRIMÔNIO LÍQUIDO CONSOLIDADO

	Patrimônio líquido a atribuível aos acionistas controladores M\$	Participações não controladores M\$	Patrimônio líquido total M\$
Patrimônio líquido			
1 de janeiro de 2020	976.332	-	976.332
Total resultado abrangente	127.164	-	127.164
Saldos finais do exercício atual	<u>1.103.496</u>	<u>-</u>	<u>1.103.496</u>

TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.
DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA CONSOLIDADO - MÉTODO DIRETO

	Em 31 de Dezembro de 2020 M\$	Em 31 de Dezembro de 2019 M\$
Fluxos de caixa gerados de atividades operacionais	(321.544)	422.825
Incremento líquido (diminuição) de caixa e equivalentes de caixa, antes do efeito da variação na taxa de câmbio	(321.544)	422.825
Efeitos da variação na taxa de câmbio sobre o caixa e equivalentes de caixa	-	-
Incremento (diminuição) de caixa e equivalentes de caixa	(321.544)	422.825
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FINAL DO EXERCÍCIO	<u>593.254</u>	<u>914.798</u>

JARLETUL S.A.
DEMONSTRAÇÃO DA POSIÇÃO FINANCEIRA

	Em 31 de Dezembro de 2020 MUS\$	Em 31 de Dezembro de 2019 MUS\$
ATIVOS		
Total dos ativos circulantes	32	124
Total dos ativos não circulantes	2	26
Total dos ativos	<u>34</u>	<u>150</u>
PASSIVOS E PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
PASSIVOS		
Total dos passivos circulantes	1.076	860
Total dos passivos	<u>1.076</u>	<u>860</u>
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Patrimônio atribuível aos acionistas controladores	(1.042)	(710)
Total do patrimônio líquido	<u>(1.042)</u>	<u>(710)</u>
Total do passivo e patrimônio líquido	<u>34</u>	<u>150</u>

JARLETUL S.A.
DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADO CONSOLIDADO POR FUNÇÃO

	Em 31 de Dezembro de <u>2020</u> MUS\$	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> MUS\$
Receitas de actividades ordinárias	-	162
Custo das vendas	-	<u>1</u>
Lucro (prejuízo) bruto	-	163
Lucro (prejuízo) de actividades operacionais	(328)	(603)
Lucro (prejuízo) antes dos impostos	<u>(327)</u>	<u>(603)</u>
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u><u>(332)</u></u>	<u><u>(603)</u></u>

JARLETUL S.A.
DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADO ABRANGENTE CONSOLIDADO

	Em 31 de Dezembro de <u>2020</u> MUS\$	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> MUS\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	<u>(332)</u>	<u>(603)</u>
Total resultado abrangente	<u><u>(332)</u></u>	<u><u>(603)</u></u>

JARLETUL S.A.
DEMONSTRAÇÃO DAS ALTERAÇÕES NO PATRIMÔNIO LÍQUIDO CONSOLIDADO

	Patrimônio líquido a atribuível aos acionistas controladores MUS\$	Participações não controladores MUS\$	Patrimônio líquido total MUS\$
Patrimônio líquido			
1 de janeiro de 2020	(710)	-	(710)
Total resultado abrangente	(332)	-	(332)
Saldos finais do exercício atual			
31 de Dezembro de 2020	<u><u>(1.042)</u></u>	<u><u>-</u></u>	<u><u>(1.042)</u></u>

JARLETUL S.A.
DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA CONSOLIDADO - MÉTODO DIRETO

	Em 31 de Dezembro de <u>2020</u> MUS\$	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> MUS\$
Fluxos de caixa gerados de atividades operacionais	(92)	133
Fluxos de caixa líquidos utilizados s em atividades de investimentos	-	(26)
Incremento líquido (diminuição) de caixa e equivalentes de caixa, antes do efeito da variação na taxa de câmbio	(92)	107
Incremento (diminuição) de caixa e equivalentes de caixa	(92)	107
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FINAL DO EXERCÍCIO	<u>31</u>	<u>123</u>

PROFESSIONAL AIRLINE SERVICES INC
DEMONSTRAÇÃO DA POSIÇÃO FINANCEIRA

	Em 31 de Dezembro de <u>2020</u> MUS\$	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> MUS\$
ATIVOS		
Total dos ativos circulantes	45.512	22.404
Total dos ativos	<u>45.512</u>	<u>22.404</u>
PASSIVOS E PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
PASSIVOS		
Total dos passivos circulantes	42.797	20.845
Total dos passivos	<u>42.797</u>	<u>20.845</u>
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Patrimônio atribuível aos acionistas controladores	2.715	1.559
Total do patrimônio líquido	<u>2.715</u>	<u>1.559</u>
Total do passivo e patrimônio líquido	<u>45.512</u>	<u>22.404</u>

PROFESSIONAL AIRLINE SERVICES INC
DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADO CONSOLIDADO POR FUNÇÃO

	Em 31 de Dezembro de <u>2020</u> MUS\$	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> MUS\$
Receitas de atividades ordinárias	-	-
Custo das vendas	<u>(26.980)</u>	<u>(27.177)</u>
Lucro (prejuízo) bruto	(26.980)	(27.177)
Lucro (prejuízo) de atividades operacionais	1.321	1.198
Lucro (prejuízo) antes dos impostos	1.321	1.198
Despesa de imposto de renda	(165)	(102)
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>1.156</u>	<u>1.096</u>

PROFESSIONAL AIRLINE SERVICES INC
DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADO ABRANGENTE CONSOLIDADO

	Em 31 de Dezembro de <u>2020</u> MUS\$	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> MUS\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	<u>1.156</u>	<u>1.096</u>
Total resultado abrangente	<u>1.156</u>	<u>1.096</u>

PROFESSIONAL AIRLINE SERVICES INC
ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO CONSOLIDADO

	Patrimônio líquido atribuível aos acionistas controladores MUS\$	Participações não controladores MUS\$	Patrimônio líquido total MUS\$
Patrimônio líquido			
1 de janeiro de 2019	1.559	-	1.559
Total resultado abrangente	1.156	-	1.156
Saldos finais do exercício atual			
31 de Dezembro de 2020	<u>2.715</u>	<u>-</u>	<u>2.715</u>

PROFESSIONAL AIRLINE SERVICES INC
DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA CONSOLIDADO - MÉTODO DIRETO

	Em 31 de Dezembro de 2020 MUS\$	Em 31 de Dezembro de 2019 MUS\$
Fluxos de caixa gerados de atividades operacionais	(1.555)	4
Incremento líquido (diminuição) de caixa e equivalentes de caixa, antes do efeito da variação na taxa de câmbio	(1.555)	4
Incremento (diminuição) de caixa e equivalentes de caixa	(1.555)	4
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FINAL DO EXERCÍCIO	<u>90</u>	<u>1.645</u>

LATAM FINANCE LIMITED
DEMONSTRAÇÃO DA POSIÇÃO FINANCEIRA

	Em 31 de Dezembro de 2020 MUS\$	Em 31 de Dezembro de 2019 MUS\$
ATIVOS		
Total dos ativos circulantes	1.310.735	1.362.762
Total dos ativos não circulantes	-	-
Total dos ativos	<u>1.310.735</u>	<u>1.362.762</u>
PASSIVOS E PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
PASSIVOS		
Total dos ativos circulantes	82.572	29.419
Total dos ativos não circulantes	1.501.739	1.501.819
Total dos ativos	<u>1.584.311</u>	<u>1.531.238</u>
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Patrimônio atribuível aos acionistas controladores	(273.576)	(168.476)
Total do patrimônio líquido	<u>(273.576)</u>	<u>(168.476)</u>
Total do passivo e patrimônio líquido	<u>1.310.735</u>	<u>1.362.762</u>

LATAM FINANCE LIMITED
DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADO CONSOLIDADO POR FUNÇÃO

	Em 31 de Dezembro de <u>2020</u> MUS\$	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> MUS\$
Receitas de actividades ordinárias	5	509
Custo das vendas	<u>(105.103)</u>	<u>(91.930)</u>
Lucro (prejuízo) bruto	(105.098)	(91.421)
Lucro (prejuízo) de actividades operacionais	(105.100)	(90.736)
Lucro (prejuízo) antes dos impostos	<u>(105.100)</u>	<u>(90.736)</u>
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u><u>(105.100)</u></u>	<u><u>(90.736)</u></u>

LATAM FINANCE LIMITED
DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADO ABRANGENTE CONSOLIDADO

	Em 31 de Dezembro de <u>2020</u> MUS\$	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> MUS\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	<u>(105.100)</u>	<u>(90.736)</u>
Total resultado abrangente	<u><u>(105.100)</u></u>	<u><u>(90.736)</u></u>

LATAM FINANCE LIMITED
DEMONSTRAÇÃO DAS ALTERAÇÕES NO PATRIMÔNIO LÍQUIDO CONSOLIDADO

	Patrimônio líquido atribuível aos acionistas controladores MUS\$	Participações não controladores MUS\$	Patrimônio líquido total MUS\$
Patrimônio líquido			
1 de janeiro de 2020	(168.476)	-	(168.476)
Total resultado abrangente	(105.100)	-	(105.100)
Saldos finais do exercício atual			
31 de Dezembro de 2020	<u><u>(273.576)</u></u>	<u><u>-</u></u>	<u><u>(273.576)</u></u>

LATAM FINANCE LIMITED
DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA CONSOLIDADO - MÉTODO DIRETO

	Em 31 de Dezembro de <u>2020</u> MUS\$	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> MUS\$
Fluxos de caixa gerados de atividades operacionais	996	(2.093)
Fluxos de caixa líquidos utilizados em atividades de investimentos	51.184	(786.262)
Fluxos de caixa líquidos procedentes de (utilizados em) atividades de financiamento	(52.063)	775.612
Incremento (diminuição) de caixa e equivalentes de caixa	<u>117</u>	<u>(12.743)</u>
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FINAL DO EXERCÍCIO	<u>117</u>	<u>1.083</u>

PEUCO FINANCE LIMITED
DEMONSTRAÇÃO DA POSIÇÃO FINANCEIRA

	Em 31 de Dezembro de <u>2020</u> MUS\$	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> MUS\$
ATIVOS		
Total dos ativos circulantes	<u>1.307.721</u>	<u>664.458</u>
Total dos ativos	<u>1.307.721</u>	<u>664.458</u>
PASSIVOS E PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
PASSIVOS		
Total dos passivos circulantes	<u>1.307.721</u>	<u>664.458</u>
Total dos passivos	<u>1.307.721</u>	<u>664.458</u>
Total do passivo e patrimônio líquido	<u>1.307.721</u>	<u>664.458</u>

PEUCO FINANCE LIMITED
 DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA CONSOLIDADO - MÉTODO DIRETO

	Em 31 de Dezembro de <u>2020</u> MUS\$	Em 31 de Dezembro de <u>2019</u> MUS\$
Fluxos de caixa gerados de atividades operacionais	(643.263)	(104.392)
Fluxos de caixa líquidos utilizados s em atividades de investimentos	643.263	104.392
Incremento líquido (diminuição) de caixa e equivalentes de caixa, antes do efeito da variação na taxa de câmbio	<u>-</u>	<u>-</u>
Incremento (diminuição) de caixa e equivalentes de caixa	<u>-</u>	<u>-</u>
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FINAL DO EXERCÍCIO	<u><u>-</u></u>	<u><u>-</u></u>

Análise fundamentada

Análise comparativa e explicação das principais tendências:

1. Demonstração da posição financeira consolidada

Em 31 de dezembro de 2020, os ativos totais da Companhia montam a MUS\$ 15.650.090, o que, comparado ao valor em 31 de dezembro de 2019, apresenta uma redução de MUS\$ 5.437.716 (25,8%).

O Ativo Circulante da Companhia diminuiu MUS\$ 874.690 (21,8%), em comparação com o encerramento do exercício social de 2019. As principais reduções estão apresentadas nas seguintes rubricas: Clientes devedores e outras contas a receber, circulante por MUS\$ 644.967 (51,8%), associada a uma redução nas vendas durante o ano; Ativos não circulantes ou grupos de ativos para sua alienação classificados como mantidos para venda ou como mantidos para distribuição aos proprietários por MUS\$ 209.028 (43,1%), originados principalmente pelo efeito líquido dos movimentos de e para o item do imobilizado durante o ano fiscal de 2020 correspondendo respectivamente a: a redução de MUS\$ 464.812 devido ao

cancelamento da compra pela Delta Air Lines Inc. de quatro aeronaves Airbus A350 e o aumento de MUS\$ 275.000 correspondente ao valor justo de 11 aeronaves B767. As variações são compensadas pelo efeito líquido entre Caixa e equivalentes de caixa e Outros ativos financeiros, circulante por MUS\$ 174.008.

O índice de liquidez da Empresa apresenta uma redução, passando de 0,58 vezes no final do exercício de 2019 para 0,42 vezes em dezembro de 2020, devido principalmente a uma redução de 21,8% no Ativo Circulante. Além disso, observase um aumento do índice de acidez, passando de 0,15 vezes no final do ano fiscal de 2019 para 0,23 vezes no final do ano fiscal de 2020.

O Ativo Não Circulante da Companhia diminuiu MUS\$ 4.563.026 (26,7%) em relação ao encerramento do exercício de 2019. A principal redução corresponde à variação negativa dos ganhos de capital para um total de MUS\$ 2.209.576, ocasionada principalmente pelo reconhecimento da perda por imparidade de MUS\$ 1.728.975 em resultado dos testes de imparidade efetuados no primeiro trimestre de 2020, quando se identificaram indícios desta decorrente devido a suspensão de uma grande parte da operação de transporte aéreo de passageiros, em resultado das medidas de proteção para a população associada à Covid 19; e a perda com ajuste de taxa de câmbio de MUS\$ 480.601. Outros itens do ativo não circulante que apresentam redução são: Imobilizado por MUS\$ 2.189.349 (16,9%), cuja variação é explicada em bases líquidas, principalmente devido à rejeição de frota devido ao processo do Capítulo 11 para MUS\$ 1.090.668, a depreciação do período de MUS\$ 1.137.195, diferença de conversão de MUS\$ 188.156, a redução de MUS\$ 141.710 associada à reincorporação de ativos não circulantes ou grupos de ativos para sua

alienação classificados como mantidos para venda ou como mantida para distribuição aos proprietários, devido ao cancelamento da compra pela Delta Air Lines Inc. de quatro aeronaves Airbus A350 MUS\$ 464.812 e a reclassificação para Ativos não circulantes ou grupos de ativos para sua alienação classificados como mantidos para venda ou como mantido para distribuição aos proprietários de 11 aeronaves B767 por MUS\$ 606.522; Ativo intangível diferente ao ganho de capital por MUS\$ 401.682 (27,7%), originado principalmente por ajuste da taxa de câmbio MUS\$ 271.700 e por MUS\$ 169.800 correspondentes à amortização do exercício, que inclui MUS\$ 103 dos programas de computador que deixarão de ser utilizados, produto da implementação da nova plataforma digital desenvolvida para oferecer interações simples, ágeis e multi-plataforma para melhorar a experiência digital do clientes e os processos internos da Companhia, chamados LATAM XP, entre outras movimentações do período; e um aumento nos ativos fiscais diferidos por MUS\$ 329.233 (139,8%), gerado principalmente pelos prejuízos operacionais da LATAM Chile S.A.

Em 31 de dezembro de 2020, o passivo total da Companhia monta a MUS\$ 18.092.475, o que, comparado ao valor em 31 de dezembro de 2019, apresenta um acréscimo de MUS\$ 133.846 equivalente a 0,7%.

O passivo circulante da Companhia aumentou em MUS\$ 530.946 (7,6%), em comparação com o encerramento do exercício social de 2019. O principal aumento é apresentado em Outros passivos financeiros, circulante por MUS\$ 1.170.070 (62,1%), que são explicados principalmente pelo efeito líquido da aquisição e pagamentos de capital e juros realizados no ano por MUS\$ (273.591), aumento nos juros acumulados por MUS\$ 472.273, reclassificações do item não circulante por MUS\$ 995.966 e movimentação de derivativos do ano por

MUS\$ (45.000), que é compensado principalmente pela redução em Outros passivos não financeiros, circulante por MUS\$ 746.430 (26,3%), associada à redução nas vendas devido a contingência de saúde.

O indicador de endividamento do passivo circulante da Companhia no período é (3,08). A incidência do Passivo Circulante sobre a dívida total aumentou 2,65 pontos percentuais, passando de 38,76% ao final de 2019 para 41,41% ao final deste ano.

O passivo não circulante da Companhia diminuiu MUS\$ 397.100 (3,6%), comparativamente ao valor em 31 de dezembro de 2019. As principais variações negativas estão apresentadas na rubrica Outros passivos financeiros, não circulante por MUS\$ 726.617 (8, 5%). Essa variação é explicada principalmente pela homologação do pedido apresentado pela Companhia ao *Bankruptcy Court* para rejeitar determinados contratos de arrendamento de aeronaves. Como parte dos contratos rejeitados, 17 aeronaves financiadas pela estrutura EETC foram incluídas no valor de US\$ 844,1 milhões; duas aeronaves financiadas com (lease) arrendamento financeiro no valor de US\$ 38,8 milhões, devido ao efeito líquido dos ganhos de capital e pagamentos efetuados no ano por MUS\$ 1.132.879, reclassificações da rubrica para posição atual por MUS\$ (995.796) e a valorização efeito e outras movimentações do período por MUS\$ (38.027).

Outras variações negativas são apresentadas em Passivos por impostos diferidos por MUS\$ 232.523 (37,7%) também associadas à rejeição de frota e Outros passivos não financeiros não circulantes por MUS\$ 149.375 (17,5%) explicado principalmente pela reclassificação de saldos para o circulante posição. O anterior é ligeiramente compensado pela variação positiva de Outras provisões, não correntes por MUS\$ 301.956 (105,4%), explicado pelo efeito líquido entre o aumento das provisões por

MUS\$ 452.078 e a diminuição dos pagamentos efetuados por MUS\$ 47.238, ajuste de taxa de câmbio por MUS\$ 58.654 e reversão de provisões por MUS\$ 25.563; e Contas a pagar não circulantes a empresas ligadas por MUS\$ 396.423 por captação de recursos.

O indicador de endividamento do Passivo Não Circulante da Companhia no exercício é de (4,35). A incidência do passivo não circulante sobre a dívida total diminuiu 2,65 pontos percentuais, passando de 61,24% no final de 2019 para 58,59% em dezembro de 2020.

O indicador de endividamento total sobre o patrimônio líquido da Companhia em dezembro de 2020 é (7,43).

Em 31 de dezembro de 2020, aproximadamente 42% da dívida está vinculada a uma taxa fixa ou prefixada com algum dos instrumentos financeiros de proteção contratados. A taxa média da dívida é de 5,44%.

O patrimônio líquido atribuível aos proprietários da controladora diminuiu em MUS\$ 5.566.495, de MUS\$ 3.130.782 em 31 de dezembro de 2019 para um patrimônio líquido negativo de MUS\$ 2.435.713 em 31 de dezembro de 2020. As reduções são apresentadas no resultado do exercício atribuível aos proprietários da controladora, correspondendo a uma perda de MUS\$ 4.545.887, afetada principalmente pelo reconhecimento de imparidade no ganho de capital e Despesas de atividades de reestruturação, por MUS\$ 1.728.975 e MUS\$ 990.009, respectivamente; e as Outras reservas por MUS\$ 1.020.608 originadas principalmente pelo efeito negativo da variação das Reservas de Diferença de Taxa de Câmbio de MUS\$ 900.226, ocasionada principalmente pela variação do Real.

2. Demonstração de resultados consolidada

Em 31 de dezembro de 2020, a controladora registrou resultado negativo de MUS\$ 4.545.887, o que representa uma variação negativa de MUS\$ 4.736.317 em relação ao lucro de MUS\$ 190.430 do exercício anterior. A margem líquida passou de 1,8% em 2019 para -104,9% em 2020.

O lucro operacional para o ano de 2020 totaliza um prejuízo de MUS\$ 1.665.288, que comparado ao lucro de MUS\$ 741.602 em 31 de dezembro de 2019 registra uma variação negativa equivalente a 324,6%, enquanto a margem operacional atinge -38,4%, 45,5 pontos percentuais abaixo do ano de 2019.

O lucro operacional dos doze meses de 2020 diminuiu 58,4% em relação ao ano de 2019, atingindo MUS\$ 4.334.669. Esta redução deve-se, em grande parte, à queda de 69,9% nas Receitas de Passageiros, por outro lado, as Receitas de Cargas e o item Outras Receitas aumentaram 13,7% e 13,9% respectivamente. O impacto da desvalorização do real brasileiro representa uma receita ordinária inferior de aproximadamente US\$ 360 milhões.

Durante o mês de junho de 2020, foi anunciada a cessação por tempo indeterminado das operações da LATAM Airlines Argentina S.A., devido às condições da indústria local agravadas pela pandemia Covid-19, com 12 destinos domésticos deixando de operar. LATAM Airlines Argentina S.A. No encerramento do exercício fiscal de 2019, apresentou em sua demonstração do resultado individual Lucro operacional de US\$ 229 milhões.

A receita de passageiros atingiu MUS\$ 2.713.774, que comparada a MUS\$ 9.005.629 nos doze meses de 2019 representa uma redução de 69,9%. Essa variação se deve principalmente a uma queda de 62,7% na capacidade medida em ASK, junta-

mente com uma queda de 18,8% no RASK, o efeito de uma redução de 7 pontos percentuais na taxa de ocupação juntamente com uma queda de 12% nos rendimentos em relação ao ano anterior, a queda no fator de carga é explicada pela aplicação de quarentenas, restrições de viagens e menor demanda como resultado do surto de Covid-19.

Em 31 de dezembro de 2020, as receitas de carga atingiram MUS\$ 1.209.893, o que representa um aumento de 13,7% em relação a 2019, apesar da queda de 12,7% no tráfego medido em RTK e de 25,9% da capacidade medida em ATK. Os rendimentos aumentaram 30,2%, impulsionados principalmente pela mudança no ambiente competitivo devido à crise da Covid-19. Além disso, as cabines dos aviões de passageiros foram equipadas para o transporte de carga e as frequências e destinos dos voos de carga foram aumentados.

O item Outras receitas mostra um aumento de MUS\$ 50.138 principalmente devido a MUS\$ 62.000 recebidos como indenização da Delta Air Lines Inc. pelo cancelamento da compra de 4 aeronaves A350 e MUS\$ 9.240 correspondente à devolução antecipada de aeronaves arrendadas ao Qatar Airways, ambos durante o segundo trimestre de 2020.

Em 31 de dezembro de 2020, os custos operacionais totalizavam MUS\$ 5.999.957, que em comparação com o exercício fiscal de 2019, representam custos inferiores de MUS\$ 3.689.368, equivalente a uma queda de 38,1%, enquanto o custo unitário para ASK aumentou 65,8%. Além disso, o impacto da desvalorização do real brasileiro neste item representa custos menores de aproximadamente US\$ 440 milhões. As variações por item são explicadas da seguinte forma:

a) Salários e benefícios diminuíram MUS\$ 832.702 devido à

redução salarial voluntária acordada desde março por mais de 90% dos funcionários, que resultou em uma economia de aproximadamente US\$ 130 milhões, juntamente com a queda do quadro médio e depreciação das moedas locais, especialmente o real brasileiro e o peso chileno.

b) O combustível diminuiu 64,3%, equivalente a MUS\$ 1.883.665. Essa queda corresponde principalmente a 22,8% de menores preços sem cobertura e a uma queda de 53,9% no consumo medido em galões. Ao longo de 2020, a Companhia reconheceu uma perda de MUS\$ 14.316 por cobertura de combustível, em comparação com a perda de MUS\$ 23.110 nos doze meses de 2019.

c) As comissões apresentam decréscimo de MUS\$ 129.974, devido à redução do tráfego de passageiros.

d) Depreciação e Amortização diminuíram MUS\$ 80.590 em 31 de dezembro de 2020. Esta variação é explicada principalmente pela queda na depreciação para manutenção, efeito da redução das horas de voo da frota de passageiros durante os últimos nove meses de 2020.

e) Outros arrendamentos e taxas de desembarque diminuíram MUS\$ 555.854, principalmente devido aos custos com taxas aeroportuárias e serviços de manuseio (handling) impactados pela redução da operação.

f) O Serviço de Passageiros diminuiu MUS\$ 163.642, representando uma variação de 62,6%, explicada principalmente pela redução de 61,9% no número de passageiros.

g) Manutenção apresenta custos mais elevados de MUS\$ 27.771, equivalente a 6,2%. Apesar da queda nas operações, nos últimos

meses de 2020 foram incorridos os custos necessários para a preservação das aeronaves em solo; adicionalmente, no quarto trimestre, os valores foram atualizados em função de compromissos de devolução programada de aeronaves arrendadas.

h) Outros Custos Operacionais apresentam uma redução de MUS\$ 70.712, principalmente devido ao efeito de menores custos com tripulações e sistemas de reserva, em função da queda da operação e da demanda.

As receitas financeiras totalizaram MUS\$ 50.397, que comparadas a MUS\$ 26.283 em 2019, representam uma receita superior de MUS\$ 24.114, principalmente devido ao aumento dos ativos que rendem juros como parte da carteira que a empresa utiliza para administrar seu caixa.

Os custos financeiros diminuíram 0,5%, totalizando MUS\$ 586.979 em 31 de dezembro de 2020, a variação é o efeito de menores taxas de juros e da redução da dívida financeira em relação ao mesmo exercício de 2019, compensados pelos juros reconhecidos durante o quarto trimestre de 2020 associado ao financiamento DIP (debtor in possession).

Outras receitas / despesas em 31 de dezembro de 2020 registram um resultado negativo de US\$ 2.903.853. A contingência gerada pelo surto da Covid-19 afetou os testes de imparidade da empresa resultando na baixa do ganho de capital total correspondente a uma perda de US\$ 1.729 milhões. Adicionalmente, durante o segundo semestre de 2020, foram reconhecidos custos associados ao processo de reorganização, que implicam um impacto no resultado das rejeições de contratos de frota no valor de US\$ 269 milhões, US\$ 291 milhões de indenizações relacionadas com a reestruturação da empresa e US\$ 332 milhões de ajuste do valor realizável líquido da frota disponível para venda.

Os principais itens da Demonstração da Posição Financeira Consolidada da TAM S.A. e As Subsidiárias, que produziram uma perda de MUS\$ 480 devido a diferenças de câmbio em 31 de dezembro de 2020, são as seguintes: Outros passivos financeiros, perda de MUS\$ 82.634 originada por empréstimos e arrendamentos financeiros para aquisição de frota denominados em dólares; contas a receber e contas a pagar líquidas para empresas relacionadas lucro de MUS\$ 105.037 e contas a receber e a pagar a terceiros líquidos, perda de MUS\$ 18.049. Os demais itens de ativos e passivos líquidos geraram uma perda de MUS\$ 4.833.

3. Análise do fluxo líquido consolidado e explicação das atividades de operação, investimento e financiamento

O fluxo de caixa da Companhia, após o primeiro trimestre de 2020, foi afetado principalmente pela redução nas operações de transporte de passageiros devido ao fechamento de fronteiras e períodos de quarentena destinados a controlar a pandemia Covid 19 nos países onde a empresa opera e; para a apresentação de petições de reorganização voluntária nos termos do Capítulo 11 do Título 11 do *Bankruptcy Code* dos Estados Unidos da América, que tem permitido proteger a liquidez da Empresa.

O Fluxo de Caixa das Atividades Operacionais em 31 de dezembro de 2020 apresenta uma variação negativa de MUS\$ 3.321.364 em relação ao ano anterior, principalmente devido à variação negativa em cobranças de vendas de bens e serviços por MUS\$ 6.458.924, Outros recebimentos de atividades operacionais de MUS\$ 75.783, imposto de Renda reembolsado (pago) MUS\$ 20.381 e Outras entradas e saídas de caixa de MUS\$ 227.693. O anterior é compensado por variações positivas em pagamentos a fornecedores pelo fornecimento de bens

e pagamentos a e por conta de colaboradores, cujas variações positivas decorrem dos menores pagamentos feitos de MUS\$ 2.846.536 e de MUS\$ 417.796, respectivamente e Outros pagamentos por atividades operacionais por MUS\$ 197.085.

A variação negativa de MUS\$ 227.693 em Outras entradas e saídas de caixa, do Fluxo de Atividades Operacionais, é causada principalmente pelo efeito líquido entre a menor compensação recebida da Delta Air Lines Inc. de MUS\$ 288.000 e o aumento das garantias de MUS\$ 38.805; compensado pela variação positiva em depósitos judiciais por MUS\$ 61.503 associados às recuperações recebidas no Brasil durante o segundo e terceiro trimestres de 2020 (Depósito Judicial da TAM Linhas Aéreas S.A. por MUS\$ 38.476); menores pagamentos de impostos sobre transações financeiras e outras por MUS\$ 24.907 e variação positiva das operações com derivativos de combustíveis por MUS\$ 12.702.

O Fluxo de Atividades de Investimento apresenta uma variação positiva de MUS\$ 1.452.815 em relação ao ano anterior. As principais variações positivas correspondem aos seguintes conceitos: o efeito líquido entre os Outros recebimentos pela venda e os Outros pagamentos pela aquisição de títulos patrimoniais ou de dívida de outras entidades por MUS\$ 391.380, menores Compras de Imobilizado e compras de ativos intangíveis por MUS\$ 952.357 e MUS\$ 64.740 respectivamente; maiores acréscimos de valores na venda de imobilizado por MUS\$ 25.244 e Juros recebidos por MUS\$ 19.037.

O Fluxo das Atividades de Financiamento apresenta uma variação positiva de MUS\$ 2.464.350, em relação ao ano anterior, o que é explicado principalmente pelas variações positivas dos seguintes conceitos: Pagamentos por alteração de participações em subsidiárias que não gerem perda de controle por

MUS\$ 290.880; Valores de empréstimo de MUS\$ 110.752; Empréstimos de entidades relacionadas MUS\$ 373.125 correspondentes a uma parte da Tranche C do financiamento DIP que foi fornecido pelo grupo de acionistas da LATAM formado pelo Grupo Cueto, Grupo Eblen e Qatar Airways e certas entidades a ele relacionadas; Pagamento de empréstimos no valor de MUS\$ 1.066.743; Juros pagos por MUS\$ 340.459; Pagamento de obrigações de arrendamento por MUS\$ 276.930 e Dividendos pagos por MUS\$ 54.545 devido ao fato de estarem pendentes de pagamento os dividendos mínimos correspondentes aos acionistas da LATAM Airlines SA sobre os lucros de 2019, observadas as restrições impostas pelo Capítulo 11 da *Bankruptcy Court* dos Estados Unidos. As variações positivas apresentadas são compensadas pela variação negativa de Outras entradas e saídas de caixa de MUS\$ 49.084.

As variações positivas que se apresentam no Fluxo de Atividades de Financiamento nas rubricas Pagamento de empréstimos, Juros pagos e Pagamento de obrigações de arrendamento mercantil têm sua origem principalmente na suspensão do pagamento das dívidas contraídas antes da data do pedido de recuperação voluntária e a aceitação de indeferimentos de contratos de arrendamento ou financiamento de um total de 29 aeronaves durante o ano de 2020, pela *Bankruptcy Court*.

Os fluxos de empréstimo discutidos acima incluem os seguintes eventos:

a) Em 11 de fevereiro de 2019, LATAM Finance Limited, sociedade constituída nas Ilhas Cayman com responsabilidade limitada e de propriedade exclusiva da LATAM Airlines Group SA, emitida no mercado internacional, nos termos do Regulamento 144-A e do Regulamento S dos valores mobiliários



leis dos Estados Unidos da América, obrigações de longo prazo sem garantia denominadas LATAM 2026, no valor nominal de US\$ 600.000.000 a uma taxa de juros anual de 7,00%. Os títulos foram colocados a um preço de emissão de 99,309% em relação ao seu valor nominal. Os títulos têm pagamento de juros semestrais e amortização da totalidade do capital no vencimento e vencimento em 1º de março de 2026. Conforme informado ao mercado, a emissão e colocação destinaram-se ao financiamento de fins corporativos em geral.

b) Em 6 de junho de 2019, LATAM Airlines Group S.A. emitiu no mercado local (Bolsa de Valores de Santiago) títulos de longo prazo sem garantia denominados Série E (BLATM-E), que correspondem à primeira série de títulos debitados à linha registrada no Registro de Comissão do Mercado Financeiro (“CMF”) sob o número 921 de 26 de novembro de 2018 por um total de UF 9.000.000.

O valor total emitido foi de UF 5.000.000, a uma taxa de cupom de 3,60% anual com pagamentos de juros semestrais e vencimento em 15 de abril de 2029. A taxa de colocação foi de 2,73%, equivalente a um valor de MUS\$ 215.093.

Os recursos da colocação foram utilizados 50% para refinarciar passivos, 30% para financiar investimentos e 20% para fins corporativos em geral.

c) Em 11 de julho de 2019, a LATAM Finance Limited, sociedade constituída nas Ilhas Cayman com responsabilidade limitada e de propriedade exclusiva da LATAM Airlines Group SA, emitiu a reabertura do título LATAM 2026, emitido em 11 de fevereiro de 2019, para US\$ 200.000.000. Esta reabertura teve uma taxa de colocação de 5,979%.

Simultaneamente, em 11 de julho de 2019, a LATAM Airlines Group S.A. anunciou a oferta de recompra de até US\$ 300 milhões do título quirografário LATAM 2020, emitido em 9 de junho de 2015 no valor de US\$ 500 milhões a uma taxa de cupom de 7,25% e com vencimento em junho de 2020. O preço de recompra da oferta foi de 103,8 centavos por dólar de valor nominal para os títulos ofertados até 24 de julho de 2019, após esta data e até 7 de agosto de 2019, o preço de recompra ofertado será reduzido para 100,8 centavos de dólar. Ao término da oferta, um total de US\$ 238.412.000 dos títulos foram resgatados, dos quais US\$ 238.162.000 chegaram em ou antes de 24 de julho de 2019 e US\$ 250.000 após essa data. Os recursos obtidos com a reabertura do título LATAM 2026 foram utilizados para pagar parte da oferta pública do título LATAM 2020. O restante da oferta pública foi pago em dinheiro.

Em 17 de dezembro de 2019, LATAM Airlines Group S.A. foi concluída a recompra do restante (US\$ 262 milhões) do título quirografário LATAM2020, com a qual, somada à recompra de 11 de julho de 2019, é finalizado todo o saldo do título. A recompra foi realizada por meio do mecanismo de recompra denominado “Make-Whole”, que é um direito do emissor do título de recomprar todo o saldo devedor da dívida com base em um preço que é calculado usando títulos do tesouro do governo dos Estados Unidos com um vencimento próximo ao do título e adicionando um spread. O preço de recompra foi de 102,45 centavos de dólar do valor nominal dos títulos.

d) Em 16 de março de 2020, expiraram as obrigações constantes do contrato denominado “Indenture” subscrito entre a Guanay Finance Limited (vide Nota 1 das Demonstrações Financeiras Consolidadas), LATAM Airlines Group S.A. e Citibank, N.A. datado de 7 de novembro de 2013. Os títulos securitizados com fluxos futuros de vendas de cartão de crédito nos

Estados Unidos e Canadá foram emitidos em 2013 por um total de US\$ 450 milhões.

e) Durante março e abril de 2020, LATAM Airlines Group S.A. viu a totalidade (US\$ 600 milhões) da linha de crédito comprometida “Revolving Credit Facility (RCF)”. O financiamento tem vencimento em 29 de março de 2022. A linha está garantida por avais, motores e peças de reposição. A primeira minuta foi em 27 de março de 2020 no valor de US\$ 504,7 milhões, a segunda minuta foi em 7 de abril de 2020 e o valor foi de US\$ 72 milhões, a terceira minuta foi em 14 de abril de 2020 e o valor foi US\$ 11,2 milhões e o quarto e último sorteio foi em 21 de abril de 2020 com valor sacado de US\$ 12,1 milhões.

f) Em 24 de junho de 2020, o Tribunal dos Estados Unidos para o Distrito Sul de Nova York aprovou a moção apresentada pela Companhia para rejeitar certos contratos de arrendamento de aeronaves. Como parte dos contratos rejeitados, 17 aeronaves financiadas sob a estrutura EETC foram incluídas no valor de MUS\$ 844,1 e uma aeronave financiada com arrendamento financeiro no valor de MUS\$ 4,5.

g) Em 20 de outubro de 2020, o Tribunal dos Estados Unidos para o Distrito Sul de Nova York aprovou a moção apresentada pela Companhia para rejeitar um contrato de arrendamento de aeronave financiado por arrendamento financeiro no valor de MMUS\$ 34,3.

Para as rejeições de contratos de aeronaves estabelecidas nos pontos (f) e (g) são adicionadas as correspondentes a 10 aeronaves reconhecidas como Passivo de Arrendamento.

h) Em 10 de outubro de 2020, a LATAM Airlines Group S.A. girou parcialmente (MUS\$ 1.150) da linha de crédito com-

prometida do financiamento “DIP”. O financiamento vence em 10 de abril de 2022. A linha é garantida com avais constituídos por rotas, slots, motores e peças de reposição. Com esta única transferência, a empresa ainda tem MUS\$ 1.300 disponíveis para transferência. Essa linha está comprometida por um total de US\$ 2.450 milhões, dos quais US\$ 750 milhões são comprometidos por partes relacionadas.

Por fim, o fluxo de caixa líquido da Companhia em 31 de dezembro de 2020, antes do efeito da variação cambial, apresenta uma variação positiva de MUS\$ 595.801, em relação ao ano anterior.

4. Análise de risco financeiro

O objetivo do programa de gestão de risco global da Companhia é minimizar os efeitos adversos dos riscos financeiros que afetam a empresa.

(a) Risco de mercado

Devido à natureza de suas operações, a Companhia está exposta a fatores de mercado, tais como: (i) risco de preço de combustível, (ii) risco de taxa de juros e (iii) risco de taxa de câmbio local.

(i) Risco do preço do combustível

A fim de realizar suas operações, a empresa compra combustível chamado Jet Fuel grau 54 USGC, que é afetado pelas oscilações dos preços internacionais dos combustíveis.

Para proteger a exposição ao risco do preço do combustível, a Companhia opera com instrumentos derivativos (Swaps e Opções) cujos ativos subjacentes podem ser diferentes de Jet Fuel, sendo possível fazer coberturas de West Texas Intermediate Crude (“WTI”), Brent Crude (“BRENT”) e no destilado Heating Oil (“HO”), que apresentam alta correlação com Jet Fuel e maior liquidez.

Em 31 de dezembro de 2020, a Companhia reconheceu prejuízos de MUS\$ 14.316 (negativas) devido ao conceito de cobertura de combustível líquida de prêmios nos custos de vendas do período. Parte das diferenças produzidas pelo menor ou maior valor de mercado desses contratos são reconhecidas como componente das reservas de cobertura no patrimônio líquido da Companhia. Em 31 de dezembro de 2020, o valor de mercado dos contratos atuais é de MUS\$ 1.296.

Até o final de 31 de março, a Companhia determinou que as transações esperadas, altamente prováveis, que compunham o item objeto de cobertura, não ocorrerão mais nas magnitudes formalmente estabelecidas pelo que deixou de reconhecer esses contratos na contabilização de reconhecimento de cobertura em 31 de dezembro uma perda de MUS\$ 50.766 na linha de Outros ganhos (perdas) da demonstração do resultado, como um efeito de reclassificação de outras reservas da demonstração do resultado abrangente e uma perda de MUS\$ 30.847 correspondente a prêmios associados a estes contratos. No final de novembro de 2020, os derivativos de combustível tomados pela Companhia são classificados como contabilidade de cobertura.

(ii) Risco de taxa de câmbio

A moeda funcional e de apresentação das demonstrações financeiras da Controladora é o dólar dos Estados Unidos, portanto o risco de taxa de câmbio de transação e conversão decorre principalmente dos próprios negócios da Companhia, atividades operacionais estratégicas e contábeis que são expressas em uma unidade monetária diferente da moeda funcional.

As subsidiárias da LATAM também estão expostas ao risco de taxa de câmbio, cujo impacto afeta os Resultados Consolidados da Companhia.

A maior exposição da LATAM ao risco cambial devido a concentração dos negócios no Brasil, em sua maioria denominados em reais (BRL), sendo ativamente administrados pela Companhia.

A Companhia mitiga a exposição ao risco cambial por meio da contratação de instrumentos derivativos ou por meio de cobertura natural ou execução de operações internas.

Em 31 de dezembro de 2020, a Companhia não tinha derivativos de FX atuais.

Durante o período encerrado em 31 de dezembro de 2020, a Companhia reconheceu ganhos de MUS\$ 3.248 com cobertura cambial líquida de prêmios. Parte das diferenças produzidas pelo menor ou maior valor de mercado desses contratos são reconhecidas como componente das reservas de cobertura no patrimônio líquido da Companhia.

A Companhia tem celebrado contratos de cross currency swap (CCS) com o objetivo de dolarizar o fluxo de caixa das obrigações existentes, ambas contratadas na Unidad de Fomento de Chile, a uma taxa de juros fixa. Com este instrumento financeiro é possível pagar uma taxa de juros em dólares, tanto fixa como pós-fixada (LIBOR mais spread fixo). Em 31 de dezembro de 2020, a Companhia não possuía posições atuais de CCS.

(iii) Risco de taxa de juros

A Companhia está exposta a flutuações nas taxas de juros de mercado que afetam os fluxos de caixa futuros de ativos e passivos financeiros atuais e futuros.

A Companhia está exposta principalmente à Taxa de Oferta Interbancária de Londres (“LIBOR”) e outras taxas de juros menos relevantes, como Certificados de Depósito Interbancário Brasileiro (“CDI”).

Para reduzir o risco de uma possível elevação das taxas de juros, a Companhia celebrou contratos de swap de taxas de juros. Em relação aos referidos contratos, a Empresa paga, recebe ou só recebe consoante o caso, a diferença entre a taxa fixa acordada e a taxa flutuante calculada sobre o capital não pago de cada contrato. Para esses contratos, a Companhia reconheceu uma perda de MUS\$ 174 no resultado do período. Ganhos e perdas com swap de taxa de juros são reconhecidos como um componente da despesa financeira com base na amortização do empréstimo coberto. Em 31 de dezembro de 2020, a Companhia não tinha contratos de swap de taxa de juros vigentes.

Em 31 de dezembro de 2020, aproximadamente 42% da dívida está a uma taxa fixa. Considerando essas coberturas, a taxa média de endividamento é de 5,44%.

(b) Concentração de risco de crédito

Em grande parte, as contas a receber da Companhia provêm de vendas de passagens aéreas, serviços de carga para pessoas e diversas empresas comerciais que estão econômica e geograficamente dispersas, sendo geralmente de curto prazo. Dessa forma, a Companhia não está exposta a uma concentração significativa de risco de crédito.

5. Ambiente econômico

com o objetivo de analisar o ambiente econômico em que a Empresa está inserida, a seguir, expõe-se brevemente a situação e a evolução das principais economias que a afetam, tanto nacional, regional quanto globalmente.

Embora a economia já comece a deixar para trás os níveis mais baixos de atividade observados durante os primeiros meses de 2020, durante o ano a pandemia Covid-19 causou um grande impacto em todo o mundo. Para proteger a vida

das pessoas e permitir que os sistemas de saúde possam lidar com a situação, isolamento, confinamento e fechamentos generalizados têm sido usados para conter a propagação do vírus. Isso fez com que o crescimento da economia mundial em 2020 diminuísse.

Embora a projeção para o crescimento mundial esteja sujeita a grandes incertezas, para 2020 o Fundo Monetário Internacional (FMI)¹ espera que a economia mundial contraia 3,5%, 0,9 ponto percentual acima de sua estimativa anterior, devido a uma melhora antes do previsto durante o segundo semestre do ano. O FMI projeta um crescimento mundial para 2021 em 5,5%, 0,3 pontos percentuais a mais do que o estimado anteriormente, devido à mesma aceleração observada no final de 2020 e às expectativas positivas relacionadas ao processo de vacinação mundial aliadas às políticas de apoio fiscal adicional anunciadas por diversos governos.

Para os Estados Unidos, o FMI estimou uma contração de 3,4% para 2020 e um crescimento de 5,1% para 2021 (2,0 pontos percentuais a mais de crescimento do que anteriormente previsto para 2021). Da mesma forma, as estimativas do FMI para todos os países da União Europeia caíram, com contração de 7,2% para 2020 e crescimento de 4,2% para 2021 (1,0 ponto percentual a menos que o crescimento anteriormente previsto para 2021).

Por outro lado, ele estimou uma contração da economia latino-americana em 7,4% em 2020, e que ao longo de 2021 espera um crescimento de 4,1%, 0,5 ponto percentual acima do

¹ Segundo relatório publicado em janeiro de 2021. <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2021/01/26/2021-world-economic-outlook-update>.

estimado anteriormente pelo FMI para 2021. Economia brasileira é esperada crescer 3,6% em 2021 e, no caso do Chile, a expectativa do Banco Central é que a economia cresça entre 5,5% e 6,5% em 2021.

a) Os principais índices financeiros da Demonstração da Posição Financeira Consolidada são apresentados a seguir:

ÍNDICES DE LIQUIDEZ	31-12-2020	31-12-2019
Liquidez atual (vezes) (Ativo atual em operação/ Passivo circulante)	0,42	0,58
Razão de ácido (vezes) (Fundos disponíveis / passivo circulante)	0,23	0,15
TAXAS DE DÍVIDA		
Proporção da dívida (vezes) (Passivo circulante + passivo não circulan- te / Patrimônio líquido)	(7,43)	5,74
Dívida atual / Dívida total (%)	41,41	38,76
Dívida não circulante / Dívida total (%)	58,59	61,24
Cobertura de despesas financeiras (R.A.I.I. / despesas financeiras)	0,00	1,25
ÍNDICES DE ATIVIDADE		
Total de ativos	15.650.090	21.087.806
Investimentos	1.465.204	5.408.511
Alienações	1.537.386	4.111.655

Índices de rentabilidade

Os índices de rentabilidade foram calculados sobre o patrimônio líquido e o resultado atribuível aos acionistas controladores.

	31-12-2020	31-12-2019
Retorno sobre o patrimônio ¹ (Lucro líquido / patrimônio líquido médio)	-	0,06
Rentabilidade do ativo (Lucro líquido / ativos médios)	(0,29)	0,01
Retorno sobre ativos operacionais (Lucro líquido / ativos operacionais ² Média)	(0,31)	0,01

¹ Em 31 de dezembro de 2020, LATAM Airlines Group S.A. e as Subsidiárias apresentam patrimônio líquido negativo.

² Ativo total menos impostos diferidos, contas correntes de pessoal, investimentos permanentes e temporários e ganho de capital..

	31-12-2020	31-12-2019
Retorno de dividendos (Dividendos pagos / preço de mercado)	0,00	0,00
	0,00	0,00

b) Os principais índices financeiros da Demonstração do Resultado Consolidado são apresentados a seguir:

PARA OS ANOS ENCERRADOS EM 31 DE DEZEMBRO	2020 MUS\$	2019 MUS\$
Receita operacional	4.334.669	10.430.927
Passageiros	2.713.774	9.005.629
Carga	1.209.893	1.064.434
Outros	411.002	360.864
Custos operacionais	(5.999.957)	(9.689.325)
Remunerações	(962.060)	(1.794.762)
Combustível	(1.045.343)	(2.929.008)
Comissões	(91.910)	(221.884)
Depreciação e amortização	(1.389.386)	(1.469.976)
Outros arrendamentos e taxas de desembarque	(720.005)	(1.275.859)
Serviços de passageiros	(97.688)	(261.330)
Manutenção	(472.382)	(444.611)
Outros custos operacionais	(1.221.183)	(1.291.895)
Resultado operacional	(1.665.288)	741.602
Margem operacional	-38,4%	7,1%
Receitas financeiras	50.397	26.283
Custos financeiros	(586.979)	(589.934)
Outras receitas / custos	(2.903.853)	(36.035)
Resultado antes de impostos e juros	(5.105.723)	141.916
Impostos	550.188	53.697
Lucro / prejuízo antes da participação minoritária	(4.555.535)	195.613
Atribuível aos:		
Lucro / (perda), atribuível aos proprietários da controladora	(4.545.887)	190.430
Lucro / (perda), atribuível a interesses não controladores	(9.648)	5.183
Lucro / (perda) para o ano	(4.545.887)	190.430
Margem líquida	-104,9%	1,8%
Taxa efetiva de imposto	10,8%	37,8%
Total de ações	606.407.693	606.407.693
Lucro / (prejuízo) por ação (US\$)	(7,50)	0,31
R.A.I.I.D.A.	(3.170.107)	2.170.360

Os outros rendimentos / gastos consideram as rubricas Outros ganhos (perdas), Diferenças de câmbio e Resultados por unidades de reajuste apresentados na demonstração dos resultados consolidada por função.

Declaração juramentada

Na qualidade de conselheiros, gerente geral e vice-presidente de Finanças da LATAM Airlines Group, declaramos sob juramento nossa responsabilidade com relação à veracidade de toda a informação contida no Relatório Integrado LATAM 2020.

DocuSigned by:
IGNACIO JAVIER CUETO PLAZA
EFC129CF0D1D48B...
Ignacio Cueto Plaza
Presidente

DocuSigned by:
HENRI PHILIPPE REICHSTUL
8878E18588C14E2...
Henri Philippe Reichstul
Conselheiro

DocuSigned by:
Sonia J. S. Villalobos
7BAB107588ED42B...
Sonia J. S. Villalobos
Conselheira

DocuSigned by:
Enrique Cueto Plaza
E70F7706B34F4DF...
Enrique Cueto Plaza
Vice-presidente

DocuSigned by:
PATRICK HORN
11AB830A24844FF...
Patrick Horn García
Conselheiro

DocuSigned by:
ROBERTO ALVO
2D35377492ED44C...
Roberto Alvo Milosawlewitsch
Gerente Geral

DocuSigned by:
Enrique Ostalé
101DFCE9366D4A5...
Enrique Ostalé Cambiaso
Conselheiro

DocuSigned by:
Alex Wilcox
2C7F87C8E20E45B...
Alexander D. Wilcox
Conselheiro

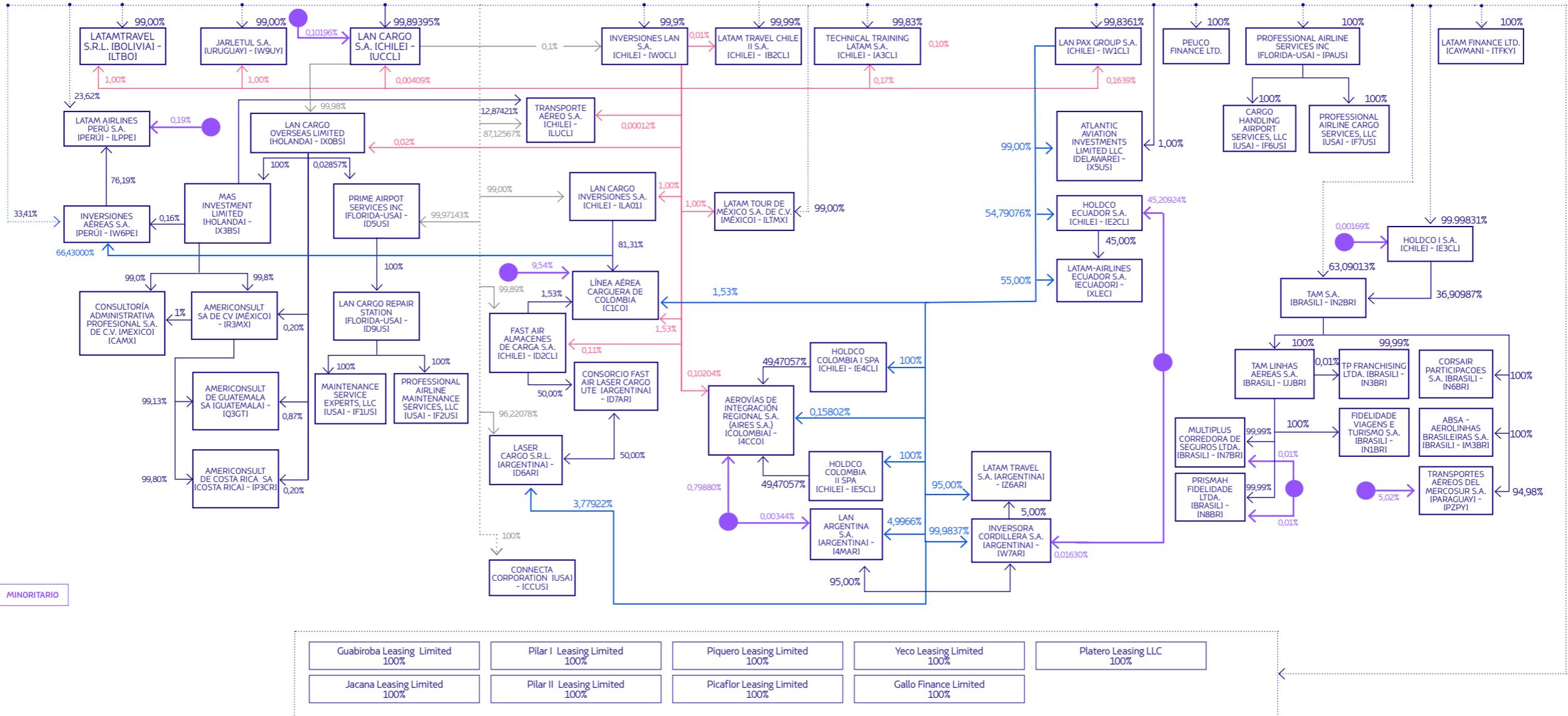
DocuSigned by:
Ramiro Alfonsín
35D427D8AFC64FA...
Ramiro Alfonsín Balza
Vice-presidente de Finanças

DocuSigned by:
Nicolás Eblen Hirmas
8C49BF3AB9F34B2...
Nicolás Eblen Hirmas
Conselheiro

DocuSigned by:
EDUARDO NOVOA CASTELLÓN
4DB8C84E0D245B...
Eduardo Novoa Castellón
Conselheiro

ESTRUTURA SOCIETÁRIA

LATAM AIRLINES GROUP S.A. (CHILE) - ILACL



CRÉDITOS

Coordenação

LATAM – Relações com Investidores

LATAM – Sustentabilidade

LATAM – Comunicações externas

Texto e design

Conecta Conteúdo e Sustentabilidade

Texto: Judith Mota e Talita Fusco

Consultoria GRI: Vinícius Cataldi

Projeto gráfico e ilustração: Naná de Freitas e Luciana Mafra

Diagramação: Flavia Ocaranza, Gisele Fujiura, Gustavo Inafuku e Luciana Mafra

Revisão

Alícia Toffani

Fotografia

Arquivo LATAM

