



Relatório Integrado 2022

Sumário



- 24 Operações**
 - 25 Operação de passageiros
 - 28 Grupo LATAM Cargo
 - 30 Frota
- 32 Governança corporativa**
 - 33 Estrutura de propriedade
 - 36 Instâncias de decisão
 - 41 Diretrizes corporativas
 - 43 Relações com grupos de interesse
 - 45 Política de Financiamento
 - 46 Política de Riscos de Mercado
 - 48 Política Financeira
 - 49 Política de Liquidez e Investimentos Financeiros

- 50 Nosso negócio**
 - 51 Contexto setorial
 - 53 Resultados financeiros
 - 56 Informações sobre ações
 - 57 Plano de investimento
- 58 Segurança**
 - 59 Prioridade número 1
- 63 Compromisso com o futuro**
 - 64 Objetivos e resultados
 - 66 Valor compartilhado
 - 68 Mudanças climáticas
 - 74 Economia circular
 - 77 Gestão ambiental e ecoeficiência

- 108 Anexos**
 - 191 Informação financeira**
 - 192 Demonstrações Financeiras
 - 295 Filiais e coligadas
 - 333 Análise fundamentada
 - 344 Declaração juramentada**
 - 345 Estrutura societária**
 - 346 Créditos e Informação corporativa**

- 3 Apresentação**
- 5 Destaques**
- 8 Mensagem do CEO**
- 11 Quem somos**
 - 12 Grupo LATAM
 - 13 Nossa estratégia
 - 18 Modelo de geração de valor
 - 19 Linha do tempo
 - 23 Prêmios e reconhecimentos



- 80 Colaboradores**
 - 81 Melhor, mais simples e transparente
 - 87 Quem faz o grupo LATAM
- 88 Clientes**
 - 89 A melhor experiência
- 94 Fornecedores**
 - 95 Gestão da cadeia
- 98 Sobre o Relatório**
 - 99 Temas materiais
 - 100 Sumário de conteúdos da GRI e do SASB
 - 104 Sumário de conteúdos da NCG 461
 - 106 Glossário
 - 107 Verificação externa

Clique nos botões para navegar pelo pdf.

Apresentação

GRI 2-2 e 2-3

Em seu Relatório Integrado, a LATAM Airlines Group S.A. apresenta anualmente os principais avanços e desafios de todas as empresas do grupo, considerando as dimensões econômica, social e ambiental dos negócios e as relações com seus *stakeholders*. Esta edição cobre o período de 1º de janeiro a 31 de dezembro de 2022. Cumpre os requisitos da Norma de Caráter Geral (NCG) 461 da Comissão para o Mercado Financeiro (CMF) do Chile, que incorpora nos relatórios anuais os temas de sustentabilidade e governança corporativa.

Para a LATAM, a nova norma, de aplicação obrigatória, representa uma oportunidade para aprofundar o movimento iniciado em 2018, quando o grupo começou a publicar relatórios integrados, que estabelecem as conexões estratégicas entre as informações financeiras e não financeiras, que anteriormente eram divulgadas em duas publicações separadas: o Relatório Anual e o Relatório de Sustentabilidade. Além disso, a norma também contribui para a visibilidade das práticas de governança corporativa que a Companhia sempre adotou.

O relato das informações relacionadas aos temas materiais de sustentabilidade e dos indicadores de monitoramento do desempenho do grupo utiliza como base a Global Reporting Initiative (GRI), principal referência global para a comunicação e a gestão de sustentabilidade. Os conteúdos e indicadores da GRI foram verificados externamente pela Deloitte.

Essas informações são complementadas com indicadores do Sustainability Accounting Standards Board (SASB)/International Financial Reporting Standards (IFRS) Foundation para companhias aéreas.

As Demonstrações Financeiras Consolidadas da LATAM são parte do relatório. Elas refletem a situação financeira em 31 de dezembro de 2021 e 2022 e foram auditadas externamente pela PwC. Além de estarem disponíveis neste relatório, a partir da página 192, também podem ser consultadas nas [páginas web da CMF](#) e da área de [Relações com Investidores da LATAM Airlines](#).

CONVENÇÕES

Moedas e câmbio

A LATAM Airlines Group S.A. e a maioria das suas filiais mantêm registros contábeis e elaboram demonstrações financeiras em dólares americanos; algumas utilizam pesos chilenos, pesos colombianos ou reais brasileiros. As demonstrações financeiras consolidadas do grupo incluem os resultados dessas filiais convertidos em dólares americanos.

Em conformidade com as Normas Internacionais de Contabilidade do International Accounting Standards Board (IASB), os ativos e passivos consideram o tipo de câmbio no fim do período. As contas de receitas e gastos levam em consideração o tipo de câmbio na data da transação. No entanto, pode ser adotado um tipo de câmbio mensal se não houver grandes variações nas taxas.



Nomes

- **LATAM Airlines Group:** com exceção dos casos exigidos pelo contexto, as menções a LATAM Airlines Group se referem à LATAM Airlines Group S.A., entidade operadora não consolidada.
- **LATAM:** as menções a LATAM, o grupo ou a Sociedade se referem à LATAM Airlines Group S.A. e suas filiais consolidadas: Transporte Aéreo S.A. (LATAM Airlines Chile), LATAM Airlines 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), Transporte Aéreos del Mercosur S.A. (LATAM Paraguai), LAN Cargo S.A. (LATAM Cargo) e as duas filiais cargueiras regionais: Línea Aérea Carguera de Colombia S.A. (LANCO ou LATAM Cargo Colômbia) na Colômbia e Aerolinhas Brasileiras S.A. (ABSA ou LATAM Cargo Brasil) no Brasil.

Conforme o contexto, outras menções a LATAM se referem à marca LATAM, lançada em 2016 e que reúne, 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.

- **Grupo LATAM Cargo:** refere-se ao conjunto das operações de carga – LAN Cargo S.A. (LATAM Cargo) e as filiais cargueiras regionais, Línea Aérea Carguera de Colombia S.A. (LANCO ou LATAM Cargo Colômbia) na Colômbia e Aerolinhas Brasileiras S.A. (ABSA ou LATAM Cargo Brasil) no Brasil.
- **LAN:** as menções a LAN se referem à LAN Airlines S.A., conhecida atualmente como LATAM Airlines Group S.A. devido a circunstâncias e fatos ocorridos antes da data em que foi finalizada a associação entre a LAN Airlines S.A. e a TAM S.A.
- **TAM:** a não ser que o contexto exija outra forma, as menções a TAM se referem à TAM S.A. e suas filiais consolidadas, inclusive TAM Linhas Aéreas S.A. (TLA), que opera sob o nome de LATAM Airlines Brasil, Fidelidade Viagens e Turismo Limited (TAM Viagens) e Transportes Aéreos del Mercosur S.A. (TAM Mercosur).

PADRÕES UTILIZADOS

Ao longo do texto, identifica-se a informação relacionada a cada um dos padrões utilizados (NCG 461, SASB e GRI), que também foi ordenada nos dois sumários de conteúdo específico nas páginas 100 e 104. O objetivo é facilitar a quem lê a busca pela informação relacionada com cada padrão.

MAIS INFORMAÇÕES GRI 2-3 e 2-5

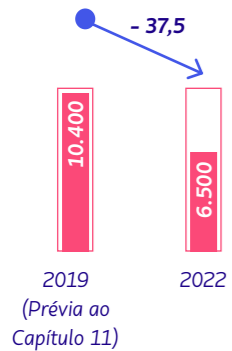
Sugestões, críticas ou dúvidas sobre este relatório podem ser enviadas para: investorrelations@latam.com e sostenibilidad@latam.com.

Destques

Resultado financeiro sólido

Durante o processo do Capítulo 11, a LATAM conseguiu melhorar a sua estrutura de custos e de capital

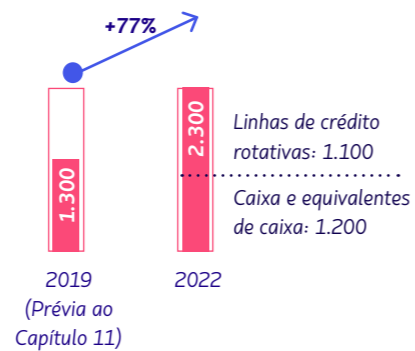
DÍVIDA BRUTA (US\$ MILHÕES)



4,2x

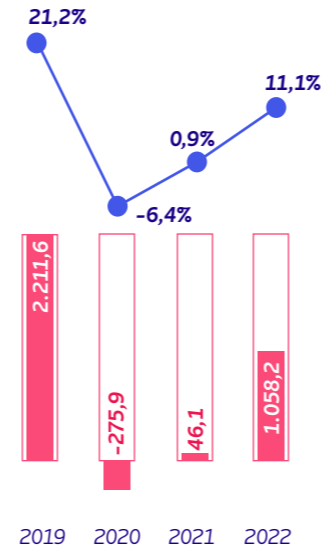
Alavancagem

LIQUIDEZ (US\$ MILHÕES)



Equivalente a 24,3% do total de receitas em 2022

EBITDA¹ (US\$ MILHÕES)

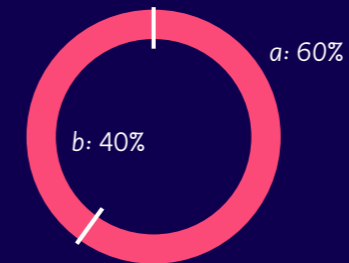


● Margem EBITDA

¹ Lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização.

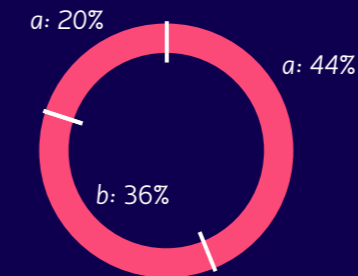
ESTRUTURA DIVERSIFICADA DE RECEITAS E OPERAÇÕES

POR TIPO DE MOEDA



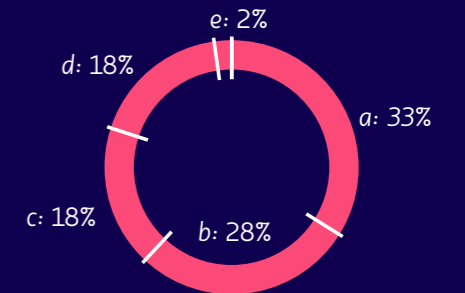
a: Dólar (USD) e Euro (EUR)
b: Outras moedas

POR CAPACIDADE (ASK) – OPERAÇÃO DE PASSAGEIROS



a: Internacional
b: Doméstico Brasil
c: Doméstico PLE

POR UNIDADE DE NEGÓCIO



a: Passageiros (internacional)
b: Passageiros (doméstico Brasil)
c: Passageiros (doméstico PLE)
d: Carga
e: Outros

Receita total (US\$ milhões)

9.516,8

ASK: assentos-quilômetro oferecidos.
PLE: países de língua espanhola.

Recuperação operacional

OPERAÇÃO DE PASSAGEIROS

62 milhões de passageiros **144** destinos **22** países



Taxa de ocupação: 81,3%
Tráfego consolidado (RPK – milhões): 92.588
Capacidade (ASK – milhões): 113.852

ASK: assentos-quilômetro oferecidos.
RPK: passageiros-quilômetro pagos.

OPERAÇÃO DE CARGA

901 mil toneladas transportadas

154 destinos

(10 exclusivos de carga) em
17 países (3 exclusivos de carga)



Taxa de ocupação: 56,5%
Tráfego consolidado
(RTK – milhões): 3.532
Capacidade
(ATK – milhões): 6.256

RTK: toneladas-quilômetro transportadas.
ATK: toneladas-quilômetro oferecidas.

A operação se recuperou de modo estável desde o início da pandemia, e em dezembro de 2022 alcançou 85,2% (ASK) do nível de 2019

Foco no cliente

JOINT-VENTURE COM
A DELTA AIR LINES

Acesso a mais
de 300 destinos
entre Estados
Unidos/Canadá e
a América do Sul

NOVAS CABINES



- > Flexibilidade para atender a diferentes segmentos de passageiros
- > Tarifas competitivas
- > Cabines renovadas em 89% da frota narrow-body

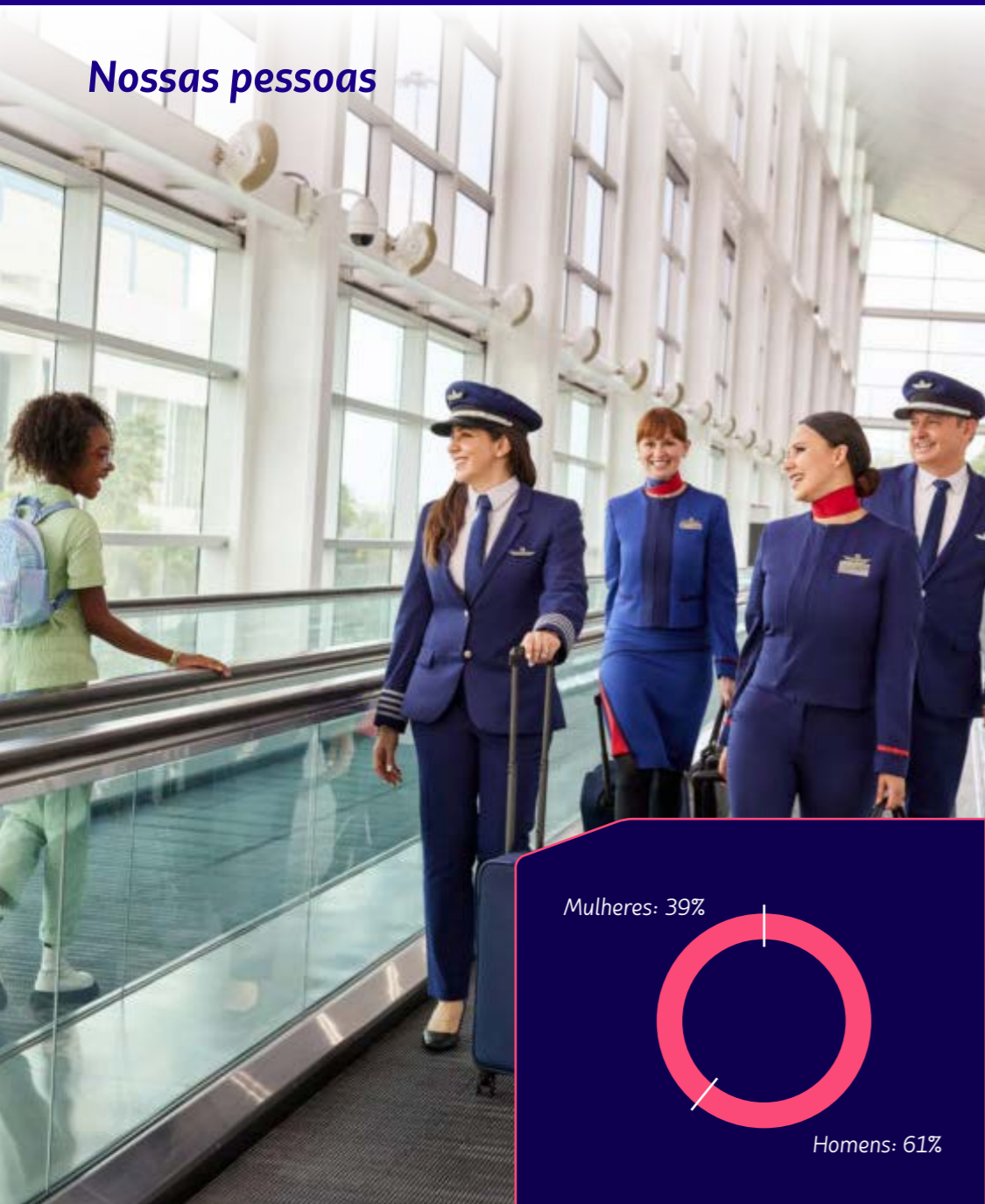
LATAM LOUNGE EM SANTIAGO – CHILE



4.200 metros em **3** salões

- > Cores inspiradas na natureza do Chile
- > Mobiliário sustentável
- > 80% da energia consumida é proveniente de fontes renováveis

Nossas pessoas

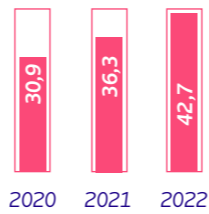


44
nacionalidades
32.507
profissionais

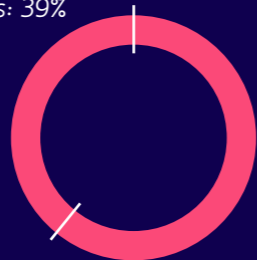
DIVERSIDADE E INCLUSÃO

77 pontos na Avaliação de Inclusão da McKinsey
2 pontos a mais que em 2021

MÉDIA DE CAPACITAÇÃO (h/colaborador)



Mulheres: 39%



Homens: 61%

Estratégia de Sustentabilidade – Pilares

>> MUDANÇAS CLIMÁTICAS



688 mil toneladas

de emissões de gases de efeito estufa (GEE) gerenciadas por iniciativas de redução ou compensação

- > Redução de emissões por meio de melhorias operacionais
- > Compensação de emissões e conservação de ecossistemas (LATAM + clientes)

>> VALOR COMPARTILHADO



117 milhões de vacinas contra a covid-19 transportadas gratuitamente pelo programa Avião Solidário



Trabalho em rede: **51 parcerias e convênios** com organizações em **5 países**

>> ECONOMIA CIRCULAR



77% de redução de plásticos de uso único¹ a bordo

- 1** Exemplos: talheres, pzinhas de mexer, copos, bandejas, sacolas e tampas.

A LATAM foi reconhecida pela Avaliação de Sustentabilidade Corporativa da S&P Global como a quinta companhia aérea mais sustentável do mundo

Mensagem do CEO

GRI 2-22



São raras as vezes na vida que alguém tem que enfrentar uma crise como a que a pandemia provocou no mundo todo e, especialmente, na aviação comercial. Em meados de março de 2020, o grupo LATAM reduziu as suas operações de passageiros em 95%. Os efeitos da pandemia foram dramáticas e se prolongaram muito além do que todos esperávamos. No fim de 2022, quase três anos desde que esse crise começou, ainda não foi possível retomar as operações totalmente.

Nesse duros meses e anos foi preciso tomar decisões difíceis, mas, lamentavelmente, necessárias para a continuidade do grupo. Nesse contexto, o grupo LATAM se viu obrigado a iniciar, em maio de 2020, um processo de reorganização financeira sob o Capítulo 11 da lei dos Estados Unidos. Esse período foi extraordinariamente desafiador, mas, ao mesmo tempo, representou uma oportunidade única de revisar com profundidade o que o grupo vinha construindo, o que deve ser mantido e o que é preciso mudar.

Em 3 de novembro de 2022, após quase 30 meses, o grupo saiu do Capítulo 11 fortalecido, com uma condição financeira mais sólida e uma estrutura de custos altamente competitiva. Ainda mais importante: sai com um

propósito renovado, clareza do que é preciso melhorar para ser um ativo para as sociedades das quais faz parte e ser cada dia melhor para os clientes, as pessoas e o entorno.

O grupo se fortaleceu em 2022 e terminou o ano com níveis de liquidez e endividamento ainda mais saudáveis que os do período pré-pandemia. No fim do ano, a liquidez era US\$ 2,3 bilhões, e a dívida bruta era 37,5% menor do que os US\$ 10,4 bilhões de quando entrou no Capítulo 11, resultando em uma alavancagem de 4,2x. A estrutura de custos também melhorou. O custo de caixa da frota era 40% menor que o de 2019, e, no quarto trimestre, o custo ASK (assentos-quilômetro oferecidos) ex-combustível nas operações de passageiros era de US\$ 0,04, compensando a inflação dos anos anteriores.

No fim do ano, a capacidade das operações de passageiros, medida em ASK, chegou a 85,2% do nível de 2019; na média do ano, foi de 76,4% da registrada em 2019. O grupo LATAM transportou aproximadamente 62 milhões de passageiros em 2022; 22 milhões a mais do que em 2021. Em dezembro de 2022, o grupo operava 144 destinos de passageiros em 22 países, igualando o total registrado no mesmo período de 2019.

O grupo continuou demonstrando a sua força na região, com as filiais do Brasil, Chile e Peru que ocuparam o primeiro lugar em participação de mercado em seus respectivos mercados domésticos. No caso da filial do Brasil, a participação de mercado aumentou de 34% em 2019 para 37% em 2022. A filial do Peru passou de 62% para 65%, e a do Chile, de 58% para 60%. Ao mesmo tempo, o grupo retomou 14 rotas internacionais que haviam sido suspensas por causa da pandemia.

Não existe ninguém que conecte a América do Sul como a LATAM. Em 2023, a LATAM Airlines Brasil voltará a operar na África e o grupo vai lançar 38 novas rotas, que não existiam em 2019. Duas delas fazem parte da *joint-venture* com a Delta Air Lines.

A *joint-venture* com a Delta possibilitará oferecer mais e melhores serviços aos passageiros, além de conectá-los a mais de 300 destinos entre o Canadá e os Estados Unidos e a América do Sul. Como primeiro passo, foram anunciados voos diretos entre São Paulo (Brasil) e Los Angeles (Estados Unidos) e entre Bogotá (Colômbia) e Orlando (Estados Unidos). Segundo projeções da filial na Colômbia, serão transportados 120 mil passageiros ao ano, com uma oferta de melhores alternativas para conectar

No fim do ano, a capacidade (medida em ASK) das operações de passageiros chegou a 85,2% do nível pré-pandemia

o interior da Colômbia e do Equador à Costa Leste dos Estados Unidos por meio dos hubs em Orlando, da Delta, e em Bogotá, da LATAM.

Pela sua capacidade de transporte e conectividade, a LATAM Cargo S.A. e as filiais cargueiras na Colômbia e no Brasil desempenharam um papel importante na logística de abastecimento local e de exportação. A capacidade de carga aumentou 30,7% em relação a 2021, e o Grupo LATAM Cargo encerrou o ano com quase 901 mil toneladas de carga transportadas, um aumento de 12% na comparação com o ano anterior.

Para 2023, o grupo espera seguir avançando, com um crescimento anual de mais de 20% nas operações de passageiros e de carga.

O grupo trabalhou fortemente na transformação digital com o objetivo de tornar a experiência dos passageiros ainda mais simples, rápida e autônoma, e os avanços nesse tema tiveram

reflexos no indicador Net Promoter Score (NPS), que mede a satisfação dos clientes. Em 2022, a avaliação da experiência digital chegou a 50 pontos, um aumento de 10 pontos em relação a 2021, e o NPS geral da operação de passageiros foi de 46 pontos. O NPS da LATAM Cargo alcançou 51 pontos em 2022, um aumento de 21 pontos na comparação com 2021, e 33 pontos no período de dois anos. Trata-se do melhor resultado da história do negócio da carga desde que o indicador começou a ser medido, em 2016.

Também com foco na melhoria da experiência dos passageiros, foram modernizadas 81 aeronaves em 2022, totalizando 198 com as cabines renovadas. No Brasil, 98 aviões da operação doméstica contam com wi-fi a bordo, recurso que será estendido a toda a frota da LATAM Airlines Brasil no primeiro semestre de 2023. Ao mesmo tempo, o grupo abriu as portas de um novo espaço – chamado de LATAM Lounge – onde passageiros preferenciais

e membros de programas de linhas aéreas com as quais a LATAM mantém acordos comerciais podem esperar a partida de seu voo ou conexão.

Ao longo de 2022, o grupo continuou trabalhando para ser um ativo nas diferentes comunidades onde opera e fazer parte das soluções aos desafios sociais, ambientais e de crescimento econômico atuais e futuros. Nesse caminho, orienta-se por sua Estratégia de Sustentabilidade, amadurecida após muito diálogo e reflexão durante o primeiro ano da pandemia e lançada em 2021 como plano de rota para os 30 anos seguintes.

A Estratégia se apoia em três pilares; cada um com metas, prazos e planos de ação claramente definidos.

No pilar de mudanças climáticas, o grupo LATAM se comprometeu a, até 2030, reduzir e compensar o equivalente a 50% das emissões de gases de efeito estufa (GEE) gerados nas operações domésticas e tornar-se neutro em carbono em 2050. A meta para 2022 foi superada com a gestão de 688 mil toneladas de emissões por meio de iniciativas de melhoria operacional e o apoio a projetos de conservação de ecossistemas estratégicos da região.

Em 2022, o grupo anunciou a ampliação da parceria com a Fundação Cataruben



no projeto CO2Bio, de conservação e restauração de savanas inundáveis e florestas na América do Sul. Localizado na Orinoquia Colombiana, o projeto prevê a captura de 11,3 milhões de toneladas de CO₂e até 2030, em uma área de 575 mil hectares, quase o triplo da área de cidades como Bogotá ou São Paulo.

O grupo LATAM investe na modernização da frota com modelos de aviões cada vez mais eficientes e busca reduzir o consumo de combustível da frota atual. Em 2022, a LATAM se comprometeu a trabalhar para que 5% do consumo de combustível seja proveniente de combustíveis sustentáveis de aviação (SAF, na sigla em inglês) no ano de 2030, dando prioridade para a produção na América do Sul. Apesar de a produção atual de SAF representar menos de 1% da demanda internacional, esse tipo de combustível tem o potencial de gerar até 80% menos emissões que os combustíveis fósseis. Por isso, é uma ferramenta essencial para que cumpramos a nossa meta de ser neutros em carbono em 2050.

No pilar de economia circular, houve avanços nas metas de eliminar os plásticos de uso único em 2023 e ser um grupo aterro zero em 2027. Por meio da mudança de materiais e da melhoria de processo, foi possível eliminar 77% dos plásticos de uso único no serviço

de bordo, superando a meta de 60% definida para o ano. Também avançaram o desenho e a execução de um plano rigoroso para reduzir o uso de plástico nas operações de carga.

Finalmente, no pilar de valor compartilhado, o Avião Solidário põe a conectividade, a expertise e a capacidade das operações de passageiros e de carga a serviço das comunidades na América do Sul. No fim de 2022, o programa mantinha 51 parcerias com organizações nos países em que a LATAM tem operação doméstica, focando o trabalho nos temas de saúde, meio ambiente e desastres naturais. O Avião Solidário transportou gratuitamente 117 milhões de vacinas contra covid-19 em 2022. Foram 376 milhões de vacinas transportadas desde o início da pandemia. Somente no Brasil, a LATAM Airlines Brasil foi responsável pelo transporte de duas de cada três doses movimentadas por via aérea no país em 2022.

A gestão e o desempenho em sustentabilidade conquistaram o reconhecimento da S&P Global, responsável pela seleção das empresas que integram o Índice Dow Jones de Sustentabilidade (DJSI, na sigla em inglês). A Avaliação de Sustentabilidade Corporativa 2022 da S&P classificou a LATAM como a quinta empresa mais sustentável do setor aéreo em todo

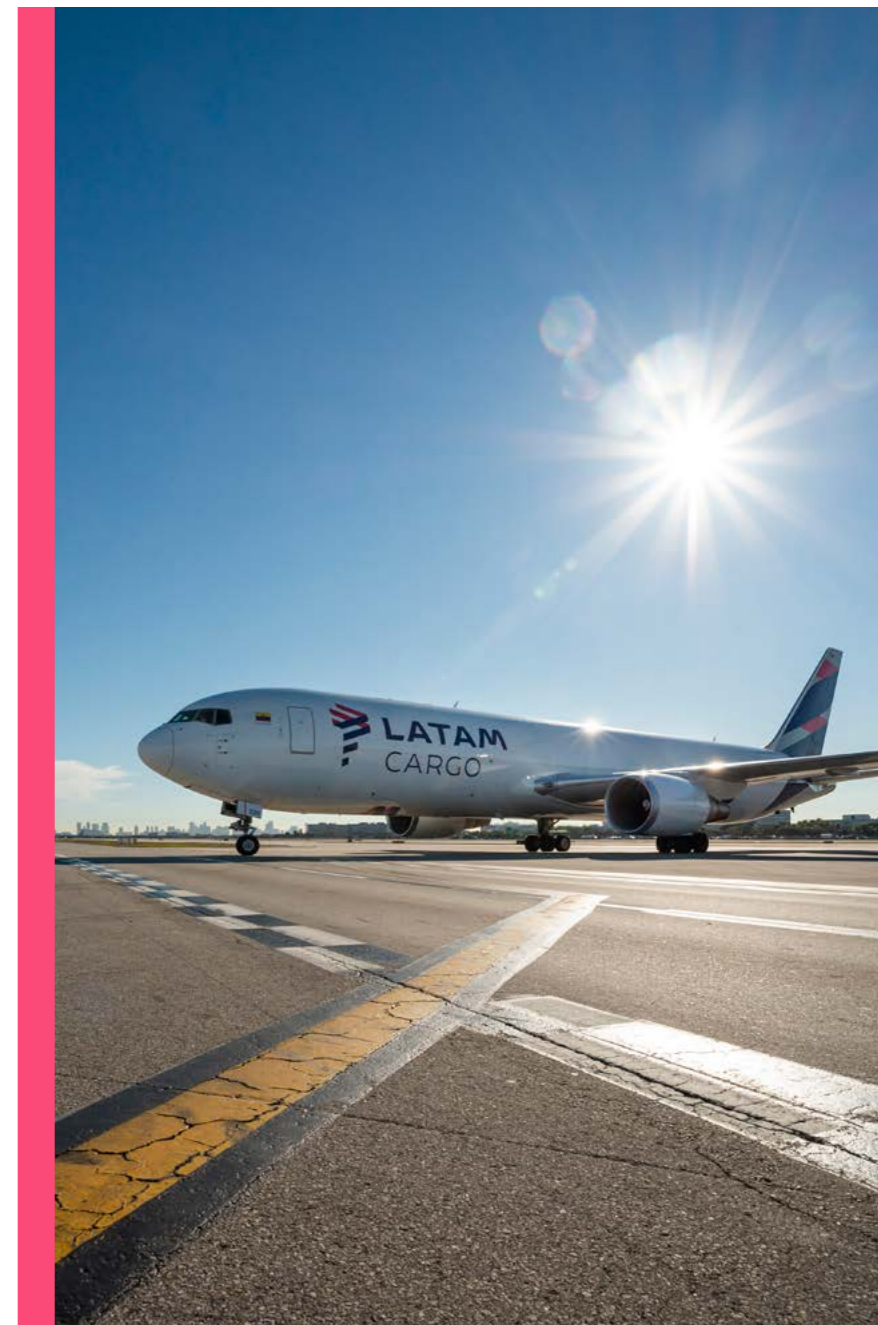
o mundo. Destacam-se os resultados do grupo nos temas de cidadania corporativa, economia circular e práticas trabalhistas.

Uma nova LATAM está em construção, e nada disso seria possível sem o apoio de cada uma das 32.507 pessoas que fazem parte deste grupo, formado por 44 nacionalidades diferentes graças à diversidade das nossas operações. A multiculturalidade do grupo é uma motivação para avançar na consolidação de ambientes de trabalho mais inclusivos. Demos passos importantes em equidade, com a incorporação de mais mulheres nos cargos de piloto e de mecânico de manutenção, e em igualdade de oportunidades e sucesso profissional para todos os colaboradores.

Eu comecei esta carta falando do desafio único que a crise representou. Quero terminá-la destacando o privilégio de fazer parte de uma equipe como a do grupo LATAM nessa trajetória. A vontade, a coragem e o compromisso de todos e de cada um foram o motor que nos fez avançar e sair da crise com mais força, sentido de união e um propósito renovado.

Que esta mensagem sirva também para homenagear a todos e a cada um que tomaram isso possível. É um orgulho ser um de vocês.

Roberto Alvo Milosawlewitsch
CEO LATAM Airlines Group



Quem somos



NESTE CAPÍTULO

Grupo LATAM

12

Nossa estratégia

13

Modelo de geração de valor

18

Linha do tempo

19

Prêmios e reconhecimentos

23

Grupo LATAM

O grupo LATAM tem operações domésticas em cinco países da América do Sul – Brasil, Chile, Colômbia, Equador e Peru – e oferece a melhor conectividade dentro, a partir e para a América Latina. Cobre 144 destinos em 22 países com operações de passageiros e 154 destinos com operações de carga. Essa rede, em conjunto com a frequência dos voos e as possibilidades de conexão, ampliadas por hubs como os de São Paulo (Brasil), Santiago (Chile) e Lima (Peru), fazem da empresa uma referência no setor aéreo regional e global e proporcionam uma base diversificada de receitas, tanto nos negócios de passageiros quanto nos de carga.

Em 2020, o grupo LATAM começou um dos períodos mais desafiadores da sua história. A pandemia do novo coronavírus implicou o fechamento de fronteiras e prolongadas quarentenas que afetaram diretamente todo o setor aéreo. Diante desse cenário, a LATAM Airlines Group S.A. e suas filiais no Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Estados Unidos e Peru solicitaram voluntariamente em 2020 a proteção do estatuto de

reorganização financeira prevista no Capítulo 11 da lei dos Estados Unidos. O objetivo foi reestruturar a dívida da empresa com seus credores, acessar novas fontes de financiamento e transformar os negócios, reagindo à pandemia mundial.

Após mais de dois anos de intenso trabalho no processo de reorganização e com o apoio indispensável de credores e acionistas, a LATAM concluiu com sucesso a sua reorganização no início de novembro de 2022. O processo possibilitou uma importante redução de custos e de dívida, com a consequente melhora da estrutura de capital.

Após a saída bem-sucedida do Capítulo 11, a LATAM ressurgiu como um grupo mais eficiente, com menos dívida e mais liquidez, uma frota moderna, a rede de conexões mais ampla da América do Sul e o maior programa de fidelidade do continente.

Com o processo, a LATAM também se tornou mais competitiva e pôde abrir novas rotas. A rede no Brasil, por exemplo, passou a incluir 10 destinos que não eram operados antes da pandemia. Globalmente, para 2023, o grupo planeja

operar 38 rotas novas na comparação com o período pré-pandemia.

Em 2022, o grupo LATAM concluiu a *joint-venture* com a Delta Air Lines. O acordo cobre os mercados dos Estados Unidos, Canadá, Brasil, Chile, Colômbia, Paraguai, Peru e Uruguai, e amplia a conectividade dos Estados Unidos e Canadá com a América do Sul.

No fim de dezembro de 2022, as operações do grupo LATAM, medidas em ASK (assentos-quilômetro oferecidos), chegaram a 85% do registrado em dezembro de 2019, consolidando uma trajetória de recuperação dos níveis pré-pandemia.

MAIS INFORMAÇÃO

Operações
(página 24)

Resultados financeiros
(página 53)

Constituição legal
(página 109)

Objeto da Sociedade
(página 109)

Propriedades, instalações e equipamentos
(página 109)

Canais de venda
(página 111)

Marcas, patentes, licenças e franquias
(página 110)

Informação complementar
(página 111)

NCG 461: 6.1 SETOR INDUSTRIAL e
6.2 NEGÓCIOS | GRI 2-1, 2-6 e 3-3

Nossa estratégia


NCG 461: 2.1 MISSÃO

MISSÃO E PROPÓSITO



Cuidar para que os sonhos cheguem ao seu destino.

VISÃO



Ser o grupo de linhas aéreas que conecta a América Latina com o mundo e o mundo com a América Latina, que assume a sua responsabilidade social sendo justo, empático, transparente e simples com seus clientes, colaboradores e outros stakeholders-chave.

VALORES



A nossa conduta se orienta pelos valores de:



Segurança

Garantimos, a todo momento, a nossa segurança, a de nossa equipe e de nossos clientes.



Ser atento

Nos preocupamos genuinamente com as necessidades das pessoas e proporcionamos a elas uma experiência justa, empática, transparente e simples (JETS).



Sustentabilidade

Buscamos continuamente o equilíbrio entre crescimento econômico, eficiência, cuidado com o meio ambiente e bem-estar social para um futuro mais sustentável.

PRINCÍPIOS CORPORATIVOS



Nossa proposta de valor interna de valor estabelece os seguintes princípios corporativos:

SETOR

Fazer parte de um setor atraente, global e multicultural.

AMBIENTE

Integrar um ambiente dinâmico, marcado por mudanças e desafios constantes.

CARREIRA

Oferecer amplas e múltiplas opções de desenvolvimento de carreira.

VIAGENS

Ter a oportunidade de conhecer o mundo e acessar outros benefícios que a LATAM Airlines oferece.

JETS

Cuidar das pessoas em um ambiente de trabalho justo, empático, transparente e simples.

SUSTENTABILIDADE

Fazer parte de um grupo comprometido com a diversidade e o desenvolvimento sustentável da América do Sul.

Objetivos estratégicos

NCG 461: 4.2 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS | GRI 3-3

Fortalecimento contínuo da rede

A LATAM é o único grupo de linhas aéreas na América do Sul com presença local em cinco países e operações nacionais e internacionais, consolidando a melhor conectividade com a região e dentro dela. Impulsionado por esse posicionamento, o grupo busca oferecer os melhores serviços e destinos, com mais opções para os passageiros e uma plataforma que dê suporte ao seu crescimento contínuo.



Ampliação da liderança de marca e melhora da experiência do cliente

O grupo trabalha de modo permanente para ser a opção preferida dos passageiros na América do Sul. Para isso, foca em sua estratégia digital que, apoiada em tecnologias digitais móveis, procura oferecer informação e soluções oportunas e transparentes aos clientes.

Aumento de eficiência e de competitividade de custos

Manter uma estrutura de custos competitiva e aumentar a eficiência são desafios da LATAM e objetivos com os quais a empresa busca simplificar sua própria organização e tornar a tomada de decisões mais rápida e flexível. Para isso, o grupo busca reduzir custos relacionados a combustíveis e tarifas, compras, operações, gastos gerais e atividades de distribuição, além de trabalhar na implementação de um serviço personalizado nos mercados nacionais e internacionais.



Força organizacional

A LATAM é formada por um grupo de pessoas apaixonadas, que trabalham com simplicidade e de forma alinhada, contando com lideranças ágeis na tomada de decisões. Tudo isso permite à empresa oferecer uma proposta de valor diferenciada aos clientes e operar de modo sustentável em longo prazo.

Gestão proativa de riscos

Na tomada de decisões, o grupo adota uma visão holística e responsável dos riscos e concentra seus esforços nos riscos de maior impacto potencial e baixa probabilidade de ocorrência, e que poderiam afetar significativamente seus objetivos estratégicos.



GESTÃO INTEGRADA NCG 461: 3.6 GESTÃO DE RISCOS e 4.2 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

A LATAM gerencia de forma integrada as dimensões econômica, social, ambiental e de governança dos negócios. O compromisso de gerar e compartilhar valor com acionistas, investidores, colaboradores, clientes, fornecedores e toda a sociedade é uma parte fundamental do papel que o grupo desempenha com foco no longo prazo.

Essa visão ampla também é aplicada à gestão de riscos. Cabe à diretoria de Assuntos Corporativos e

Sustentabilidade identificar e consolidar os riscos sociais e ambientais e depois reportá-los à unidade de Gestão de Riscos para que sejam incluídos na matriz geral de riscos do grupo. Hoje, os principais riscos identificados nessas duas dimensões são associados a mudanças climáticas, sem que tenham sido identificados outros riscos sociais e ambientais relevantes para a operação.

Em 2021, após uma série de diálogos entre a LATAM e os representantes de organizações não governamentais dos cinco países onde mantém operações

domésticas por meio de suas filiais, o grupo lançou sua estratégia de sustentabilidade, que visa assegurar o equilíbrio no crescimento econômico e orientar a atuação nos anos futuros.

Nessa estratégia renovada, a LATAM definiu compromissos desafiadores que, em última instância, visam fazer do grupo um ativo nos países em que opera por meio da geração de valor econômico, ambiental e social. Os compromissos estão alinhados aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas

(ONU) para 2030. Também integram os objetivos estratégicos do grupo.

Os avanços na execução da estratégia de sustentabilidade em seus diferentes âmbitos e pilares –gestão ambiental, economia circular, mudanças climáticas e valor compartilhado – são apresentados regularmente ao Comitê Executivo e anualmente do Conselho de Administração. Cada um dos pilares envolve iniciativas lideradas pelos executivos do grupo e processos de tomada de decisões pela alta governança.

Compromissos e metas de sustentabilidade

 <p>Ser carbono neutro nas operações terrestres e aéreas em 2050</p>	 <p>Ser um grupo zero resíduos para aterro em 2027</p>	 <p>Potencializar o programa Avião Solidário, que coloca a expertise e a conectividade do grupo em benefício da sociedade na América do Sul</p>
 <p>Reduzir e compensar o equivalente a 50% das emissões aéreas domésticas em 2030</p>	 <p>Eliminar os plásticos de uso único em toda a operação em 2023</p>	<p>O capítulo Compromisso com o futuro (página 63) detalha as metas de sustentabilidade e os avanços e resultados alcançados em 2022.</p>

A estratégia de sustentabilidade da LATAM responde às necessidades climáticas, sociais e de saúde da região



DIREITOS HUMANOS

O compromisso da LATAM com os direitos humanos é explicitado em uma declaração pública que estabelece as diretrizes de atuação nas operações e no relacionamento com stakeholders, como a condenação ao trabalho infantil, forçado ou análogo ao escravo e ao assédio moral, físico e sexual; o compromisso com a liberdade sindical; a saúde e a segurança; a remuneração justa; as condições de trabalho adequadas, sem restrição de gênero, raça, idade, orientação sexual, religião ou nacionalidade. O documento, elaborado conforme normas internacionais como a Declaração Universal dos Direitos Humanos, a Carta das Nações Unidas e os Princípios e Direitos Fundamentais no Trabalho, da Organização Internacional do Trabalho (OIT), também prevê as medidas a serem adotadas no caso de violação a qualquer um desses princípios.

Periodicamente, o grupo monitora os riscos relacionados ao tema em toda a operação utilizando uma matriz, que considera os impactos potenciais e a probabilidade de ocorrência.

Em 2022, o grupo recebeu 260 denúncias de assédio sexual e 41 de assédio moral, conforme definidos

pela lei nº 20.005, do Chile, e a legislação equivalente em outros países onde o grupo opera. Todas as denúncias foram tratadas conforme os procedimentos definidos por país.

NCG 461: 5.5 ASSÉDIO MORAL E SEXUAL

PRINCÍPIOS E COMPROMISSOS

NCG 461: 2.1 MISSÃO

A LATAM está comprometida com os ODS, agenda global da ONU que propõe 17 objetivos e 169 metas que governos, empresas e instituições devem alcançar até 2030. O grupo busca contribuir ativamente para o cumprimento dessas metas e foca seus esforços em 10 ODS prioritários.

Atualmente, o grupo não adere formalmente aos Princípios Orientadores sobre Empresas e Direitos Humanos da ONU. No entanto, integra o Pacto Global da ONU, que incentiva a comunidade empresarial internacional a aplicar, em suas práticas de negócios, valores fundamentais e internacionalmente aceitos de direitos humanos, relações trabalhistas, meio ambiente e combate à corrupção.



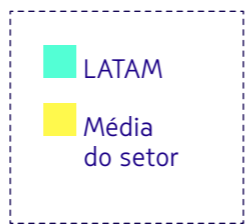
MAIS INFORMAÇÃO

- Direitos humanos:
- [Declaração de compromisso \(em espanhol\)](#)
- [Ações de mitigação de riscos \(em espanhol\)](#)

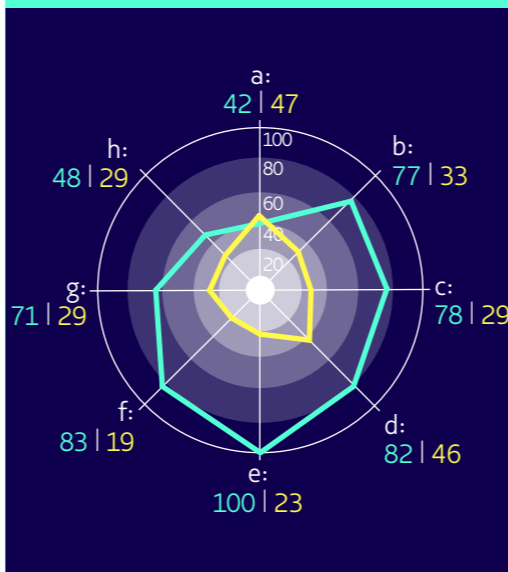
BENCHMARKING

A LATAM utiliza a Avaliação de Sustentabilidade Corporativa da S&P como ferramenta de gestão, monitoramento e *benchmark*. A S&P é responsável pela seleção das empresas que compõem o Índice Dow Jones de Sustentabilidade (DJSI) e realiza a análise anualmente, cobrindo temas econômicos, ambientais e sociais.

Em 2022, essa avaliação posicionou o desempenho de sustentabilidade da LATAM como o quinto melhor do mundo no setor aéreo. Os principais destaques do grupo foram as variáveis associadas a cidadania corporativa, economia circular e indicadores de práticas trabalhistas.

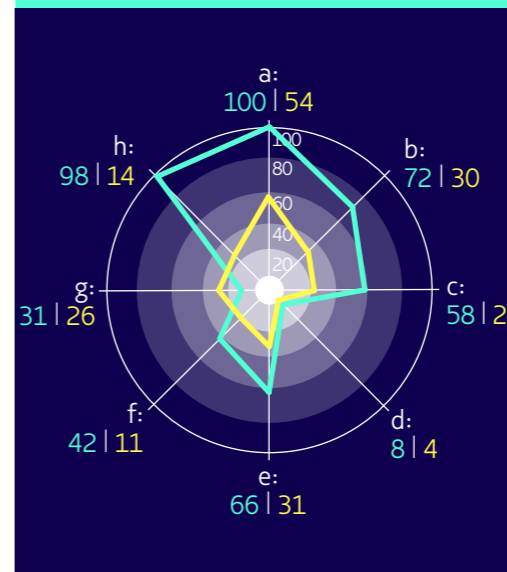


DIMENSÃO ECONÔMICA E DE GOVERNANÇA CORPORATIVA



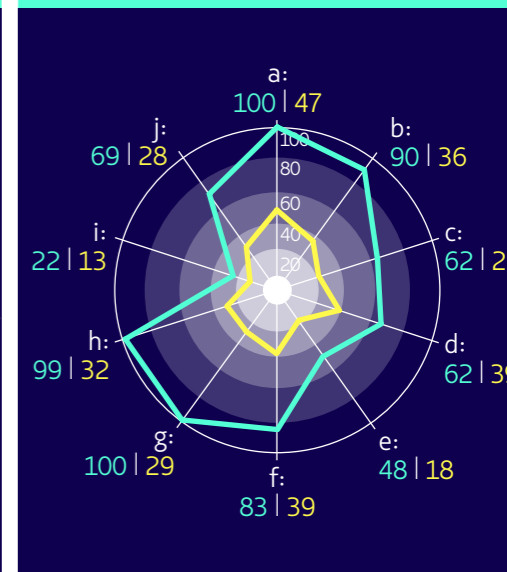
- a: Governança corporativa
- b: Materialidade
- c: Gestão de riscos e crises
- d: Ética de negócios
- e: Influência em políticas
- f: Gestão da cadeia de abastecimento
- g: Segurança da informação, segurança digital e disponibilidade dos sistemas
- h: Eficiência e confiabilidade

DIMENSÃO AMBIENTAL



- a: Indicadores ambientais
- b: Política e sistemas de gestão ambiental
- c: Ecoeficiência operacional
- d: Biodiversidade
- e: Estratégia climática
- f: Perda e desperdício de alimentos
- g: Gestão da frota
- h: Embalagens

DIMENSÃO SOCIAL



- a: Indicadores sociais
- b: Indicadores de práticas trabalhistas
- c: Direitos humanos
- d: Desenvolvimento do capital humano
- e: Atração e retenção de talentos
- f: Cidadania corporativa e filantropia
- g: Segurança dos passageiros
- h: Gestão do relacionamento com clientes
- i: Marketing sustentável e percepção de marca
- j: Proteção da privacidade

Modelo de geração de valor

1 Na execução dos negócios, a LATAM utiliza diferentes tipos de capitais, que servem de insumo para as atividades.

2 Por meio das suas atividades, a LATAM transforma esses insumos em resultados e impactos.

3 Os resultados são a faceta mais visível da operação, a concretização do trabalho.

4 No entanto, a principal entrega de valor da empresa se manifesta em sua capacidade de gerar impactos positivos duradouros para o negócio e seus stakeholders.



INSUMOS

Capital humano

⇒ Colaboradores

Capital financeiro

⇒ Receitas
⇒ Capital
⇒ Ativos

Capital natural

⇒ Combustível de aviação

Capital intelectual

⇒ Conhecimento da região e dos negócios
⇒ Licenças de operação e direitos de slots em aeroportos
⇒ Sistemas de gestão (ambiental, de segurança)
⇒ Analytics (personalização da experiência do cliente)

Capital social e de relacionamento

⇒ Programas de fidelidade
⇒ Marca LATAM
⇒ Relacionamento com autoridades e com o setor
⇒ Programa Avião Solidário

Capital industrial

⇒ Frota
⇒ Bases de Manutenção
⇒ Hangares

ATIVIDADES

O QUE FAZEMOS E COMO

Gestão e governança

- Ética
- Responsabilidade financeira
- Segurança e eficiência
- Desenvolvimento de colaboradores

Sustentabilidade

- Programa Avião Solidário
- Mudanças climáticas
- Economia circular

Orientação ao cliente

- Experiência digital e inovação
- Modelo de vendas flexível
- Acordos comerciais e associações
- Programas de fidelidade

RESULTADOS

Resultados financeiros

Excelência operacional

Ampla rede de destinos

Base de clientes diversificada

Saúde organizacional e oportunidades de desenvolvimento

■ Para a LATAM
■ Para os stakeholders

IMPACTOS

Proposta de valor focada no cliente

Conectividade

Segurança

Ecoeficiência

Comprometimento com a região

Diálogo estratégico

- Diferentes perfis e segmentos de clientes
- Oferta adaptada a variadas necessidades e expectativas
- Diversificação das receitas
- Autonomia e liberdade de escolha
- Participação de mercado
- Mobilidade
- Liderança na região
- Impulso econômico
- Credibilidade
- Confiança
- Diferencial competitivo
- Economia de recursos naturais
- Redução de custos
- Menos impacto ambiental e ruído
- Ser um agente relevante na sociedade
- Desenvolvimento econômico
- Identidade e propósito
- Fortalecimento social
- Cuidado ambiental
- Troca de conhecimentos
- Construção conjunta
- Desenvolvimento do setor
- Agenda de temas de interesse dos públicos
- Conformidade

Linha do tempo



NCG 461: 2.2 INFORMAÇÃO HISTÓRICA

A história da LATAM tem início em 1929 com a criação da Línea Aérea Nacional de Chile (LAN). Em 1946, a companhia aérea realizou a sua primeira expansão internacional com uma viagem Santiago – Buenos Aires, e em seguida foram criadas rotas para Lima (Peru), depois Miami (Estados Unidos) e, por fim, para a Europa.

Em 1983, a empresa passou a ser a Línea Aérea Nacional de Chile Limitada por meio da agência governamental chilena Corporação de Fomento à Produção (CORFO). Em 1985, tomou a forma jurídica de sociedade anônima sob o nome LAN Chile, e em 1989, começou seu processo de privatização. Em 1997, avançando em sua trajetória de crescimento, tornou-se o primeiro grupo latino-americano de linhas aéreas a negociar American Depositary Receipts (ADR) na Bolsa de Nova York.

Em 2012, a LAN se associou à companhia aérea brasileira TAM, criada em 1961, e passou a constituir a LATAM Airlines Group S.A., consolidando a sua expansão regional.

Em 2020, o grupo começou a vivenciar um dos períodos mais desafiadores de sua história. Em consequência da intensa redução do transporte aéreo causada pelas restrições de circulação

adotadas em todo mundo durante a pandemia de covid-19, as filiais no Chile, Peru, Colômbia, Equador, Estados Unidos e Brasil recorrem ao Capítulo 11 da Lei de Falências dos Estados Unidos.

No fim de 2021, a empresa apresentou seu Plano de Reorganização na corte dos Estados Unidos, e em 2022 obteve ampla aceitação dos acionistas e credores para esse plano.

Finalmente, em novembro de 2022, a LATAM foi bem-sucedida na conclusão do seu processo de reestruturação, podendo reestruturar sua dívida e levantar financiamentos para preparar-se para uma nova etapa de sua história. O grupo saiu mais eficiente do processo, com uma frota moderna, a maior rede de conexões e o maior programa de fidelidade da América do Sul.

Esses e outros marcos da história do grupo são destacados a seguir.

1929



O Comandante Arturo Merino Benítez cria a LAN (Línea Aérea Nacional de Chile).

1947

Primeiro voo internacional da LAN de Santiago (Chile) a Buenos Aires (Argentina).

1956

Início das operações para Lima (Peru).

1958

Início das operações para Miami (Estados Unidos).

1961




Cinco pilotos de táxi aéreo criam a TAM (Taxi Aéreo Marília).



Londres, Inglaterra.

1970
A LAN começa a oferecer voos para a Europa.

1975
 O comandante Rolim Adolfo Amaro funda a TAM Linhas Aéreas.

1976
Início dos serviços da TAM em cidades brasileiras, especialmente no Mato Grosso e em São Paulo.


1983
Criação da Línea Aérea Nacional – Chile Limitada, por meio da Corporación de Fomento de la Producción (Corfo).

1985
A LAN passa a ser uma sociedade anônima.

1986
A TAM adquire a VOTEC – Brasil Central Linhas Aéreas, outra companhia aérea regional que operava nas regiões Norte e Centro-Oeste do Brasil.

1989
Início do processo de privatização: o governo do Chile vende 51% do capital acionário para investidores nacionais e para a Scandinavian Airlines System (SAS).


1990
A Brasil Central é renomeada como Transportes Aéreos Meridionais (TAM).

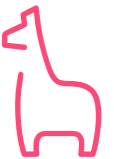
1993
 A TAM lança o TAM Fidelidade, primeiro programa de fidelidade do setor aéreo brasileiro.

1994
Privatização da LAN é concluída com a aquisição de 98,7% das ações da sociedade pelos atuais controladores e outros acionistas.

1996
• A TAM compra a companhia aérea Lapsa do governo paraguaio e cria a TAM Mercosul.
• Início dos voos São Paulo (Brasil) – Assunção (Paraguai).

1997
A LAN negocia suas ações na bolsa de valores de Nova York, tornando-se a primeira companhia aérea latino-americana a negociar ADRs nesse importante mercado.

1998
 Chegada do primeiro Airbus A330 e realização do primeiro voo internacional da TAM, de São Paulo (Brasil) a Miami (Estados Unidos).

1999
Inicia-se o processo de expansão da empresa: início das operações da LAN Peru. 

2000
A LAN se incorpora à oneworld®.

2001

- Parceria da LAN com a Iberia e inauguração do terminal de cargas em Miami (Estados Unidos).
- Criação do Centro de Tecnologia TAM e da Academia de Serviços em São Paulo (Brasil).

2002

Parceria da LAN com Qantas e Lufthansa Cargo.

2003

Continuação do plano de expansão da empresa: início das operações da LAN Equador.

2004

- Lançamento da nova classe executiva para os voos a Paris (França) e Miami (Estados Unidos).
- Mudança da imagem corporativa para LAN Airlines S.A.
- A TAM S.A. começa a operar voos a Santiago (Chile).

2005

- Outro país do plano de expansão regional da LAN: início das operações da LAN Argentina.
- A TAM S.A. abre capital na Bovespa, do Brasil.
- Lançamento dos voos para Nova York (Estados Unidos) e Buenos Aires (Argentina).

2006

- Início dos voos para Londres (Reino Unido), Zurique e Genebra (Suíça) por meio de acordo com a Air France.
- Lançamento da nova classe Premium Business.
- TAM é listada publicamente na Bolsa de Nova York, dos Estados Unidos.

2007

- Lançamento da rota Milão (Itália) e Córdoba (Espanha) pela TAM.
- Autorização da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) do Brasil para iniciar voos para Madri (Espanha) e Frankfurt (Alemanha).
- Implementação do modelo low cost nos mercados domésticos.
- Aumento de capital em US\$ 320 milhões.

2008

- Conclusão do processo de renovação da frota de curta distância da LAN, formada agora por aeronaves da família A320.
- TAM recebe seu primeiro Boieng 777-300ER.

2009

- Início das operações de carga na Colômbia e de passageiros no mercado doméstico do Equador.
- Lançamento do Multiplus Fidelidade.

2010

- Aquisição da companhia aérea colombiana Aires.
- A TAM ingressa oficialmente na Star Alliance.

2011

- A LAN e a TAM assinam os acordos vinculativos relacionados à combinação de negócios entre ambas companhias.

2012

- Nasce o grupo LATAM Airlines, por meio da combinação dos negócios da LAN e TAM.
- Emissão de 2,9 milhões de ações.

2013

Aumento de capital em US\$ 940,5 milhões.

2014

- TAM se une à aliança **oneworld®**, que se torna a aliança global da LATAM Airlines Group.
- LATAM lança seu plano estratégico 2015-2018, com o foco de se transformar em um dos grupos aéreos mais importantes do mundo.

2015

- Nasce a LATAM, nova marca a ser adotada por LAN, TAM e suas filiais.
- Emissão de notas EETC estruturado por US\$ 1.020 milhões: o primeiro na América Latina.

2016

Aumento de capital de US\$ 608 milhões, com o que a Qatar Airways adquire 9,999999918% do total de ações subscritas e pagas da LATAM.

2017

Implementação da nova forma de viajar nos mercados domésticos pelas filiais.

2018

- Inauguração do primeiro voo à Ásia.
- Novo modelo de vendas chega aos voos internacionais.

2019

- Anúncio da aliança com a Delta Air Lines, que cria a rede mais complementar entre a América Latina e os Estados Unidos, além de ofertar novos destinos para as demais regiões do globo.
- LATAM anuncia sua saída da aliança **oneworld®** a partir de 1º de maio de 2020.

2020

- A LATAM Airlines Group S.A. e suas filiais no Chile, Peru, Colômbia, Equador, Estados Unidos e Brasil entram em processo de reorganização financeira sob a proteção do Capítulo 11 da lei norte-americana e obtêm acesso a até US\$ 2,45 bilhões em financiamento DIP (debtor in possession).
- Lançamento da unidade E-Business, que visa melhorar a experiência digital dos clientes.
- Iniciativas de suporte ao enfrentamento da covid-19 na América do Sul.

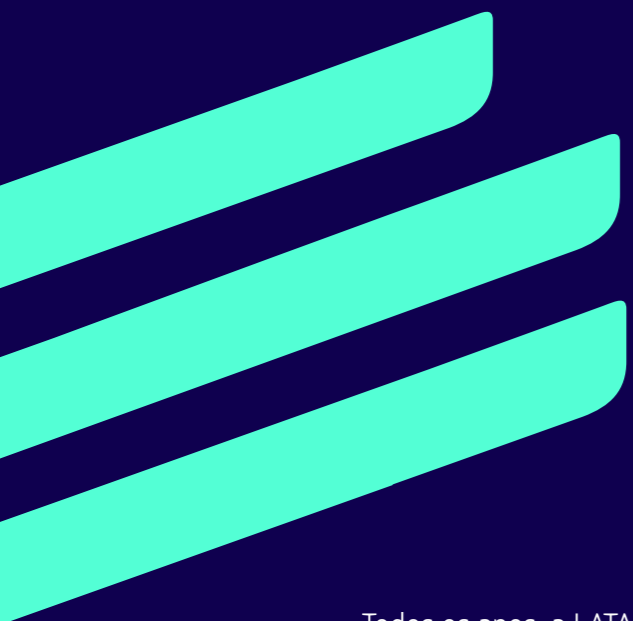
2021

- Lançamento da nova Estratégia de Sustentabilidade, que prevê eliminar 100% dos plásticos de uso único utilizados na operação em 2023, tornar-se uma empresa zero resíduos para aterro em 2027, compensar 50% das emissões domésticas em 2030 e alcançar a neutralidade em carbono em 2050.
- A LATAM divulga seu plano de negócios com prazo de cinco anos.
- Apresentação do Plano de Reorganização, como parte do processo do Capítulo 11 da Lei de Falências dos Estados Unidos.

2022

- A LATAM recebe a aprovação dos credores para seu plano de reestruturação e conclui com sucesso o processo relacionado ao Capítulo 11.
- Aprovação final da joint-venture com a Delta Air Lines para os mercados dos Estados Unidos, Canadá, Brasil, Chile, Colômbia, Paraguai, Peru e Uruguai. O acordo facilita o acesso dos passageiros a 300 destinos entre Estados Unidos/Canadá e América do Sul.
- A LATAM avança na realização dos seus compromissos de sustentabilidade com: redução e/ou compensação de 14% das emissões domésticas (diante de uma meta de 50% até 2030); fortalecimento da rede de parcerias do programa Avião Solidário; e redução de 77% dos plásticos de uso único – a meta é eliminar esse tipo de material até 2023.

Prêmios e reconhecimentos



Todos os anos, a LATAM Airlines Group conquista o reconhecimento de diversas entidades pela qualidade do serviço oferecido aos passageiros e outras realizações do negócio em benefício de seus *stakeholders*. Os principais prêmios recebidos em 2022 foram:



APEX PASSENGER CHOICE AWARDS

Reconhece a LATAM como uma Companhia Aérea Global de Categoria 5 Estrelas, o nível mais alto do *ranking* de companhias aéreas globais. A classificação considera a votação de clientes de mais de 600 companhias em todo o mundo. A LATAM também foi a líder nas categorias Melhor *Catering* e Melhor Assento Conforto da América do Sul.



WORLD AIRLINE AWARDS – SKYTRAX, PRÊMIO MAIS IMPORTANTE DA INDÚSTRIA AÉREA

Pelo terceiro ano consecutivo, a LATAM foi considerada a Melhor Companhia Aérea da América do Sul. O grupo também foi reconhecido nas categorias Melhor Staff de Companhias Aéreas da América do Sul, Melhor Equipe de Comissários de Bordo da América do Sul, Melhor Cabine Business na América do Sul, Melhor Cabine Econômica na América do Sul e Cabine Mais Limpa na América do Sul.



WORLD TRAVEL AWARDS 2022

Pelo sétimo ano consecutivo, a LATAM foi reconhecida na categoria Companhia Aérea Líder na América do Sul e, pela terceira vez consecutiva, na categoria Marca de Companhia Aérea Líder na América do Sul.



PAX INTERNACIONAL

A reconhecida publicação internacional destacou a LATAM pelo Serviço Gastronômico Excepcional de uma Companhia Aérea na América do Sul e pelo Melhor Kit de Amenidades de Business Class, conforme a votação dos leitores.



DESIGN AIR

Eleita com o Melhor Design da América do Sul em 2002 e a Melhor Sala VIP por seu LATAM Lounge, inaugurado recentemente em Santiago, no Chile.



WORLD LUXURY TRAVEL AWARDS 2022

Concedeu à LATAM o prêmio de Melhor Lounge da América do Sul pelo mesmo *lounge*, em Santiago.



ONBOARD AWARDS

Na edição 2022, a LATAM Airlines conquistou o primeiro lugar nas categorias Melhor Kit de Amenidades da Business Class e Melhor Sustentabilidade a Bordo.

Operações



NESTE CAPÍTULO

Operação de passageiros

25

Grupo LATAM Cargo

28

Frota

30

Operação de passageiros

GRI 2-1 e 2-6

Em 2022, o grupo LATAM recuperou gradualmente suas operações, impulsionado pelo fim da maioria das restrições ocasionadas pela pandemia sanitária e pela melhora na sua estrutura de custos, o que lhe permitiu criar novas rotas e operar com mais eficiência. Ao longo do ano, a LATAM retomou rotas e acrescentou novos destinos à rede, chegando a conectar 144 destinos em 22 países.

Em dezembro de 2022, a capacidade consolidada, medida em ASK (assentos-quilômetro oferecidos), chegou a 85,2% do nível de antes da pandemia, e a capacidade média anual representou 76,3% da registrada em 2019.

Nos **mercados domésticos**, a capacidade das operações das filiais no Brasil, Colômbia, Equador e Peru ficou acima da de 2019, enquanto a LATAM Airlines Chile teve uma recuperação mais lenta. Um dos destaques do ano foi a retomada da emblemática rota entre Santiago e Ilha de Páscoa/Rapa Nui, que havia sido interrompida durante dois anos durante a pandemia. Na LATAM

Airlines Brasil, a média diária de voos foi de 570; no conjunto das operações da LATAM Airlines Chile, LATAM Airlines Colômbia, LATAM Airlines Equador e LATAM Airlines Peru, a média foi de 500 voos ao dia. As operações domésticas da LATAM cobrem 115 destinos e transportaram 25,3 milhões de passageiros em 2022, um aumento de 44,4% em relação ao ano anterior.

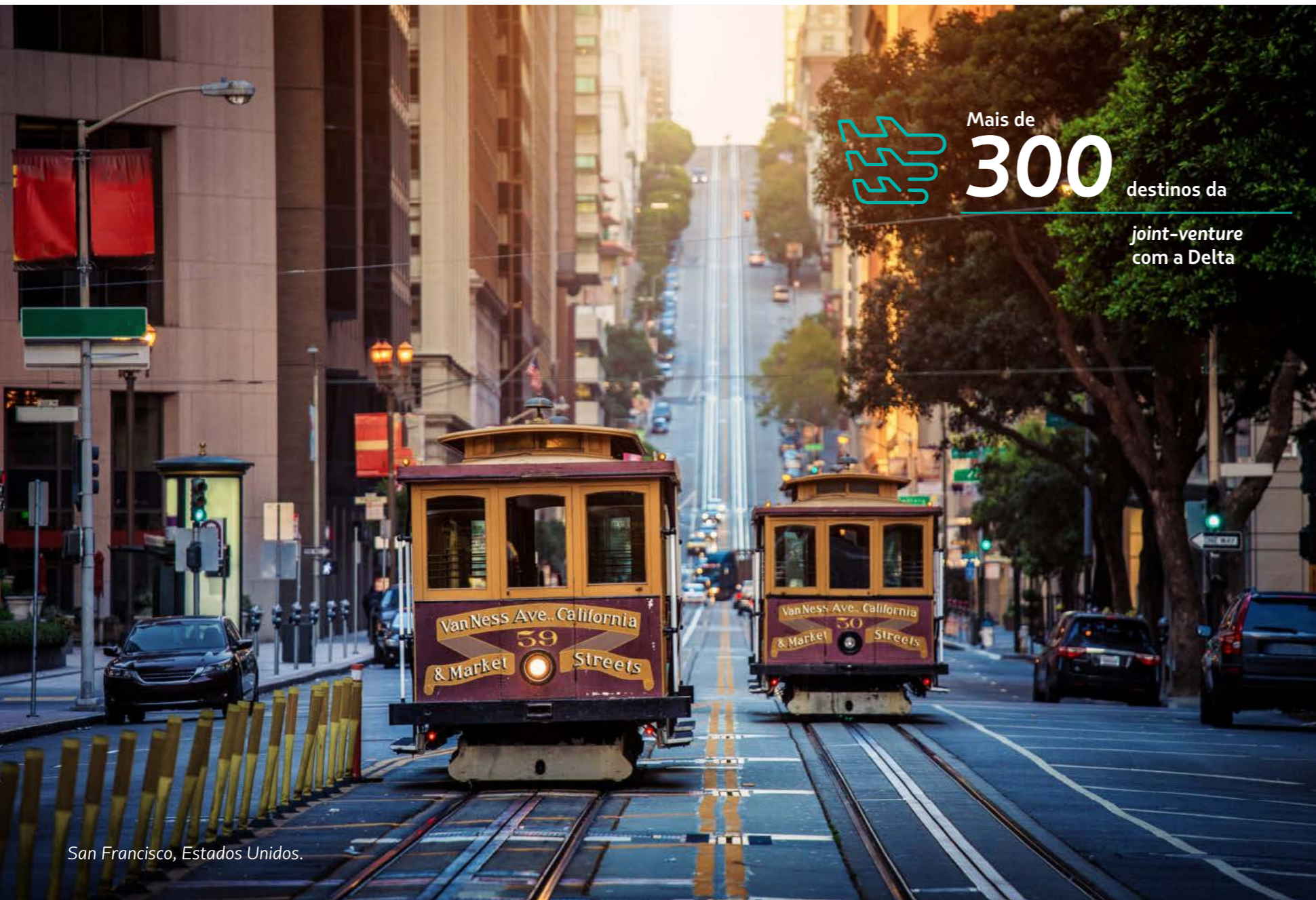
A demanda de passageiros em 2022, medida em RPK (passageiros-quilômetro pagos), aumentou 41,8% nos países de língua espanhola (PLE), enquanto a oferta, medida em ASK, cresceu 31,0% e a taxa de ocupação alcançou 81,0%, 6,2 pontos percentuais a mais que em 2021.

No mercado doméstico brasileiro, a LATAM Airlines Brasil operou uma capacidade 39,4% maior que no ano anterior e 1,1% maior que em 2019. No total, a filial atende 54 destinos, 10 a mais que no período pré-pandemia. Esse desempenho é atribuído aos ganhos de eficiência proporcionados pelas mudanças decorrentes da reestruturação no âmbito do Capítulo 11. Um total de

28,6 milhões de passageiros foram transportados na operação doméstica no país.

No **mercado internacional** de passageiros, que inclui os voos entre países da região e os de longa duração para três continentes, o grupo LATAM atende 46 destinos em 22 países. O ano marcou a retomada de 14 rotas internacionais que haviam sido suspensas como consequência da pandemia. Entre elas, as que conectam Lima (Peru) a São José (Costa Rica), Santiago (Chile) a Cusco (Peru) e Santiago a Roma/Fiumicino (Itália).

A oferta internacional, medida em ASK, aumentou 142,3% em relação a 2021, ainda abaixo dos níveis de 2019, e a demanda de passageiros, medida em RPK, foi 204,7% maior que a do ano anterior. Um total de 8,6 milhões de passageiros voaram com o grupo LATAM a destinos internacionais ao longo de 2022, e a taxa de ocupação foi de 83,0%, 17 pontos percentuais acima da registrada em 2021.



Mais de

300

destinos da

joint-venture
com a Delta

San Francisco, Estados Unidos.

ACORDO ESTRATÉGICO

Em 2022, a LATAM concretizou sua joint-venture com a Delta Air Lines. O acordo, aplicável aos mercados dos Estados Unidos, Canadá, Brasil, Chile, Colômbia, Paraguai, Peru e Uruguai, aporta diversos benefícios aos clientes, como a acumulação conjunta de milhas ou pontos nos programas de fidelidade dos dois grupos e conexões mais rápidas para 300 destinos entre Estados Unidos e Canadá e a América do Sul. Além disso, permite às empresas do grupo LATAM e da Delta gerenciarem de forma coordenada a capacidade e os preços praticados nos mercados cobertos pelo acordo.

Como parte do acordo de joint-venture, em julho de 2023, a LATAM Airlines Brasil começará a operar um voo direto entre São Paulo (Brasil) e Los Angeles (Estados Unidos), facilitando a conexão, a partir de Los Angeles, para os destinos mais importantes da Delta na Costa Oeste dos Estados Unidos, como São Francisco, Las Vegas e Seattle. Ao mesmo tempo, o hub de São Paulo servirá de conexão para diferentes destinos da rede doméstica da LATAM Brasil e outras cidades atendidas pelo grupo na região.

Operação de passageiros do grupo LATAM

NCG 461: 6.1 SETOR INDUSTRIAL



62
milhões de passageiros

Tráfego consolidado (RPK): **92.588 milhões**
Capacidade (ASK): **13.852 milhões**
Taxa de ocupação: **81,3%**

144
destinos da LATAM

- 5 América do Norte
- 129 América Latina e Caribe
- 8 Europa
- 2 Ásia e Australásia

289
codeshares

- 105 América do Norte
- 32 América do Sul
- 86 Europa
- 38 Ásia
- 17 Australásia
- 11 África



LATAM Airlines Brasil

54
destinos

Participação de mercado
37%

Principais concorrentes:
Gol, Azul



LATAM Airlines Chile

17
destinos

Participação de mercado
60%

Principais concorrentes:
Sky Airlines, JetSmart

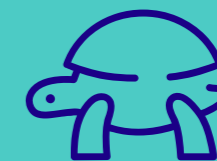


LATAM Airlines Colômbia

17
destinos

Participação de mercado
25%

Principais concorrentes:
Avianca, Viva Colombia, EasyFly, Satena, Copa Airlines Colombia (“Wingo”)



LATAM Airlines Equador

8
destinos

Participação de mercado
42%

Principais concorrentes:
Avianca, Equair



LATAM Airlines Peru

19
destinos

Participação de mercado
65%

Principais concorrentes:
Sky Airlines Perú, JetSmart Perú, Viva Airlines Perú, Star Perú

Fontes: websites da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) no Brasil (RPKs); Junta de Aeronáutica Civil (JAC) no Chile (RPKs); Dirección General de Aviación Civil (DGAC) no Peru, (número de passageiros transportados); e Diiio.net na Colômbia e no Equador (ASK) para o ano completo de 2022.

Grupo LATAM Cargo

GRI 2-6 e 3-3

A LATAM Cargo S.A. e as filiais cargueiras na Colômbia e no Brasil têm uma posição de destaque entre os operadores do setor na América Latina por sua capacidade de transporte e conectividade fundamentais para a logística local. Elas realizam um trabalho relevante na importação de produtos tecnológicos, peças de reposição e

produtos farmacêuticos e também na exportação de flores, peixe e frutas.

A relevância do grupo LATAM Cargo para as exportações realizadas via aérea na região em 2022 é demonstrada por dados da WorldACD, referência global para informações do setor de carga. Considerando as cargas de exportação via aérea, o grupo LATAM foi responsável pelo transporte de 70% dos produtos pesqueiros e de frutas do Brasil, de 50% dos produtos pesqueiros do Chile e de 37% dos produtos perecíveis do Peru, como aspargos, peixe e frutas. Especificamente no mercado exportador de flores, o grupo transportou 36% das cargas aéreas do Equador e 33% das da Colômbia.

A carga total transportada pelo grupo foi de 900.614 toneladas, um aumento de 12,4% em relação a 2021. As receitas totais cresceram 12% no período, enquanto as receitas por ATK (toneladas-quilômetro oferecidas) caíram 14% por conta da normalização das tarifas proporcionada pela recuperação da capacidade *belly* (transporte de carga em aviões de passageiros) do setor. A taxa de ocupação foi de 56%. A capacidade de carga aumentou 30,7%, impulsionada pelos avanços no plano

de expansão da frota cargueira, que começou em 2021 com prazo de três anos para conclusão.

Ao longo do ano, as operações de carga recuperaram os níveis de antes da pandemia, e, no fim de 2022, o total de receitas era 62% maior que o de 2019. A contribuição do negócio de carga às receitas totais do grupo LATAM no ano foi de 18%.

O grupo LATAM Cargo se preparou para um novo cenário global que prevê a normalização dos negócios, com um desempenho em indicadores similar aos dos anos prévios à pandemia. Para isso, seguiu na realização de seu plano de crescimento, que inclui renovar e ampliar a frota cargueira e desenvolver novas rotas sustentáveis em longo prazo, ao mesmo tempo que trabalhou para fortalecer sua proposta de valor, diversificar as fontes de receita e elevar a produtividade.

Como parte dessa estratégia, foi concluída em 2022 a implantação de um novo sistema de tecnologia para as operações internacionais, que torna os serviços mais eficientes, aumenta a quantidade e a qualidade das informações disponíveis aos clientes para o acompanhamento das cargas e proporciona uma melhor experiência aos usuários. Todos os dados relacionados

aos envios – desde o orçamento até a conclusão do pagamento – foram integrados em uma plataforma *end-to-end* alojada na nuvem. A nova solução começou a ser operada em 2021 em parte das operações internacionais e foi estendida para todos os envios internacionais no início de 2022. Ao longo do ano também foi possível avançar com a adoção da ferramenta nas operações domésticas, que estará concluída em 2023.

O grupo LATAM Cargo também expandiu a sua distribuição por meio da associação com dois *marketplaces* especializados no transporte de carga: Webcargo e cargo.one. A estratégia de disponibilizar a capacidade de carga nas duas plataformas coloca em prática a visão do grupo de oferecer mais opções aos clientes e facilitar os envios.

As filiais de carga apoiam o abastecimento local e o setor de exportação da região

SATISFAÇÃO DO CLIENTE

Os esforços do grupo LATAM para elaborar e colocar em prática sua proposta de valor tiveram reflexos positivos na evolução do Net Promoter Score (NPS), que alcançou 51 pontos em 2022, um aumento de 21 pontos em relação a 2021 e de 33 pontos num período de dois anos. Esse foi o melhor resultado do negócio de carga desde que a empresa começou a monitorar o indicador, em 2016.

CERTIFICAÇÕES

Em 2022, o grupo LATAM Cargo tornou-se o primeiro grupo de companhias aéreas do mundo a receber a certificação do Centro de Excelência para Validadores Independentes (CEIV, na sigla em inglês) de Baterias de Lítio da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA, na sigla em inglês). A certificação visa tornar mais segura a manipulação e o transporte de baterias de lítio em toda a cadeia logística. Essas baterias, tanto sozinhas quanto dentro de produtos acabados, representam um risco por seu alto poder de combustão. Seu transporte precisa cumprir com padrões globais

de segurança em diferentes etapas: fabricação, testes, embalagem, marca, rotulagem e documentação de acompanhamento dos produtos.

A aprovação do grupo pelo processo de auditoria foi rápida, confirmando a qualidade dos mecanismos de controle e mitigação de riscos. Vale destacar que todas as operações de transporte de carga do grupo – realizadas pelas empresas de carga ou de passageiros – seguem os mesmos processos e protocolos, o que assegura a padronização do serviço em toda a rede e responde a um tema crítico para a segurança no transporte aéreo.

Desde 2018, o grupo também conta com a certificação CEIF Pharma da IATA, que comprova a conformidade com os padrões que asseguram a integridade dos produtos farmacêuticos até o destino final. A certificação foi fundamental para que a LATAM pudesse apoiar os países com o transporte massivo de vacinas contra covid-19.

Operações de carga

17 países
3 exclusivos de carga
Guatemala, Países Baixos, Panamá



154 destinos
10 exclusivos de carga

Amsterdã (Países Baixos), Cabo Frio e Campinas (Brasil), Cidade da Guatemala (Guatemala), Cidade do Panamá (Panamá), Cidade do Leste (Paraguai), Chicago e Huntsville (Estados Unidos), Santo Domingo (República Dominicana) e Zaragoza (Espanha)

203,5 mil doses de vacinas transportadas para a América do Sul, entre os países do continente e na operação doméstica

Desse total, **mais de 117 milhões** foram transportadas gratuitamente como parte do programa **Avião Solidário** (ver página 67)



36% das flores Equador
33% das flores Colômbia
37% dos produtos perecíveis, como aspargos, peixes e frutas Peru

Brasil 70% dos peixes e frutas

50% dos peixes Chile

Apoio ao setor de exportação na América do Sul

Frota

SASB TR-AL-000.F

Em 31 de dezembro de 2022, a frota total do grupo LATAM era composta por 310 aeronaves, com idade média de 11,6 anos.

As operações internacionais de longa distância contam com 57 aviões *wide-body*, todos Boeing, incluindo os modelos 767, 777 e 787 Dreamliner (versões 8 e 9), referências mundiais de eficiência em consumo de combustível e redução de geração de gases de efeito estufa (GEE) e ruído.

A frota dedicada às operações domésticas e regionais na América do Sul é composta de aviões Airbus do tipo *narrow-body*, como os modelos A320, A321 e A320neo, 15% mais eficientes em consumo de combustível e geram a metade do ruído do modelo anterior equivalente.

A frota operacional do grupo LATAM Cargo é composta de 16 aviões Boeing 767. Em 2022, o grupo avançou em seu plano de expansão da frota cargueira por meio da conversão de aviões de passageiros em aviões de carga. O plano é chegar a 10 aviões convertidos até 2024, o que representará um aumento de 70% da capacidade de carga. O primeiro dos dez Boeing 767 modificados para a operação de carga entrou para a frota no fim de 2021 e, em 2022, chegaram outros três. A conversão de mais seis aeronaves está prevista para 2023 e 2024.

MANUTENÇÃO

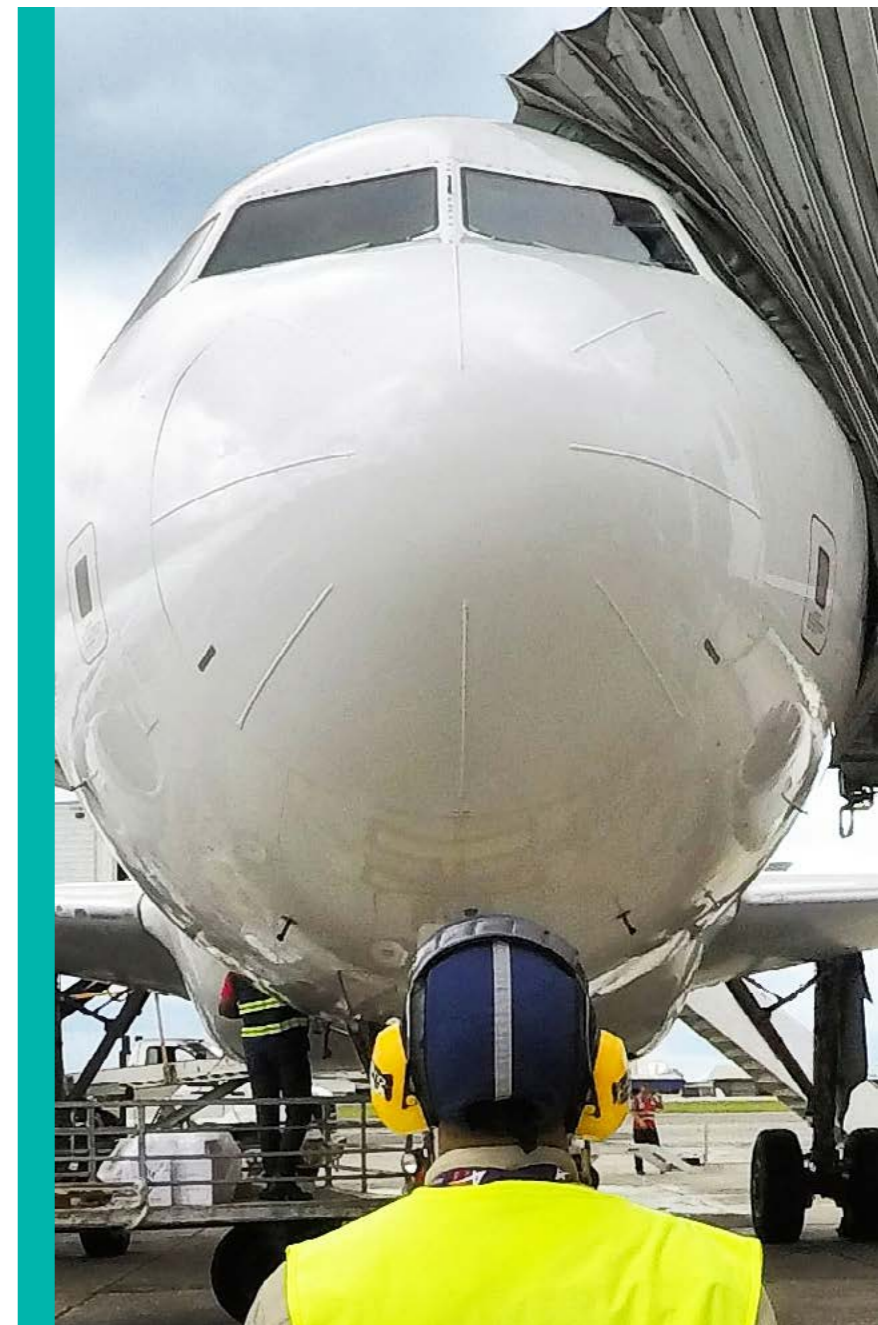
As atividades de manutenção de aviões e preparo e execução das devoluções definidas no plano de frota são realizadas nas bases de Manutenção, Reparação e Operação

(MRO) do grupo LATAM no Chile e no Brasil. Essas unidades também prestam serviços eventuais de manutenção para terceiros.

A base chilena está localizada em Santiago e consegue atender simultaneamente dois aviões do tipo *narrow-body* e um *wide-body*. No Brasil, a base fica em São Carlos e tem capacidade para atender nove aeronaves *narrow-body* ou *wide-body*.

Em 2022, as duas unidades foram responsáveis por 479 serviços de manutenção, o que representa 88,8% de toda a manutenção de frota realizada e 1,6 milhão de horas-homem trabalhadas. O restante dos serviços foi realizado por fornecedores externos.

A manutenção de linha (atividades menores, preventivas e corretivas) se distribui em diferentes hangares do grupo LATAM, como os localizados em Santiago (Chile), São Carlos, Congonhas/São Paulo e Brasília (Brasil), Lima (Peru) e Miami (Estados Unidos). Essa rede oferece diversos serviços automatizados e integrados que asseguram o cumprimento de todos os requisitos de segurança e a conformidade com os regulamentos locais e internacionais.



Em dezembro de 2022	Fora do balanço	Em balanço	Total
FROTA OPERACIONAL			
Frota de passageiros¹			
Airbus A319-100	1	40 ²	41
Airbus A320-200	40	91 ³	131
Airbus A320neo	15	1	16
Airbus A321-200	30	19	49
Boeing 767-300ER	0	16 ⁴	16
Boeing 777-300ER	6	4	10
Boeing 787-8	6	4	10
Boeing 787-9	19	2	21
Total	117	177	294
Frota cargueira			
Boeing 767-300F	1	15 ⁵	16
Total	1	15	16
FROTA TOTAL	118	192	310

- 1 Todos os *bellies* dos aviões de passageiros estão disponíveis para carga.
- 2 Inclui 28 aviões Airbus A319-200 classificados como ativo não corrente e disponíveis para venda.
- 3 Inclui 3 aviões Airbus A320-200 classificados como ativo não corrente e disponíveis para venda.
- 4 Inclui 1 avião Boeing B767-300ER classificado como ativo não corrente e disponíveis para venda.
- 5 Inclui 2 aviões Boeing B767-300 Freighter classificados como ativo não corrente e disponíveis para venda.

Para mais informações sobre as notas **2-3-4-5**, consulte a nota 13 das Demonstrações Financeiras consolidadas e auditadas.



11,6

anos

é a média de idade dos aviões da frota da LATAM

	Comprimento (m)	Largura (m)	Assentos	Velocidade de cruzeiro (km/h)	Peso máximo ao decolar (kg)
Operação de passageiros – frota de curta distância (narrow-body)					
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 A320-200neo	37,6	34,1	174	830	77.000
Airbus A321-200	44,5	34,1	220	830	89.000
Operação de passageiros – frota de longa distância (wide-body)					
Boeing 767-300ER	54,9	47,6	221-238	851	186.880
Boeing 777-300ER	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
Operação de carga					
Boeing 767-300F	54,9	47,6	445,3	851	186.880

Retrato rápido

Operação de passageiros SASB TR-AL-000.A, TR-AL-000.B, TR-AL-000.C	2020	2021	2022
Capacidade (ASK) – milhão	55.718	67.636	113.852
Passageiros-quilômetro pagos (RPK) – milhão	42.624	50.317	92.588
Taxa de ocupação (ASK)	76,5%	74,4%	81,3%
Receitas/ASK (centavos de US\$)	4,9	4,9	6,7
Total de passageiros transportados (mil)	28.299	40.195	62.467
Operação de carga SASB TR-AL-000.D			
Capacidade (ATK) – milhão	4.708	4.788	6.256
Toneladas-quilômetro transportadas (RTK) – milhão	3.078	3.035	3.532
Taxa de ocupação (ATK)	65,4%	63,4%	56,5%
Receitas/ATK (centavos de US\$)	25,7	32,2	27,6
Toneladas transportadas (mil)	784,5	801,5	900,6

Governança corporativa



NESTE CAPÍTULO

Estrutura de propriedade
33

Instâncias de decisão
36

Diretrizes corporativas
41

Relações com grupos de interesse
43

Política de Financiamento
45

Política de Riscos de Mercado
46

Política Financeira
48

Política de Liquidez e Investimentos Financeiros
49

Estrutura de propriedade

NCG 461: 2.3.1 SITUAÇÃO DE CONTROLE e 2.3.4 AÇÕES, SUAS CARACTERÍSTICAS E DIREITOS

A LATAM Airlines Group S.A. deve manter um nível adequado de capitalização que viabilize o acesso seguro aos mercados financeiros para desenvolver suas metas de médio e longo prazo, de modo a otimizar o retorno aos acionistas e preservar uma sólida posição financeira.

Em 31 de dezembro de 2022, o capital social da Sociedade é representado por 606.407.693.000 ações, todas ordinárias e sem valor nominal. Desse montante, nessa data, estavam subscritas e integralizadas 605.231.854.725 ações. O capital social integralizado do grupo em 31 de dezembro de 2022 era de US\$ 13.298.486, dividido em 605.231.854.725 ações da mesma e única série, nominativas, de natureza ordinária, sem valor nominal. Um ano antes, ou seja, em 31 de dezembro de 2021, o capital social integralizado era de US\$ 3.146.265, dividido em 606.407.693 ações, também de série única, nominativas, ordinárias e sem valor nominal. Não há séries especiais de ações nem ações preferenciais. A forma dos títulos das ações, sua emissão, permuta, inutilização, perda, substituição e outras circunstâncias, assim como

a sua transferência, serão regidas pelo disposto na Lei das Sociedades Anônimas (LSA) do Chile e seu Regulamento.

Em Assembleia Geral Extraordinária da Companhia, realizada em 5 de julho de 2022, foi acordado o aumento do capital social em US\$ 10.293.269.524, mediante a emissão de 73.809.875.794 ações de pagamento e 531.991.409.513 ações de respaldo para a operação de conversão dos títulos conversíveis, todas ordinárias, da mesma e única série, sem valor nominal. No âmbito do seu Plano de Recuperação, a Companhia procedeu ao aumento de capital e, no fim de 2022, 99,8% dos títulos conversíveis haviam sido convertidos em ações. Em decorrência do exposto, a estrutura societária sofreu alterações significativas, ilustradas nos gráficos da próxima página.

Em 31 de dezembro de 2022, o grupo não dispunha de um acionista controlador.



COMPOSIÇÃO ACIONÁRIA 2022

2.3.2 MUDANÇAS RELEVANTES NA PROPRIEDADE OU NO CONTROLE, 2.3.3 IDENTIFICAÇÃO DE SÓCIOS OU ACIONISTAS MAIORITÁRIOS e 2.3.5 OUTROS VALORES

Principais acionistas	Total de ações	%
Sixth Street Partners Management Company	168.669.825.995	27,87
Strategic Value Partners	96.815.692.279	16
Delta Airlines, Inc.	60.722.284.826	10,03
Qatar Airways Investments (UK) LTD	60.640.769.249	10,02 ¹
Sculptor Capital	39.724.001.608	6,56
Cueto Group	30.389.446.225	5,02
AFPs	6.534.051.959	1,08
ADRs	86.064.978	0,01
Outros	141.884.529.792	23,44
Total	605.231.854.725	100,00

¹ A Qatar tem 9,999999918% do capital estatutário total, representado por 606.407.693.000 ações.

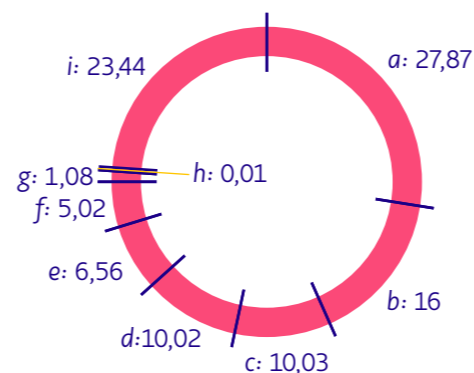
COMPOSIÇÃO ACIONÁRIA 2021¹

Principais acionistas	Total de ações	%
Delta Air Lines	121.281.538	20,00
Grupo Cueto	99.381.777	16,39
Qatar Airways	60.640.768	10,00 ²
Grupo Eblen	27.644.702	4,56
Grupo Hirmas	1.488.971	4,56
Outros	203.275.557	33,52
American Depositary Receipt (ADR)	79.240.114	13,07
Investidores estrangeiros	13.454.266	2,22
Total	606.407.693	100,00

¹ Em 31/12/2021, não constava no registro de acionistas no Depósito Central de Valores (DCV) que nenhuma das sociedades do Grupo Amaro – TEP Aeronáutica S.A. y TEP Chile S.A. – possuíse diretamente ações com as quais participasse da propriedade de LATAM.

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

COMPOSIÇÃO ACIONÁRIA 2022 (%)

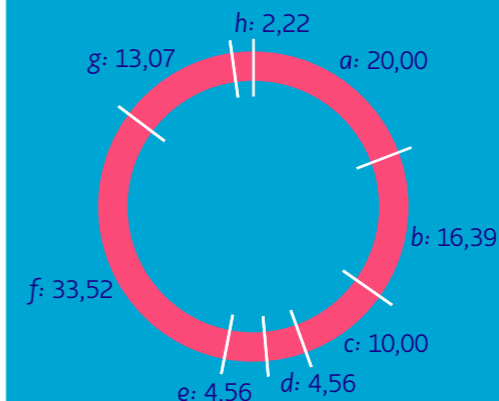


Total

605.231.854.725

- a: Sixth Street Partners Management Company
- b: Strategic Value Partners
- c: Delta Airlines, Inc.
- d: Qatar Airways Investments (UK) LTD.
- e: Sculptor Capital
- f: Cueto Group
- g: AFPs
- h: ADRs
- i: Outros

COMPOSIÇÃO ACIONÁRIA 2021 (%)



Total

606.407.693

- a: Delta Air Lines
- b: Grupo Cueto
- c: Qatar Airways
- d: Grupo Eblen
- e: Grupo Hirmas
- f: Outros
- g: American Depositary Receipt (ADR)
- h: Investidores estrangeiros

PRINCIPAIS ACIONISTAS

2.3.2 MUDANÇAS RELEVANTES NA PROPRIEDADE OU NO CONTROLE, 2.3.3 IDENTIFICAÇÃO DE SÓCIOS OU ACIONISTAS MAIORITÁRIOS, 2.3.4 AÇÕES, SUAS CARACTERÍSTICAS E DIREITOS e 2.3.5 OUTROS VALORES

Em 31 de dezembro de 2022¹		
Nome ou razão social	Ações subscritas e integralizadas	%
Banco de Chile, por State Street	284.198.481.733	46,96
Banco de Chile, por terceiros não residentes	76.741.518.770	12,68
Delta Air Lines, Inc.	60.722.284.826	10,03
Qatar Airways Investments, (UK) Ltd.	60.640.769.249	10,02 ²
Banco Santander Chile	41.104.259.947	6,79
Costa Verde Aeronáutica S.A.	23.789.209.717	3,93
Banco Santander, por investidores estrangeiros	13.371.541.340	2,21
Larrain Vial S.A. Corredora de Bolsa	10.473.987.639	1,73
Costa Verde Inversiones Financieras	6.592.460.617	1,09
Banchile corretores de bolsa	2.604.713.175	0,43
Cia de seguros de vida Consorcio Nacional de Seguros S.A.	2.328.707.088	0,38
AFP CUPRUM S.A. para fundos de pensão C	2.248.823.180	0,37

Em 31 de dezembro de 2021		
Nome ou razão social	Ações subscritas e integralizadas	%
Delta Airlines Inc.	121.281.538	20,00
Costa Verde Aeronáutica S.A.	91.605.886	15,11
JP Morgan Chase Bank	79.240.114	13,07
Banchile Corredores de Bolsa S.A.	61.271.228	10,10
Qatar Airways Investments (UK) Ltd.	60.640.768	10,00 ³
Santander Corredores de Bolsa Limitada	25.667.681	4,23
BCI Corredores de Bolsa S.A.	19.433.331	3,20
Andes Aérea SpA	19.339.670	3,19
Consorcio Corredores de Bolsa S.A.	16.902.522	2,79
Banco de Chile, por terceiros não residentes	13.112.092	2,16
BTG Pactual Chile S.A. Corredores de Bolsa	11.469.576	1,89
Larrain Vial S.A. Corredora de Bolsa	10.823.190	1,78
Valores Security S.A. Corredores de Bolsa	8.872.048	1,46
Itaú Corredores de Bolsa Limitada	8.171.069	1,35
Inversiones Costa Verde Ltda. y Compañía en Comandita por Acciones	7.775.891	1,28

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

1 Ignacio Cueto (presidente do Conselho de Administração da LATAM), Enrique Cueto (membro do Conselho de Administração da LATAM) e alguns membros da família Cueto e entidades controladas por eles compõem o grupo Cueto. Em 31 de dezembro de 2022, o grupo Cueto possuía 5,0% das ações.

2 A Qatar tem 9,999999918% do capital estatutário total, representado por 606.407.693.000 ações.

3 A Qatar tem 9,999999918% do total de ações emitidas pela LATAM.

DIVIDENDOS
NCG 461: 2.3.4 AÇÕES, SUAS CARACTERÍSTICAS E DIREITOS

De acordo com a Lei das Sociedades Anônimas do Chile e, desde que não haja restos a pagar (*carry-over*), a LATAM deve distribuir dividendos em dinheiro equivalentes a, pelo menos, 30% do seu resultado líquido anual consolidado, calculado de acordo com as Normas Internacionais de Contabilidade (IFRS, na sigla em inglês), segundo os termos do Ofício nº 856 emitido em 17 de outubro de 2014 pela Comissão do Mercado Financeiro do Chile, sujeito a exceções limitadas. Se não houver receita líquida em um exercício, a LATAM pode optar, mas não é legalmente obrigada, a distribuir dividendos sobre seus lucros acumulados. O Conselho

MAIS INFORMAÇÕES

Acordo de Acionistas (página 112)

de Administração poderá declarar dividendos provisórios sobre os lucros gerados durante o referido período provisório. De acordo com o estatuto da LATAM, o dividendo anual em dinheiro é aprovado pelos acionistas na Assembleia Ordinária realizada entre 1º de fevereiro e 30 de abril do ano seguinte ao ano para o qual o dividendo é proposto. Todas as ações ordinárias em circulação têm direito a uma parcela igual dos dividendos declarados pela LATAM, exceto as ações que não tenham sido integralizadas pelo acionista após a subscrição.

Em 2022, tendo em vista que a Sociedade apresentou prejuízos no exercício de 2021, não houve pagamento de dividendos, conforme a legislação vigente.

Instâncias de decisão

NCG 461: 3.2 CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO e 3.3 COMITÊS DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO | GRI 2-9 e 2-11

O principal órgão de governança da LATAM Airlines Group S.A. é o Conselho de Administração, que define e acompanha as diretrizes estratégicas da Companhia. O Conselho é composto por nove conselheiros titulares, eleitos individualmente para mandatos de dois anos, por sistema de votação cumulativa. Cada acionista tem um voto por ação e pode destinar todos os seus votos a favor de um candidato ou distribuí-los entre vários deles. Essa prática garante aos acionistas detentores de 10% das ações em circulação eleger ao menos um representante.

Essa estrutura é fixa. Em casos de contingência ou crise (principalmente em emergências aéreas), o Conselho de Administração não sofre alterações e continua funcionando normalmente e apoiando a continuidade operacional dos negócios.

O Conselho de Administração realiza sessões regulares ordinárias e extraordinárias, que ocorrem de acordo com as necessidades sociais e organizadas conforme os requisitos legais. Não há estimativa de tempo mínimo de dedicação presencial e remota dos conselheiros.

Em 2022, a participação dos conselheiros nas 41 sessões ordinárias e extraordinárias realizadas foi de 98,1%. Os conselheiros Ignacio Cueto, Alexander Wilcox e Henri Philippe Reichstul participaram de 97,6% das reuniões, a conselheira Sonia Villalobos participou de 95,1%, os conselheiros Nicolás Eblen e Eduardo Novoa participaram de 92,7%, e os demais membros do Conselho de Administração estiveram presentes em 100% das sessões.

Ao longo de 2022, o Conselho de Administração realizou visitas a algumas instalações do grupo LATAM. Em julho, os conselheiros visitaram a Base de Manutenção de São Carlos e o principal hangar do aeroporto de Congonhas, no Brasil. Em dezembro, o novo Conselho de Administração esteve nas instalações da operação de carga nos Estados Unidos. Essas visitas foram acompanhadas pelo CEO da LATAM e outros executivos e tiveram como objetivo conhecer mais sobre a operação e as opiniões das equipes locais.

COMITÊ DE DIRETORES

O Comitê de Diretores se reporta ao Conselho de Administração mensalmente. Sua função consiste principalmente em:

- revisar e avaliar os relatórios, balanços e outras demonstrações financeiras dos auditores externos;
- propor à Assembleia Geral os nomes dos auditores externos e das agências de classificação de risco;
- examinar e relatar todas as transações com partes relacionadas; e
- avaliar os sistemas de remuneração e planos de remuneração dos gerentes, executivos seniores e colaboradores do grupo.

Em conformidade com os requisitos da LSA do Chile, da Lei Sarbanes-Oxley e das diretrizes da Securities and Exchange Commission (SEC) dos Estados Unidos, o Comitê de Diretores também funciona como Comitê de Auditoria.

Em 31 de dezembro de 2022, o Comitê era composto por Frederico

Curado, Michael Neruda e Sonia J. S. Villalobos, todos considerados independentes nos termos da Seção 10A da SEC. De acordo com a LSA chilena, o conselheiro e presidente do Comitê, Frederico Curado, qualifica-se como independente, ou seja, não possui vínculos, interesses, dependência econômica, profissional, de crédito ou comercial, de natureza ou volume relevante, com a Sociedade, as demais empresas do grupo, seu controlador ou com os principais executivos, além de não ter relações de parentesco com estes últimos, entre outras características.

No ano anterior, em 31 de dezembro de 2021, o Comitê era composto por Eduardo Novoa Castellón, Patrick Horn García e Nicolás Eblen Hirmas. De acordo com a LSA chilena, os dois primeiros eram considerados independentes e, de acordo com o Artigo 10A da SEC, todos os três tinham esse *status*.

Além do Comitê de Diretores ou de Auditoria, outros quatro subcomitês apoiam o Conselho de Administração na tomada de decisões: Estratégia e Sustentabilidade; Liderança; Finanças; e Clientes.

TREINAMENTO E AVALIAÇÃO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

NCG 461:3.2 CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO | GRI 2-17 e 2-18

Seguindo a Política de Integração do grupo, após cada eleição, os novos membros recebem informações e o histórico de temas sob avaliação e análise do Conselho de Administração, além de treinamento sobre o marco regulatório e os deveres aplicáveis ao cargo de conselheiro. Isso inclui, entre outros itens: questões de sustentabilidade e responsabilidade social; políticas e diretrizes, particularmente o Código de Conduta; o marco regulatório e os deveres aplicáveis ao grupo e aos seus conselheiros; assuntos de negócios; riscos; e aspectos financeiros e contábeis do grupo.

O Conselho de Administração tem o compromisso de realizar, anualmente, a avaliação interna do seu desempenho. Em 2022, o processo foi realizado em outubro, antes da mudança na composição do órgão.

ESFERA EXECUTIVA

NCG 461: 3.6 GESTÃO DE RISCOS

A esfera executiva é dividida em cinco grandes áreas – Clientes; Pessoas; Operações; Comercial; e Finanças –, com

uma clara divisão de responsabilidades para a execução da estratégia e o seu acompanhamento. Os executivos dessas cinco áreas, os vice-presidentes de Assuntos Jurídicos e *Compliance*, Tecnologia e Digital e Assuntos Corporativos e o CEO da LATAM Airlines Brasil formam o Comitê Executivo, que se reúne semanalmente com o CEO do grupo LATAM. A área de Planejamento Estratégico apoia o Comitê Executivo, e outras vice-presidências participam das reuniões para discutir assuntos específicos.

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

A equipe de Auditoria Interna desempenha um papel independente, sendo a sua principal responsabilidade assegurar a revisão independentemente do funcionamento do Modelo de Gestão de Riscos da organização. Esse modelo é gerido por uma equipe dedicada, na qual os Gestores de Risco, geralmente líderes das diferentes vice-presidências, são os principais responsáveis pela identificação e gestão dos riscos.

Cada filial conta com um CEO e um grupo de executivos, responsáveis por suas operações.

O Comitê de Estratégia e Sustentabilidade do Conselho de Administração é a instância máxima de análise de resultados e tomada de decisões em sustentabilidade

SUSTENTABILIDADE

NCG 461: 3.1 ESTRUTURA DE GOVERNANÇA e 3.2 CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO | GRI 2-12 e 2-13

O compromisso com a sustentabilidade é parte do negócio e da tomada de decisões em todos os níveis do grupo.

Dentro da área de Assuntos Corporativos está a área de Sustentabilidade, que organiza a estratégia de sustentabilidade de longo prazo do grupo e promove sua implementação por meio de pontos focais em cada um dos países onde a LATAM opera.

Trimestralmente, a área de Assuntos Corporativos consolida informações sobre os principais avanços e desafios associados à gestão ambiental,

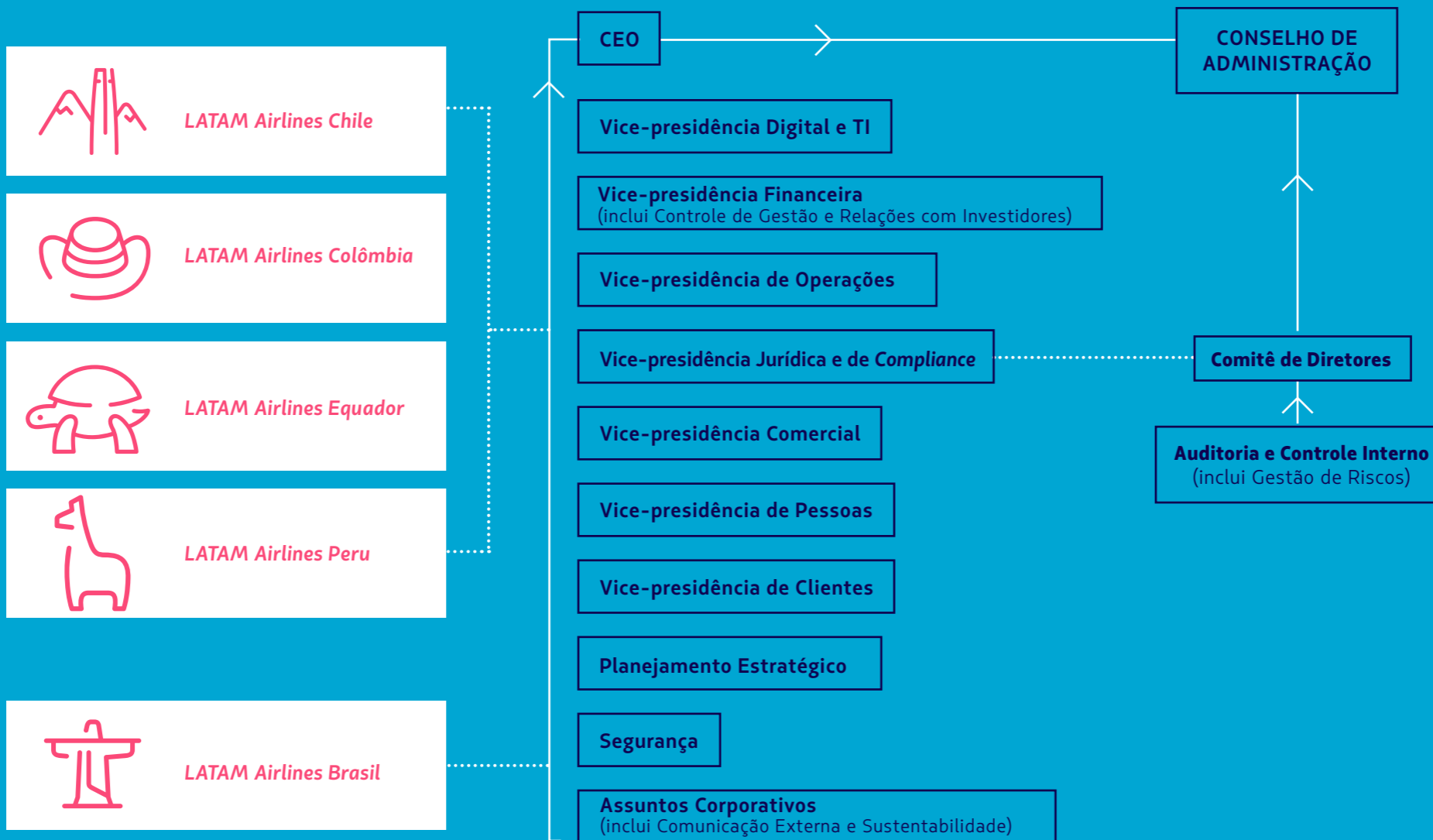
mudanças climáticas, economia circular e valor compartilhado, que inclui a variável social da estratégia.

De acordo com a agenda predefinida, os resultados são apresentados ao Comitê Executivo, que também recebe informações acerca de questões que requerem o apoio ou o envolvimento da diretoria.

O Comitê de Estratégia e Sustentabilidade do Conselho de Administração é a instância máxima de análise de resultados e tomada de decisões estratégicas em sustentabilidade e recebe informações regulares sobre o andamento das metas e compromissos relacionados.

Organograma

NCG 461: 3.1 ESTRUTURA DE GOVERNANÇA



MAIS INFORMAÇÕES

Composição do Conselho de Administração (página 114)

Relatório Anual da Gestão do Conselho de Administração (página 117)

Composição da esfera executiva (página 123)

REMUNERAÇÃO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

NCG 461: 3.2 CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO e

3.3 COMITÊS DO CONSELHO | GRI 2-19

Os valores de remuneração relatados correspondem às diárias de comparecimento mensal do Conselho de Administração e do Comitê de Diretores, aprovadas na Assembleia Geral de Acionistas em 15 de novembro de 2022.

Durante o ano fiscal de 2022, o Conselho de Administração reportou despesas de consultoria no valor de US\$ 25.000 sobre temas relacionados a Recursos Humanos, e o Comitê de Diretores não registrou despesas de consultoria.

ORIENTAÇÕES PARA A CONTRATAÇÃO DE SERVIÇO

O Conselho de Administração pode contratar especialistas para aconselhá-lo em questões específicas, por exemplo, nas áreas contábil, financeira, fiscal, jurídica ou outras. O conselheiro ou conselheiros que solicitar a contratação de especialista deverá justificá-la em reunião do Conselho de Administração. A contratação do consultor deve seguir as políticas da Companhia para a contratação de fornecedores, conflito de interesses e condições de mercado. Além disso, a alta administração proporá uma lista de nomes para que os membros do Conselho de Administração façam a escolha. Um ou mais membros do

Conselho de Administração poderão vetar a contratação de um especialista específico.

Com relação aos serviços contratados da empresa responsável pela auditoria das demonstrações financeiras ou outras entidades, não existem diferenças relevantes em relação ao orçamento anual do Conselho de Administração.

As diárias de participação no Conselho de Administração são determinadas pela Junta de Acionistas e são iguais para todos os conselheiros, com exceção do presidente, que recebe o dobro dos demais.

PROPORÇÃO SALARIAL (mulheres/homens)¹

NCG 461 3.2 CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO	Média ²	Mediana ³
Conselheiros titulares	100%	100%
Conselheiros suplentes	NA	NA

NA: não se aplica. No há conselheiros suplentes.

1 Quanto o salário bruto por hora das mulheres representa em relação ao salário bruto por hora dos homens. O salário bruto inclui todas as remunerações fixas e variáveis, como salário base, benefícios sociais, benefícios de transporte e alimentação, bonificações, horas extras, comissões ou outras remunerações.

2 Média: média do salário bruto por hora das mulheres dividida pela média do salário bruto por hora dos homens.

3 Para o cálculo da mediana, foram ordenados em ordem crescente os valores do salário bruto por hora das mulheres e dos homens, e se dividiu o valor central do primeiro grupo pelo valor central do segundo.

REMUNERAÇÃO – DIÁRIAS¹ 2022 (US\$)

Nome	Cargo	Conselho de Administração	Comitê de Diretores	Subcomitê	Total
Ignacio Cueto Plaza	Presidente	165.078,0	-	21.112,1	186.190,1
Bornah Moghbel ²	Vice-presidente	-	-	-	-
Enrique Miguel Cueto Plaza	Conselheiro	82.260,2	-	20.900,1	103.160,3
Frederico Curado	Conselheiro	8.725,6	3.612,1	2.086,6	14.424,4
Antonio Gil Nieves	Conselheiro	10.331,0	-	2.889,2	13.220,2
Michael Neruda ²	Conselheiro	-	-	-	-
Bouk Van Geloven ²	Conselheiro	-	-	-	-
Sonia J. S. Villalobos	Conselheiro	60.601,5	3.612,1	13.955,5	78.169,2
Alexander D. Wilcox	Conselheiro	75.142,2	-	12.780,0	87.922,2
Nicolás Eblen Hirmas	Ex-conselheiro	69.980,1	38.295,1	16.433,9	124.709,1
Patrick Horn García	Ex-conselheiro	75.957,8	91.479,1	24.493,5	191.930,4
Eduardo Novoa Castellón	Ex-conselheiro	69.867,8	88.624,8	18.010,9	176.503,5
Enrique Ostalé Cambiaso	Ex-conselheiro	54.858,4	-	11.832,3	66.690,7
Henri Philippe Reichstul	Ex-conselheiro	53.317,0	-	13.012,3	66.329,3

REMUNERAÇÃO – DIÁRIAS¹ 2021 (US\$)

Nome	Cargo	Conselho de Administração	Comitê de Diretores	Subcomitê	Total
Ignacio Cueto Plaza	Presidente	125.287,1	-	30.199,8	155.486,9
Sonia J. S. Villalobos	Conselheiro	43.797,3	-	20.672,8	64.470,1
Eduardo Novoa Castellón	Conselheiro	62.643,6	109.287,2	26.759,9	198.690,6
Nicolás Eblen Hirmas	Conselheiro	62.643,6	41.964,7	28.623,9	133.232,2
Patrick Horn García	Conselheiro	62.643,6	109.287,2	25.141,4	197.072,1
Henri Philippe Reichstul	Conselheiro	42.212,3	-	21.811,0	64.023,3
Enrique Miguel Cueto Plaza	Conselheiro	62.643,6	-	26.759,9	89.403,4
Enrique Ostalé Cambiaso	Conselheiro	43.643,2	-	14.520,7	58.163,9
Alexander D. Wilcox	Conselheiro	39.271,1	-	15.867,0	55.138,0

1 Valores líquidos.
2 Os conselheiros Bornah Moghbel, Michael Neruda e Bouk Van Geloven renunciaram à sua remuneração.

REMUNERAÇÃO DE EXECUTIVOS

NCG 461: 3.4 PRINCIPAIS EXECUTIVOS e 3.6

GESTÃO DE RISCOS

A LATAM possui uma política de remuneração dos níveis salariais, composta por uma metodologia de cargos ponderados (por pesos e níveis) e tabelas salariais (definidas com base em estudos de mercado). Ela orienta todas as movimentações salariais, tanto por mérito quanto por promoções, e se aplica a todos os cargos do grupo.

O Comitê de Liderança, formado por quatro conselheiros, é responsável por analisar a estrutura organizacional da alta governança da LATAM e a política de remuneração corporativa. O intuito é alinhar-se aos objetivos estratégicos da empresa, premiar bons desempenhos e comportamentos e evitar que a política de remuneração gere qualquer tipo de incentivo para que os principais executivos atuem contra os interesses do grupo, suas políticas e diretrizes ou regulamentos vigentes. O trabalho inclui a revisão e avaliação dos modelos e melhores práticas disponíveis no mercado (*benchmarking*).

A cada revisão da política de remuneração, o vice-presidente sênior de Recursos Humanos do grupo submete as mudanças aplicadas e os sistemas de remuneração

O Comitê de Liderança analisa a estrutura organizacional da alta governança da LATAM e a política de remuneração corporativa

ao Comitê de Diretores. Uma vez por ano, a remuneração dos altos executivos é apresentada ao Conselho de Administração. A política não é divulgada ao público geral, mas é publicada no portal interno da LATAM para colaboradores.

Em 2022, a remuneração dos executivos totalizou US\$ 36.439.727 (US\$ 21.277.246 de remuneração e US\$ 15.162.482 de participação nos resultados em março de 2023). Em 2021, foram pagos US\$ 19.895.749 referentes à remuneração e US\$ 0 referente à participação nos resultados, totalizando US\$ 19.895.749 como remuneração bruta total.

PLANOS DE COMPENSAÇÃO

Os planos de remuneração realizados por meio da concessão de opções de subscrição e pagamento de ações atribuídas pelo grupo aos seus colaboradores são reconhecidos nas Demonstrações Financeiras de acordo com o disposto nas IFRS 2, “Pagamentos baseados em ações”. Esses planos registram o efeito do valor justo das opções concedidas no âmbito da remuneração de forma linear, entre a data de concessão dessas opções e a data em que se tornam irrevogáveis.

Plano de Compensações LP3

(2020–2023): A LATAM implantou um programa para um grupo de executivos, com duração até março de 2023 e período de exigibilidade entre outubro de 2020 e março de 2023, no qual o percentual de arrecadação é anual e cumulativo. A metodologia consiste em uma alocação, de número de unidades, em que é definido um objetivo do valor da ação.

O bônus será ativado se a meta de preço da ação definida a cada ano for atingida. Quando o valor se acumula até o último ano, o bônus total é duplicado (caso o preço da ação seja alcançado). Esse plano de compensação ainda não foi

provisionado porque o preço da ação exigido para o seu pagamento está abaixo da meta inicial.

Plano de Incentivos Corporativos:

Como parte dos *Backstop Agreements*, as partes concordaram com os termos propostos para um Plano de Incentivos Corporativos, sujeito à aprovação, alocação e implementação pelo Conselho de Administração da Companhia. O Plano de Incentivos Corporativos deverá ser equivalente a 2,5% das ações totalmente diluídas e totalmente convertidas após a reorganização e deverá ser implementado após a data substancial de consumação do Plano de Reorganização (a “data de vigência”), em 3 de novembro de 2022, por parte do Conselho de Administração que foi posteriormente eleito em 15 de novembro e destina-se a cobrir executivos seniores, outros executivos e outros colaboradores, nos termos e condições e conforme descrito nos Contratos Auxiliares. Espera-se que os termos e condições de qualquer plano de incentivo subsequente sejam determinados e aprovados pelo Conselho de Administração, a seu critério exclusivo.

Diretrizes corporativas

NCG 461: 3.1 ESTRUTURA DE GOVERNANÇA, 3.5 ADESÃO A CÓDIGOS NACIONAIS E INTERNACIONAIS, 3.6 GESTÃO DE RISCOS, 8.1.1 CONFORMIDADE COM LEIS E REGULAMENTOS RELACIONADOS AOS CLIENTES, 8.1.2 CONFORMIDADE COM LEIS E REGULAMENTOS RELACIONADOS AOS COLABORADORES, 8.1.4 LIVRE CONCORRÊNCIA e 8.2 INDICADORES DE SUSTENTABILIDADE | GRI 2-26, 2-27, 206-1 e 3-3 | SASB TR-AL-520a.1

A LATAM Airlines Group S.A. é uma sociedade anônima, registrada na Comissão para o Mercado Financeiro (CMF) do Chile sob o número de registro 306. Negocia ações na Bolsa de Valores de Santiago, na Bolsa de Valores Eletrônica do Chile e no mercado de balcão (*over-the-counter* – OTC) nos Estados Unidos na forma de ADR (*American Depositary Receipt*). Seu modelo de governança corporativa é regido pelas normas vigentes aplicáveis, pelas leis chilenas do Mercado de Valores Mobiliários (nº 18.045) e das Sociedades Anônimas (nº 18.046), pelas normas da CMF e pelas regulamentações dos Estados Unidos, da SEC e de regulamentações específicas dos países onde opera.

Diversas diretrizes corporativas orientam a conduta dos colaboradores, de acordo com padrões de ética, integridade, transparência, responsabilidade, combate a atos ilícitos (corrupção, suborno, antitruste e lavagem de dinheiro). O grupo avalia constantemente a possibilidade de aperfeiçoar suas práticas por meio da adesão a códigos nacionais ou internacionais.

O Código de Conduta do Grupo aplica-se a todos os colaboradores das empresas do grupo LATAM, suas sucursais, afiliadas e escritórios em todo o mundo. O Programa de *Compliance*, administrado pela vice-presidência Jurídica e de *Compliance*, dirige os processos de monitoramento e controle, bem como sua evolução contínua.

O grupo também tem políticas de prevenção e detecção de infrações regulatórias relacionadas aos direitos dos seus clientes e colaboradores ou que possam afetar a livre concorrência. Uma série de treinamentos capacita os profissionais sobre o assunto. Não houve sanções aplicáveis nessas áreas em 2022 nem perdas monetárias como resultado de processos judiciais relacionados a regras de concorrência desleal.

CONFLITO DE INTERESSES NCG 461: 3.1 **ESTRUTURA DE GOVERNANÇA e 8.1.5 CONFORMIDADE LEGAL E REGULATÓRIA – OUTROS | GRI 2-11 e 2-15**

A LATAM tem um processo interno para detectar e gerenciar conflito de interesses.

Atualmente, todos os novos colaboradores devem preencher uma declaração de conflito de interesses antes da contratação, a cada vez que concluem o treinamento sobre o Código de Conduta e sempre que um conflito potencial é identificado. Os fornecedores também devem responder a um questionário sobre o assunto. Os casos de conflitos potenciais ou reais identificados são analisados pelo *Compliance* e encaminhados às instâncias responsáveis para tomada de decisão.

Além disso, os colaboradores da LATAM devem solicitar autorização prévia para reuniões não rotineiras com concorrentes e funcionários públicos. Os requerimentos devem ser enviados ao Sistema de Homologação, assim como a pauta do encontro, previamente aprovada pelo

Jurídico, e a área de *Compliance* faz a aprovação no mesmo sistema.

Por fim, a LATAM tem um Manual de Prevenção ao Crime para evitar crimes de propina, lavagem de dinheiro, financiamento do terrorismo, receptação, negociações incompatíveis, corrupção entre pessoas, apropriação indébita e administração desleal.

OPERAÇÕES COM PARTES RELACIONADAS

A LATAM conta com uma Política de Controle de Operações com Partes Relacionadas aplicável à matriz, todas as subsidiárias, todos os membros do grupo LATAM, bem como seus conselheiros e colaboradores. A política estabelece que essas transações devem ser realizadas de acordo com a lei e nas condições de mercado da época da operação e necessariamente contribuir para o interesse social. O documento também descreve os casos em que é aceitável submeter tais operações à avaliação do Comitê de Diretores e à aprovação do Conselho de Administração ou da Assembleia Geral, conforme a lei vigente.

As Demonstrações Financeiras Consolidadas do exercício social de 31 de dezembro de 2022 relatam as operações realizadas em 2022 entre a LATAM e suas filiais. Para mais informações, consulte a nota 33 das Demonstrações Financeiras.

MAIS INFORMAÇÕES

[Código de Conduta](#)
[Manual de Práticas Corporativas \(em inglês\)](#)

[Política de Contribuições Políticas](#)

[Código de Conduta para Terceiros e Terceiros Intermediários](#)



CONTRIBUIÇÕES POLÍTICAS

A Política de Contribuições Políticas estabelece as diretrizes para eventual apoio financeiro a partidos e candidatos durante as campanhas eleitorais em todos os países nos quais o grupo atua. As contribuições devem estar de acordo com a legislação local vigente e alinhadas com o Código de Conduta da LATAM. Desde a criação da política, no fim de 2016, o grupo não fez contribuições políticas. **GRI 415-1**

ÉTICA E COMPLIANCE NCG 461: 3.6

GESTÃO DE RISCOS | GRI 205-2 e 205-3

Todos os colaboradores, ao ingressarem no grupo, passam por um treinamento sobre diretrizes de integridade e *compliance* no processo de integração. A agenda anual de treinamentos das equipes inclui ética, prevenção à corrupção e livre concorrência. Além disso, há treinamento específico sobre o conteúdo do Código de Conduta, que é obrigatório e deve ser revalidado a cada dois anos.

Em 2022, 100% do Conselho de Administração e 90% dos colaboradores participaram do treinamento voltado para o Código de Conduta. As comunicações sobre procedimentos anticorrupção chegaram a 90% dos colaboradores e todos os fornecedores. Eles são informados acerca do assunto ao aceitar o Código de Conduta

do Fornecedor no início da relação comercial, além de se comprometerem com as cláusulas anticorrupção presentes nos contratos e ordens de compra.

Não houve casos de corrupção em 2022. Vale frisar que a LATAM utiliza a definição de corrupção da Lei sobre Práticas de Corrupção no Exterior (FCPA, na sigla em inglês), segundo a qual se configura ato de corrupção quando se realiza oferta, promessa, autorização de pagamento ou pagamento a um funcionário público com a intenção de induzir o destinatário a abusar do seu cargo oficial, independentemente de o ato de corrupção ter sido bem-sucedido ou não.

CANAL CONFIDENCIAL NCG 461: 3.6

GESTÃO DE RISCOS | GRI 2-16 e 2-26

O Canal Confidencial da LATAM recebe denúncias sobre violações de leis e regulamentos internos, como descumprimento do Código de Conduta, irregularidades trabalhistas, discriminação, assédios trabalhista e sexual, fraude, corrupção e suborno, entre outros. Os diferentes *stakeholders* do grupo podem acessá-lo anonimamente, e a LATAM assegura o princípio de não retaliação no caso de uma denúncia em boa-fé. O canal é hospedado na plataforma de um fornecedor externo e terceirizado.

COLABORADORES CAPACITADOS¹ SOBRE O CÓDIGO DE CONDUTA GRI 205-2

	Brasil	Chile	Colômbia	Equador	Estados Unidos ²	Peru	Outros	Grupo LATAM
Alta governança	14	37	1	1	4	1	3	61
Gerência	150	332	22	9	31	20	23	587
Chefia	625	421	67	34	48	76	60	1.331
Operacional	9.273	1.887	743	94	8	935	384	13.324
Força de vendas	242	285	12	11	5	48	31	634
Administrativo	308	407	65	24	12	85	44	945
Outros profissionais	855	1.144	42	14	40	40	25	2.160
Outros técnicos	5.145	1.826	696	217	0	1.494	41	9.419

¹ Foram excluídos do cálculo os colaboradores em licença-médica permanente.

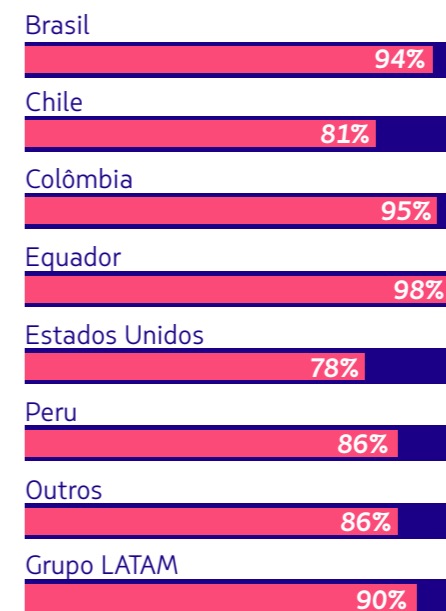
² O cálculo considera os colaboradores aos quais se disponibiliza o curso, ou seja, os colaboradores diretos contratados pela LATAM.

Ao fazer a denúncia, o denunciante recebe um número de identificação, com o qual pode acompanhar o caso. As informações fornecidas se limitam ao status do caso, por exemplo, se está aberto, sendo investigado, se foi encerrado com a constatação dos fatos ou não. Não é fornecida nenhuma informação de possíveis sanções que os denunciados poderiam receber.

A investigação é realizada internamente pela equipe de *Compliance*, com apoio do RH, do Jurídico e de quem mais for necessário para a investigação.

O canal é divulgado por meio de comunicados, treinamentos realizados pela equipe de *Compliance*, *e-learning* e políticas do grupo.

COLABORADORES CAPACITADOS SOBRE O CÓDIGO DE CONDUTA



CATEGORIAS FUNCIONAIS

Alta governança

CEO, vice-presidente, diretor.

Gerência

Gerente-sênior, gerente, subgerente.

Chefia

Chefes de área e de departamento.

Operacional

Operações de Carga, Manutenção, Aeroporto e Centro de Controle de Operações.

Força de vendas

Atividades de Venda e Customer Care.

Administrativo

Atividades gerais e de apoio.

Outros profissionais

Liderança em atividades de apoio.

Outros técnicos

Piloto, copiloto e outros tripulantes.

Relação com grupos de interesse

Entre os principais grupos de interesse da LATAM, destacam-se:

- autoridades e diferentes instâncias governamentais, que definem a estrutura regulatória e as políticas públicas que afetam o grupo e suas operações;
- associações de classe, com as quais a LATAM compartilha interesses comuns;
- organizações internacionais, responsáveis pela estrutura regulatória internacional, e referências e *benchmarks* setoriais que permitem ao grupo analisar comparativamente seu próprio desempenho;
- mercado de capitais, agente fundamental para a sustentabilidade do negócio e acesso a financiamentos;
- comunidades, com as quais a LATAM coloca em prática seu compromisso de gerar e compartilhar valor;
- colaboradores da LATAM, que são essenciais para os negócios e operações;
- rede de fornecedores com a qual a LATAM mantém relações comerciais;
- clientes que escolhem voar com a LATAM.

MERCADO DE CAPITAIS

A LATAM mantém um diálogo constante com a imprensa e com seus acionistas e demais integrantes do mercado de dívida e de capitais. Conta também com as áreas de Relações com Investidores e de Comunicação Externa para gerir o relacionamento com esses *stakeholders*.

A Direção de Relações com Investidores permite aos acionistas, investidores e outros agentes do mercado de capitais esclarecer dúvidas sobre o grupo, sua situação financeira, econômica ou jurídica, os principais riscos, a estratégia e outros aspectos do negócio.

No site de Relações com Investidores, o grupo detalha sua estrutura de governança corporativa e publica demonstrações financeiras atualizadas, relatórios trimestrais de resultados e outros dados relevantes para ajudar acionistas, investidores e analistas de mercado na tomada de decisões. Os conteúdos estão disponíveis em inglês, espanhol e português.

A área de Relações com Investidores realiza revisões internas, sem ajuda de especialistas externos, das informações apresentadas ao mercado por outros intervenientes do setor para avaliar anualmente oportunidades

de melhoria nos dados e informações apresentados ao público.

Assembleias de Acionistas

Todos os acionistas podem participar das Assembleias de Acionistas, tendo direito de voz e voto nelas. Para realizá-las, a LATAM cumpre os prazos e as informações solicitadas pelo Regulamento Geral 30 da CMF.

Antes das Assembleias de Acionistas e após a concordância do Conselho de Administração, a LATAM divulga todas as informações relevantes sobre a reunião para o site de Relações com Investidores. Conforme chegam as indicações de conselheiros, a LATAM publica os nomes dos indicados pelos acionistas junto das cartas de nomeação ou aceite ou declarações juramentadas, conforme apropriado. Não são divulgadas informações relativas à opinião do Conselho de Administração sobre as experiências, visões e capacidades desejáveis para novos conselheiros, nem mesmo informações relacionadas à experiência, profissão ou ofício dos candidatos ao Conselho de Administração.

As Assembleias de Acionistas mais recentes têm sido realizadas de forma remota ou híbrida, e os acionistas podem participar e exercer seu direito



de voto de forma remota e presencial. A LATAM não possui serviço de *streaming* visual e de áudio em tempo real para o público não acionista.

RELAÇÃO COM A IMPRENSA

A Gerência de Comunicação Externa é o ponto de contato para todas as demandas da imprensa e para a comunicação dos marcos da atuação do grupo LATAM.

Comunicações Externas – contato:
ComunicacionesExternas@latam.com

PARTICIPAÇÃO EM ASSOCIAÇÕES NCG 461: 6.1 SETOR INDUSTRIAL e 6.3 GRUPOS DE INTERESSE | GRI 2-28

A LATAM integra entidades representativas que promovem iniciativas de debate estratégico e construção conjunta de soluções e colabora na discussão de políticas públicas e normativas que afetam o setor. Em 2022, as contribuições financeiras para as diversas entidades totalizaram US\$ 1,4 milhão. As entidades que receberam as maiores contribuições foram: Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA), Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias (SNEA) e Sociedad de Fomento Fabril (SOFOFA).

Argentina

- Cámara de Compañías Aéreas en Argentina (JURCA)

Brasil

- Associação Brasileira de Agências de Viagens (Abav)
- Associação Brasileira de Agências de Viagens Corporativas (Abracorp)
- Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abeaer)
- Associação Brasileira de Anunciantes (ABA)
- Associação Brasileira das Empresas de Mercado de Fidelização (Abemf)
- Associação Brasileira de Comunicação Empresarial (Aberje)
- Associação Latino Americana de Gestão de Eventos e Viagens Corporativas (Alagev)
- Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA)
- Câmara Americana de Comércio para o Brasil (Amcham Brasil)
- Flight Safety Foundation (FSF)

- G100 Brasil (G100 Brasil)
- Junta dos Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil (Jurcaib)
- SPC&VB – São Paulo Convention & Visitors Bureau
- Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias (Snea)

Chile

- 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 de Santiago
- 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 Líneas Aéreas Internacionales en Colombia (ALAIICO) – Carga
- Asociación de Transporte Aéreo de Colombia (ATAC)

Equador

- Asociación de Representantes de Líneas Aéreas (ARLAE)
- Cámara de Industrias de Guayaquil
- Cámara de Industrias y Producción (CIP)
- Club 30%
- Pacto Global
- Cámara de Comercio Ecuatoriano Chilena

Peru

- Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI)
- Asociación Peruana de Empresas

- Aéreas (APEA)
- Cámara de Comercio Americana del Perú (AMCHAM PERÚ)
- Cámara Nacional de Turismo (CANATUR)
- Cámara Regional de Turismo de Cusco (CARTUC)
- Instituto Peruano de Economía (IPE)
- Perú Sostenible
- Sociedad de Comercio Exterior del Perú (COMEX PERÚ)
- Asociación Peruana de Hidrógeno (H2 PERÚ)
- UNESCO – Pacto por la Cultura

MAIS INFORMAÇÕES

Manual de Gestão de Informações de Interesse do Mercado

Relações com Investidores:
latamairlinesgroup.net

RI – contato:
InvestorRelations@latam.com

Comunicações Externas – contato:
ComunicacionesExternas@latam.com

Política de Financiamento

O foco da Política de Financiamento LATAM é atender às necessidades de financiamento do grupo, incluindo o financiamento de capital de giro, a aquisição de ativos de frota, como aeronaves e motores, e o financiamento de outros investimentos.

Durante o processo de reorganização sob o Capítulo 11 da Lei de Falências dos Estados Unidos, a LATAM obteve financiamento *debtor-in-possession* (DIP), com valor inicial de US\$ 2,45 bilhões, podendo alcançar até US\$ 3,7 bilhões, dos quais US\$ 2,75 bilhões foram utilizados. Esse financiamento DIP permitiu à LATAM operar com liquidez suficiente durante a pandemia e seu processo de reorganização. Em 12 de outubro de 2022, o referido contrato de crédito DIP foi pago integralmente com financiamento *DIP-to-Exit* no total de US\$ 2,25 bilhões em uma combinação de empréstimos-ponte para Financiamento a Prazo, adicionados a US\$ 1,14 bilhão de um DIP Junior vigente durante o período remanescente do Capítulo 11, além de uma nova linha de crédito rotativo (*Revolving Credit Facility*, RCF) de US\$ 500 milhões que permaneceu totalmente disponível.

Em 18 de outubro de 2022, os empréstimos-ponte foram parcialmente pagos por meio da emissão de títulos.

Esses empréstimos foram totalmente liquidados em 3 de novembro de 2022, sendo substituídos por um aumento no financiamento a prazo. Da mesma forma, na referida data, a LATAM concluiu seu processo de reorganização, com redução de 35% nos seus passivos financeiros, além de uma nova análise de perfil dos vencimentos de dívida, com os próximos vencimentos importantes em 2027 correspondentes ao Financiamento a Prazo no valor de US\$ 1,1 bilhão; os Títulos 2027 no valor de US\$ 450 milhões; e os Títulos 2029 no valor de US\$ 700 milhões. Como parte da sua nova estrutura de capital, a LATAM tem duas linhas de crédito autorizadas no valor total de US\$ 1,1 bilhão, uma de US\$ 600 milhões garantida por aeronaves, motores e peças de reposição em geral e outra de US\$ 500 milhões garantida com bens intangíveis. Em 31 de dezembro de 2022, ambas as linhas permanecem totalmente disponíveis.

Durante sua reorganização, a LATAM concentrou seus recursos na manutenção da operação e na adequação do tamanho da frota de acordo com a demanda atual e projetada para os próximos anos. A LATAM fechou acordos com a Boeing para cancelar e adiar a chegada de aeronaves, além de obter condições mais favoráveis para sua frota financiada e em arrendamentos

operacionais, como prazos de pagamento variáveis, reduções de aluguel e extensão de prazos de pagamento. Em 31 de dezembro de 2022, a LATAM tinha encomendas à Boeing de duas aeronaves 787-9 e à Airbus de 83 aeronaves da família A320neo com data de entrega até 2029. Normalmente, a LATAM financia entre 70% e 85% do valor dos ativos com empréstimos bancários, títulos garantidos por agências de fomento à exportação ou com empréstimos comerciais, investimentos de capital ou 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 um percentual significativo dos seus compromissos de aquisição de frota por meio de arrendamentos operacionais como fonte adicional de financiamento.

Em novembro de 2022, a LATAM concluiu seu processo de reorganização, com redução de 35% do seu passivo financeiro

Política de Riscos de Mercado

Devido à natureza das suas operações, a LATAM S.A. está exposta 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 contra esses riscos e reduzir os efeitos adversos que eles podem gerar, a LATAM opera com derivativos financeiros. A gestão do risco de mercado é realizada de forma abrangente e considera a correlação entre os diferentes fatores de mercado aos quais o grupo está exposto. Para poder operar com cada contraparte, a Sociedade deve dispor de uma linha aprovada e um contrato-quadro assinado com ela.

Risco de preço do combustível: A variação nos preços do combustível depende em grande parte da oferta e demanda de petróleo no mundo, das decisões da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP), da capacidade de refino mundial, dos níveis de estoques mantidos, da ocorrência ou não de fenômenos climáticos e de fatores geopolíticos. A LATAM adquire combustível para aeronaves, denominado querosene de aviação ou *jet fuel*. Para a execução dos *hedges* de combustível, é utilizado um índice de referência no mercado internacional específico desse ativo subjacente, que é o Jet Fuel 54 US Gulf Coast. A LATAM

tem a capacidade de negociar derivativos baseados em Jet Fuel, bem como outros ativos subjacentes, como Jet Fuel, Brent, WTI e Heating Oil.

A Política de *Hedge* de Combustíveis estabelece uma faixa mínima e máxima de cobertura para o consumo de combustível do grupo, com base na capacidade de repasse das variações dos preços dos combustíveis para as tarifas, vendas antecipadas, cenário competitivo e outros fatores. 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 *hedge* de combustível, a Política permite a contratação de *Swaps* e *Opções Combinadas* para fins de *hedge*.

Risco de taxa de juros dos fluxos de caixa: A variação das taxas de juros depende fortemente do estado da economia mundial. Uma mudança no cenário econômico de longo prazo poderia modificar as taxas. Além disso, eventuais intervenções governamentais que poderiam aumentá-las ou reduzi-las, entre outras medidas possíveis, em resposta a situações específicas ou para administrar metas de inflação.

A incerteza existente sobre como o mercado e os governos vão se comportar, e, portanto, como a taxa de juros variará, gera um risco associado principalmente à dívida da LATAM, sujeita a juros variáveis e aos investimentos que ela mantém. O risco das taxas de juros da dívida atual se materializa no impacto aos fluxos de caixa futuros, associados a instrumentos financeiros devido à flutuação das taxas de juros. Dessa forma, uma taxa de juros mais alta pode significar um fluxo de caixa maior de pagamentos de juros e vice-versa.

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

Para reduzir o risco de um eventual aumento nas taxas de juros, a LATAM pode utilizar contratos de *swap* de taxas de juros, *swaptions* ou outros derivativos.

Em 31 de dezembro de 2022, o valor de mercado das posições de derivativos de taxa de juros era de US\$ 8,8 milhões (positivo).

Risco de taxa de câmbio: A moeda funcional utilizada pela Sociedade matriz é o dólar americano. Existem dois tipos de risco cambial: risco de fluxo e risco de balanço.

O risco de fluxo é gerado de forma consequente à posição líquida de receitas e despesas em moeda diferente do dólar americano. A LATAM realiza as vendas dos seus serviços em dólares americanos e moedas locais. No negócio de passageiros internacionais, a maioria das tarifas depende do dólar americano e, em menor escala, do euro. Por outro lado, nas empresas nacionais, a maioria das tarifas está em moeda local. Além disso, algumas despesas do grupo são definidas em dólares americanos ou o equivalente, como combustível e *leasing* de aeronaves. Outras despesas, como remuneração, são definidas em moedas locais.

Como resultado do descrito anteriormente, a LATAM está exposta a flutuações em diversas moedas, principalmente o real brasileiro. Em 31 de dezembro de 2022, a LATAM tinha uma cobertura de US\$ 108 milhões para o real brasileiro em 2023.

Ao mesmo tempo, o risco de balanço surge quando os itens registrados estão expostos a flutuações cambiais, dado que esses itens são expressos em uma unidade monetária diferente da moeda funcional e devem ser convertidos para a moeda funcional relevante. O principal fator de descasamento

ocorre na empresa TAM S.A., cuja moeda funcional é o real brasileiro. Grande parte dos seus passivos está expressa em dólar americano, porém, seus ativos são expressos em moeda local. Embora a LATAM possa celebrar contratos de derivativos de *hedge* visando minimizar o impacto de uma possível valorização ou desvalorização das moedas em relação à moeda funcional utilizada pela sociedade matriz, a LATAM não realizou *hedge* para cobrir o risco do balanço patrimonial durante 2022.



Política Financeira

A Diretoria de Finanças Corporativas é responsável pela gestão da Política Financeira da Sociedade. Essa Política permite responder de forma eficaz às mudanças no ambiente e nas condições em que a Companhia opera e, assim, manter e antecipar um fluxo estável de recursos para assegurar a continuidade e o crescimento das operações e o cumprimento das obrigações financeiras.

Além disso, o Comitê de Finanças, composto pela Vice-Presidência Executiva e membros do Conselho de Administração da LATAM, reúne-se periodicamente para analisar a situação financeira da Companhia, o cumprimento dessa Política Financeira e propor ao Conselho de Administração a aprovação de assuntos não regulamentados por essa mesma Política. A Política Financeira da LATAM Airlines Group S.A. tem como objetivo:



Preservar e manter níveis adequados de caixa para garantir as necessidades da operação, sustentar o crescimento e cumprir as obrigações financeiras do grupo.



Reduzir o impacto de riscos de mercado, como variações nos preços do combustível, taxas de câmbio e taxas de juros sobre a margem líquida e a posição de caixa do grupo.



Manter um nível adequado de linhas de crédito com bancos locais e estrangeiros para acessar liquidez adicional em caso de contingências.



Gerir o risco de contraparte, por meio de diversificação e limites de investimentos e operações com contrapartes.



Manter um nível ideal de endividamento, diversificar as fontes de financiamento, gerenciar o perfil de vencimento da dívida e minimizar os custos de financiamento.



Manter sempre visibilidade da situação financeira do grupo projetada em curto, médio e longo prazo, de modo a antecipar situações de baixa liquidez, deterioração dos índices financeiros etc.



Rentabilizar os excedentes de caixa por meio de investimentos financeiros que garantam risco e liquidez consistentes com a Política de Investimentos Financeiros.



A Política Financeira estabelece diretrizes e restrições para a gestão das operações de Liquidez e Investimento Financeiro, Atividades de Financiamento e Gestão de Risco de Mercado.

Política de Liquidez e Investimentos Financeiros

A LATAM busca manter uma posição de liquidez adequada com o objetivo de se proteger de possíveis choques externos, volatilidade e os ciclos inerentes ao setor. Assim, a LATAM volta seus esforços para manter a liquidez acima de 20% da receita total dos 12 meses anteriores.

Essa liquidez considera o caixa disponível e os investimentos líquidos de curto prazo, além de uma linha de crédito rotativo (RCF, na sigla em inglês para *Revolving Credit Facility*) aprovada no valor total de US\$ 1,1 bilhão em 13 instituições financeiras, tanto locais quanto internacionais.

Em 3 de novembro de 2022, a LATAM concluiu seu processo de reorganização. Como parte da sua nova estrutura de capital, a LATAM possui duas linhas de crédito aprovadas no valor total de US\$ 1,1 bilhão, sendo uma de US\$ 600

milhões garantida por aeronaves, motores e peças de reposição em geral e outra de US\$ 500 milhões garantida com bens intangíveis. Em 31 de dezembro de 2022, ambas as linhas permaneciam totalmente disponíveis. No fim do exercício, a LATAM tinha liquidez total de US\$ 2,3 bilhões e indicador de liquidez de 24%.

No que se refere à Política de Investimentos Financeiros, seu objetivo é centralizar as decisões de investimento de forma a otimizar a rentabilidade, ajustada ao risco cambial, mantendo um nível adequado de segurança e liquidez. Além disso, procura gerir o risco por meio da diversificação de contrapartes, prazos, moedas e instrumentos. Em relação às taxas de juros, os anos de 2020 e 2021 foram caracterizados globalmente por taxas muito baixas, enquanto 2022 registrou aumento. Durante o processo do Capítulo 11, a liquidez de caixa das empresas em reorganização é regulamentada pelo parágrafo 345(b). Em cumprimento a essa regulamentação, a LATAM manteve a maior parte dos seus depósitos em bancos depositários autorizados pelo Agente Fiduciário do Distrito Sul de Nova York do Tribunal de Falências dos EUA (*Authorized*

A LATAM busca manter a liquidez acima de 20% da receita total dos 12 meses anteriores

Depository Banks). No fim do ano, essa regulamentação não se aplicava, de modo que a LATAM mantinha seus depósitos em instrumentos de investimento como Contas DDA, depósitos a prazo e fundos mútuos com nossos diferentes bancos de relacionamento.

Nosso negócio



NESTE CAPÍTULO

Contexto setorial

51

Resultados financeiros

53

Informações sobre ações

56

Plano de investimento

57

Contexto setorial

NCG 461: 6.2 NEGÓCIOS

O mundo começa 2023 em meio a altas pressões inflacionárias, a guerra entre Rússia e Ucrânia e o surto de covid-19 em setores da China. Com a pandemia em pleno declínio em todo o mundo, a abertura das economias foi um evento iminente ao longo de 2022, mas, assim que a normalidade voltou, a desaceleração da atividade econômica global também ficou evidente. Embora as perspectivas econômicas anteriores sugerissem um 2022 pessimista, os resultados surpreenderam o mercado com o PIB real no terceiro trimestre melhor do que o esperado, impulsionado principalmente por fatores internos, como consumo e investimento privado, além de apoio fiscal. Com isso, o Fundo Monetário Internacional (FMI), em sua projeção de janeiro de 2023, estima crescimento de 3,4% para a economia global em 2022 e de 2,9% para 2023 – 0,2 ponto percentual acima da estimativa no seu relatório anterior. Para 2024, estima um crescimento maior, de 3,1%.

Nessa mesma projeção, o FMI estima que as economias desenvolvidas enfrentarão uma queda no próximo ano, com crescimento projetado de 2,7% em 2022 e queda para 1,2% em 2023. O organismo internacional antevê que os Estados Unidos terão uma expansão de 1,4% ao longo de 2023 – 0,4 ponto percentual acima do projetado no

O FMI estima crescimento de 3,4% para a economia global em 2022 e de 2,9% para 2023

relatório de outubro – como resposta ao efeito manada da resiliência da demanda interna. Para 2024, espera-se um crescimento de 1,0% nos Estados Unidos. Com relação à Zona do Euro, o FMI estima crescimento de 0,7% em 2023, uma revisão em alta de 0,2 ponto percentual, reflexo das subidas mais agressivas das taxas de juros por parte do Banco Central Europeu, além da erosão das receitas reais. Esses fatores foram neutralizados pelos resultados de 2022 devido aos preços mais baixos de energia no atacado e ao anúncio de novas estratégias de amortecimento dos custos de energia por meio de controles de preços e transferências diretas.

Por sua vez, a América Latina enfrenta processos sociopolíticos que têm repercutido nos cenários econômicos dos países da região. No Brasil, em outubro de 2022, as eleições

presidenciais foram realizadas entre o candidato de direita Jair Bolsonaro e o ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva, com a vitória deste último. Bolsonaro questionou os resultados das eleições, levando a uma série de manifestações massivas contra o atual governo.

Em junho de 2021, foram realizadas as eleições presidenciais no Peru, onde Pedro Castillo foi declarado vencedor sobre a candidata Keiko Fujimori na eleição mais acirrada da história do país. As eleições geraram polêmica com acusações de fraude eleitoral após o término da votação. Com menos de dois anos de governo, Castillo anunciou a dissolução do Congresso e convocou eleições, provocando assim um golpe de Estado. Mais tarde, ele foi afastado do cargo e preso, e a vice-presidente Dina Boluarte assumiu o poder. Após esse momento, em 2022, o Peru mergulhou em uma crise social



 **1,8%**

é a projeção de crescimento para a América Latina e o Caribe em 2023

marcada por protestos em todo o país, com dezenas de mortes e graves consequências para a economia local.

Levando em consideração o contexto sociopolítico da região, as projeções para a área no último relatório do FMI sofreram ajustes em relação às estimativas divulgadas em outubro. Para a América Latina e o Caribe, projeta-se um crescimento de 1,8% em 2023, com revisão de alta de 0,1 ponto percentual em relação à estimativa de outubro. Esse reajuste nas projeções se deve principalmente à resiliência inesperada da demanda interna, ao crescimento acima do esperado nas economias dos principais parceiros comerciais e, no caso do Brasil, ao apoio fiscal acima do previsto. Para 2024, o FMI estima uma expansão de 2,1% para a região, o que demonstra

uma revisão de queda de 0,3 ponto percentual. A expectativa é de crescimento de 1,2% para a economia brasileira, 0,2 ponto percentual acima da última projeção.

No Chile, em março de 2022, o presidente Gabriel Boric tomou posse após um período de eleições que polarizou o cenário político do país. Nesse contexto, o atual presidente conseguiu ser eleito com ampla margem em relação ao seu adversário de direita, José Antonio Kast. Enquanto isso, estava em andamento um processo constituinte com o objetivo de propor uma nova carta magna para o país. Em 4 de setembro, foi realizado o plebiscito para definir o projeto constitucional elaborado durante o ano. A proposta foi rejeitada com 62% dos votos,

dando lugar a um novo processo constitucional consensualizado pelos legisladores e que começou a ser estruturado em dezembro. Com isso, o Banco Central, no seu último Relatório de Política Monetária (IPoM), estimou um crescimento entre -1,75% e -0,75% para 2023.

Resultados financeiros

Em 31 de dezembro de 2022, a controladora registrou um lucro de MUS\$ 1.339.210, o que representa uma variação positiva de MUS\$ 5.986.701 em comparação com o prejuízo de MUS\$ 4.647.491 do ano anterior. A margem líquida do ano atingiu 14,1% em 2022 e -90,9% em 2021.

O Resultado operacional para 2022 totaliza uma perda de MUS\$ 121.279, comparado à perda de MUS\$ 1.119.277 em 31 de dezembro de 2021, enquanto a margem operacional atinge -1,3%, 20,6 pontos percentuais acima da margem de -21,9% para o ano de 2021.

A Receita operacional do exercício aumentou 86,2% em comparação com o mesmo período de 2021, atingindo MUS\$ 9.516.807. Esse aumento se deve em grande parte à alta de 128,5% nas Receitas com passageiros e de 12,0% nas Receitas com carga, enquanto Outras receitas diminuíram 32,1%. O impacto da valorização do real brasileiro representa um aumento na Receita ordinária de aproximadamente US\$ 111 milhões.

As Receitas da operação de passageiros atingiram MUS\$ 7.636.429, em comparação com MUS\$ 3.342.381 em 31 de dezembro de 2021, aumento de 128,5%. Essa variação se deve ao aumento de 84,0% na demanda medida em RPK e de 24,2% nos *yields* em relação ao mesmo período no ano anterior. Por outro lado, o fator de ocupação também apresenta uma variação positiva de 6,9 pontos percentuais, chegando a 81,3%, durante o exercício de 2022. Esse crescimento é explicado por um forte aumento da demanda.

Em 31 de dezembro de 2022, as Receitas com carga atingiram MUS\$ 1.726.092, o que representa um aumento de 12,0% em relação a 2021; os *yields* diminuíram 3,8%, enquanto o tráfego medido em RTK aumentou 16,4%, como resultado da recuperação nas operações internacionais e de um sólido desempenho da frota de cargas.

A seção “Outras receitas” apresenta decréscimo de MUS\$ 73.045, principalmente devido à variação negativa da receita recebida por indenização da Delta Air Lines Inc., associada à implementação do acordo de *joint-venture* assinado em 2019 por MUS\$ 87.780, parcialmente compensado pelo aumento das receitas de Serviços de *tours* durante 2022.

Em 31 de dezembro de 2022, os Custos operacionais totalizaram MUS\$ 9.638.086, que, em comparação com 2021, representam uma alta de MUS\$ 3.407.463, o equivalente a um aumento de 54,7%, enquanto o custo unitário por ASK diminuiu 8,1%. Adicionalmente, o impacto da valorização do real neste item representa um aumento nos custos de aproximadamente US\$ 78 milhões. As variações por item são explicadas da seguinte maneira:

a) Salários e benefícios aumentaram MUS\$ 224.437, principalmente devido a maiores custos com a tripulação, aumento de 7,6% no número médio de colaboradores e na remuneração destes durante o último trimestre de 2022.

b) O Combustível aumentou 161,0%, o equivalente a MUS\$ 2.394.729. Esse aumento corresponde, sobretudo, a preços médios sem cobertura 73,4% maiores e ao crescimento de 50,2% no consumo medido em galões. A Companhia reconheceu durante 2022 o lucro de MUS\$ 18.755 milhões para *hedge* de combustível, em comparação a MUS\$ 10.100 no exercício de 2021.

c) As Comissões a agentes apresentam aumento de MUS\$ 77.827, principalmente devido ao crescimento nas operações relacionadas à receita com passageiros.

d) A Depreciação e Amortização aumentou MUS\$ 14.118, o equivalente a 1,2%, variação explicada principalmente pelos custos de depreciação de manutenção como resultado de uma maior operação, compensado por uma frota média menor durante o exercício de 2022.

e) Outros Arrendamentos e Tarifas de Pouso aumentaram MUS\$ 280.970, principalmente nos custos com taxas



aeroportuárias e serviços de *handling* impactados pela recuperação da operação.

f) O Serviço de Passageiros teve um aumento nos custos de MUS\$ 106.994, uma variação de 138,3% explicada principalmente pelo crescimento dos custos de *catering* e serviços de bordo, derivados da retirada das restrições à entrega de comida em vigor durante grande parte de 2021 devido à pandemia de covid-19, além do crescimento significativo da demanda, o que representa aumento de 55,4% no número de passageiros transportados, principalmente no segmento internacional.

g) O Arrendamento de Aeronaves apresenta custos de MUS\$ 82.215. Desde o segundo trimestre de 2021, os arrendamentos operacionais de aeronaves são registrados na modalidade variável, como consequência dos diferentes acordos firmados pela Companhia.

O Arrendamento de Aeronaves inclui os custos associados aos pagamentos de arrendamento com base em horas de voo (PBH) para contratos que foram modificados incorporando essa estrutura. Para esses contratos, que incluem pagamentos variáveis no início

do período com base em horas de voo (PBH) e que, posteriormente, passam a ter parcelas fixas, um ativo por direito de uso e um passivo de arrendamento foram reconhecidos por esses valores na data da alteração do contrato. Esses valores continuam sendo amortizados linearmente pelo prazo do arrendamento a partir da data de alteração do contrato, mesmo que inicialmente tenham prazo de pagamento variável. Assim, e como resultado da aplicação da política contábilística de arrendamentos, o resultado do exercício inclui tanto o gasto de arrendamento com pagamentos variáveis (arrendamento de aeronaves) quanto o gasto resultante da amortização do direito de uso incluído na linha de depreciação e os juros do passivo de arrendamento.

h) A Manutenção teve aumento de MUS\$ 49.110, equivalente a 9,2%, principalmente devido à maior operação.

i) Os Outros custos operacionais apresentam aumento de MUS\$ 177.063, principalmente devido ao efeito do crescimento dos custos variáveis de tripulação, marketing, vendas e sistemas de reservas, todos eles como resultado da alta da operação durante 2022.

As Receitas financeiras totalizaram MUS\$ 1.052.295, que, comparadas a MUS\$ 21.107 em 2021, representam aumento de MUS\$ 1.031.188, principalmente devido ao ajuste do *fair value* dos títulos convertidos cuja origem foi uma dívida financeira de MUS\$ 420.436 e baixas de dívida financeira de MUS\$ 491.326.

Os Custos financeiros aumentaram 17,0%, totalizando MUS\$ 942.403 em 31 de dezembro de 2022, principalmente devido ao financiamento DIP e ao financiamento *DIP to Exit* que a Companhia tinha em vigor até a saída do Capítulo 11. A esse efeito se soma, ainda, o impacto na dívida variável devido às elevadas taxas base do mercado atual.

As Outras receitas/custos totalizaram MUS\$ 1.357.438 em 31 de dezembro de 2022, que registra variação positiva de MUS\$ 3.537.931 em relação a 2021. Esse impacto é explicado principalmente pelos MUS\$ 2.550.306 correspondentes ao ajuste de *fair value* dos títulos convertidos originários de Contas a pagar de Fornecedores e Outras contas a pagar, além do gasto menor de MUS\$ 1.564.973 associado à rejeição de contratos de frota reconhecidos durante o exercício de 2021, parcialmente compensado



por custos mais altos de US\$ 345.410 associados à reclassificação de 28 aeronaves A319 para o item Ativos mantidos para venda durante o quarto trimestre de 2022.

Os principais itens da Demonstração Financeira consolidada da TAM S.A. e filiais, que geraram lucro de MUS\$ 36.973 devido a diferenças cambiais em 31 de dezembro de 2022, são os seguintes: Lucro de

Outros passivos financeiros de MUS\$ 13.246 originados por empréstimos e *leasing* financeiro para aquisição de frota denominados em dólares; lucro líquido de contas a receber e a pagar de empresas relacionadas de US\$ 16.791; e prejuízo líquido de contas a receber e a pagar de terceiros de MUS\$ 6.854. Os demais itens de ativos e passivos líquidos geraram lucro de MUS\$ 13.791.

VALOR ECONÔMICO GERADO E DISTRIBUÍDO ¹ (US\$ MIL) GRI 201-1	2022
a) Valor econômico direto gerado (receita, aplicações financeiras, venda de ativos)	10.569.102
b) Valor econômico distribuído	9.231.965
Custos operacionais	8.371,732
Salários e benefícios dos colaboradores	1.266.336
Pagamentos a fornecedores de capital (pagamento de juros a credores e distribuição de dividendos)	-415.035
Pagamentos do governo (impostos)	8.914
Investimentos na comunidade	18
c) Valor econômico retido (a-b)	1.337.137

¹ Este indicador fornece uma visão geral de como uma organização gera valor para seus stakeholders.

Retrato rápido

INDICADORES FINANCEIROS (US\$ MIL)	2020	2021	2022
Receitas operacionais	4.334.668	5.111.346	9.516.807
Despesas operacionais	(5.999.957)	(6.230.623)	(9.638.086)
Resultado operacional	(1.665.289)	(1.119.277)	(121.279)
Margem operacional	-38,4%	-21,9%	-1,3%
Lucro Líquido/(Perda)	-4.545.887	-4.647.142	1.339.210
Margem líquida	-104,9%	-90,9%	14,1%
Ebitda	-275.903	46.117	1.058.233
Margem Ebitda	-6,4%	0,9%	11,1%
Caixa e equivalentes de caixa ¹ / Receitas de 12 meses anteriores	39,0%	20,5%	24,3%
Alavancagem ²	NS	NS	4,2x

NS: não significativo.

¹ Inclui a linha de crédito rotativo.

² Dívida líquida ajustada/Ebitda ajustado (últimos 12 meses).

MAIS
INFORMAÇÕES

Fatores de risco
(página 164)

Informações sobre ações

NCG 461: 2.3.4 AÇÕES, SUAS CARACTERÍSTICAS E DIREITOS

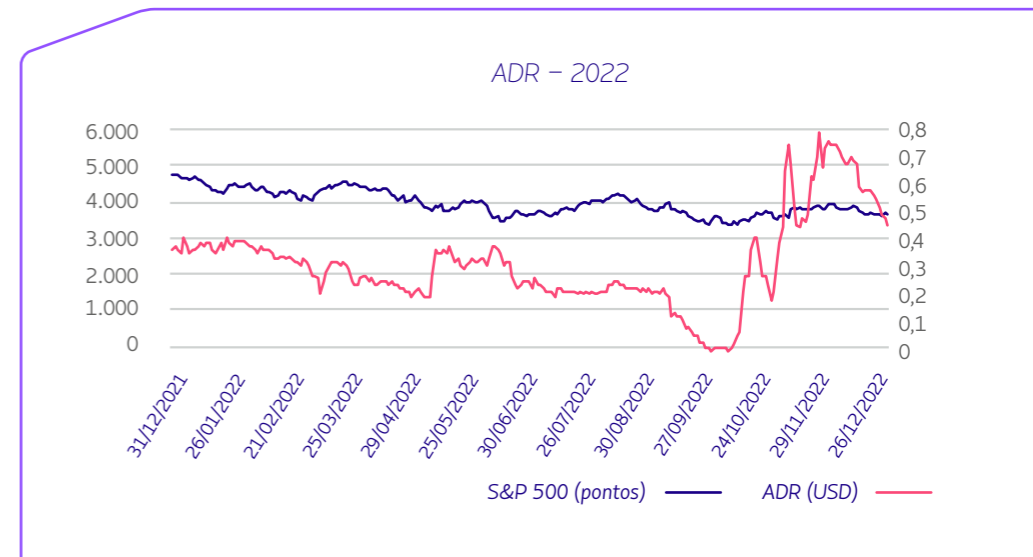
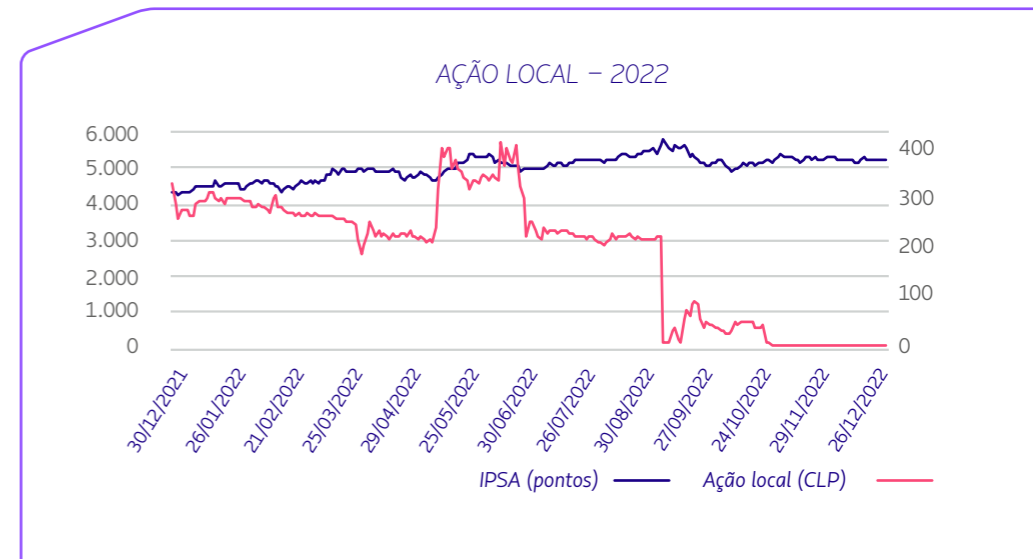
A LATAM Airlines Group S.A. é uma sociedade anônima registrada na Comissão para o Mercado Financeiro sob o nº 306, cujas ações estão listadas na Bolsa de Comércio de Santiago e na Bolsa Eletrônica do Chile. Devido ao processo do Capítulo 11, o programa *American Depositary Receipts*

(ADR) não está mais listado na Bolsa de Valores de Nova York. Desde então, os ADR da LATAM são negociados nos Estados Unidos da América no mercado OTC (*over-the-counter*).

Retorno anual			
20,00%	-19,44%	-98,27%	22,38%
ADR	S&P 500	Ação local	S&P IPSA

Volumes negociados por trimestre – ações locais (Bolsa de Valores de Santiago)			
2022	Nº de ações negociadas	Preço médio (CLP)	Valor total (milhões de CLP)
Primeiro trimestre	51.875.200	278	14.432
Segundo trimestre	79.325.000	290	22.999
Terceiro trimestre	687.100.980	173	118.881
Quarto trimestre	11.790.342.900	17	203.977

Volumes negociados por trimestre – ADR			
2022	Nº de ações negociadas	Preço médio (USD)	Valor total (milhões USD)
Primeiro trimestre	22.006.960	0,38	8,44
Segundo trimestre	28.723.100	0,33	9,37
Terceiro trimestre	45.615.330	0,25	11,27
Quarto trimestre	86.296.710	0,46	40,07



Plano de investimento

NCG 461: 4.3 PLANOS DE INVESTIMENTO

Os gastos de capital estão relacionados à aquisição de aeronaves, CAPEX de manutenção, substituição de peças, CAPEX relacionado a TI, projetos de frota, como reformas de cabines, conversões de cargueiros e outros projetos estratégicos. Os gastos de capital da LATAM são registrados nas Demonstrações Financeiras, em demonstração de fluxos de caixa nos seguintes itens: Compras de Bens Imóveis, Instalação e Equipe, Compras

de Ativos Intangíveis, e fazem parte de Pagamentos a Fornecedores pelo Fornecimento de Bens e Serviços. As compras de Bens Imóveis, Instalação e Equipe totalizaram US\$ 780,5 milhões em 2022, US\$ 597,1 milhões em 2021 e US\$ 324,3 milhões em 2020, e as compras de ativos intangíveis totalizaram US\$ 50,1 milhões em 2022, US\$ 88,5 milhões em 2021 e US\$ 75,4 milhões em 2020. O CAPEX de manutenção associado a arrendamentos operacionais incluídos em Pagamentos a Fornecedores totalizou US\$ 163,7 milhões em 2022, US\$ 149,1 milhões em 2021 e US\$ 66,0 milhões em 2020.

A tabela ao lado apresenta os gastos de capital estimados da Companhia do ano-calendário de 2023 a 2025, que estão sujeitos a alterações e podem diferir dos gastos de capital reais. Os pagamentos antecipados (PDPs) e outras despesas, conforme demonstrado na tabela, representam as saídas de caixa estimadas para a Companhia que serão registradas no fluxo de caixa líquido de (usadas em) atividades de investimento no item de Bens Imóveis, Instalações e Equipe e Compras de Ativos Intangíveis, bem como o Fluxo de Caixa Líquido das atividades operacionais no caso de manutenção relacionada à frota de arrendamento operacional. Os compromissos de frota são apresentados na tabela como CAPEX de frota estimado, e o preço da aeronave no CAPEX de frota representa o valor presente da aeronave com direito de uso (de acordo com o IFRS 16)

que é classificado como recebido em contratos de arrendamento operacional. No entanto, as aeronaves que chegam sob um arrendamento operacional não representam uma saída de caixa na chegada, mas sim um reconhecimento de um ativo por direito de uso e um passivo por arrendamento e, portanto, não serão registradas na demonstração do fluxo de caixa, de acordo com as regras contábeis dos International Financial Reporting Standards (IFRS).

DESPESAS DE CAPITAL ESTIMADAS POR ANO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 (US\$ MILHÕES)	2023	2024	2025
Compromissos de frota ¹	(835)	(539)	(1.253)
Pagamentos antecipados (PDP) ²	50	(57)	(66)
Outras despesas ³	(1.165)	(1.301)	(1.068)

- 1** O número de aeronaves consideradas no cálculo do CAPEX da frota inclui todas as entregas assumidas (de fabricantes e arrendadores) com estimativas nas datas de entrega programadas atuais. O preço da aeronave CAPEX da frota representa o valor presente do direito de uso da aeronave em contratos de arrendamento operacional, de acordo com o IFRS16.
- 2** Representa os pagamentos antecipados feitos pela LATAM ou entradas recebidas pela LATAM logo após o recebimento da aeronave.
- 3** Incluem estimativas de dispêndios de capital em motores de reserva e peças de reposição, manutenção de frota, projetos e outros e compras de ativos intangíveis.

Como referência, os compromissos de frota do grupo LATAM apresentados como o valor de todas as entregas assumidas por fabricantes e/ou arrendadores por ano são de US\$ 1.217.000 para 2023, US\$ 756.8 milhões para 2024 e US\$ 1.520.500 até 2025. Na tabela acima, assume-se que esses compromissos sejam recebidos em arrendamentos operacionais. De forma geral, a LATAM avalia alternativas de financiamento para cumprir seus

compromissos de frota, e, portanto, os valores apresentados não são necessariamente indicativos de uma saída de caixa, e, dependendo do tipo de arrendamento (operacional ou financeiro), a Declaração de Fluxo de Caixa registrará a entrega da frota de forma diferente: no caso de arrendamentos financeiros, a saída de caixa será registrada no fluxo de caixa líquido de (usada em) atividades de investimento com base no preço de compra da frota.

Segurança



NESTE CAPÍTULO

Prioridade número 1

59

Prioridade número 1



NGC 461: 8.2 INDICADORES DE SUSTENTABILIDADE | GRI 3-3 | SASB TR-AL-540a.1

Para o grupo LATAM, a segurança de seus clientes, colaboradores e das comunidades onde opera é fundamental e sua prioridade número um. A gestão do tema segue a Política de Segurança, Qualidade, Saúde e Meio Ambiente, que reúne as diretrizes relacionadas, em linha com os parâmetros estabelecidos pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).




A cultura de segurança do grupo está orientada à melhoria contínua dos processos e ao monitoramento permanente de indicadores, visando melhores resultados. Além de aplicar rigorosamente os procedimentos operacionais estabelecidos internamente, como operadora do setor aéreo, e por autoridades e fabricantes, a LATAM também trabalha para superar continuamente seu próprio desempenho. Em sua busca pela excelência, o grupo se apoia cada vez mais no uso da tecnologia e nas informações dos sistemas que apoiam a tomada de decisões.

SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO DE SEGURANÇA

O sistema de gestão da LATAM considera as áreas de segurança (nos âmbitos de pessoas, operações e infraestrutura), saúde, meio ambiente e resposta a emergência. Atende aos requisitos e orientações do anexo 19 da OACI e das normas vigentes nos diferentes países onde estão sediadas as filiais do grupo. O sistema reúne ferramentas e programas que possibilitam à LATAM agir de forma

proativa, monitorar seu desempenho, identificar situações de risco e reagir com rapidez para minimizá-las. O trabalho se orienta pela matriz de fatores de risco e grau de criticidade, que passa por atualização periódica com base em dados das avaliações internas e de eventos relacionados ao setor da aviação em todo o mundo.

Como parte do sistema, o grupo realiza auditorias periódicas, que se dividem em três tipos

 <p><i>Auditorias internas periódicas, que avaliam o grau de maturidade dos processos operacionais das áreas de Aeroporto e Manutenção;</i></p>	 <p><i>Auditorias internas orientadas pelas diretrizes da IOSA (sigla em inglês para Auditoria de Segurança Operacional da Associação Internacional de Transporte Aéreo – IATA), que visa garantir o cumprimento dos mais altos parâmetros de segurança do setor em todas as áreas operacionais; e</i></p>	 <p><i>Auditorias de recertificação da IOSA. Todas as filiais são certificadas desde 2007 e passam por recertificação a cada dois anos. O processo mais recente foi em 2022.</i></p>
---	--	--

Utilizando as informações levantadas nas auditorias, a LATAM aperfeiçoa seus processos internos e busca oportunidades de melhoria. Um exemplo disso foi o diagnóstico dos processos de embarque de passageiros, realizado em 2022, com o objetivo de mapear os riscos relacionados ao peso e ao balanceamento dos aviões no despacho operacional e definir planos de mitigação. O trabalho contou com o suporte de uma consultoria externa e possibilitou a melhoria da segurança da operação, dos colaboradores e dos passageiros.

ANALYTICS E USO AVANÇADO DE DADOS

A LATAM foi pioneira no setor ao utilizar os dados coletados na operação para desenvolver e executar planos de ação e melhoria contínua de segurança operacional. Desde 2020, avança com o projeto Safety II ou Data Learning for Safety (DLS), que gera informação de qualidade sobre os voos e permite a análise das variáveis com potencial de afetar o desempenho operacional.

O projeto passou por desdobramentos em 2022 e alcançou diversos resultados. Entre eles, destaca-se

a integração, em uma mesma estrutura, de diferentes bases de dados de segurança, como o monitoramento dos dados de voo, o programa de qualificação avançada (Programa de Treinamento de Operações de Voo), dados meteorológicos, relatórios de manutenção e níveis de alerta emitidos pela tripulação de voo, entre outros. Atualmente, essa base integrada inclui mais de 670 mil voos e tem capacidade para analisar toda a informação em apenas uma hora.

A empresa segue trabalhando no desenvolvimento do indicador de Safety II, que poderá indicar as melhores práticas operacionais de voo em vez de limitar-se aos eventos adversos. O passo seguinte no projeto será incorporar o novo indicador aos processos de monitoramento e controle.

MONITORAMENTO DE DADOS

A LATAM conta com um programa de apoio a processos internos como o monitoramento de dados de voo. Com o programa de Garantia da Qualidade das Operações de Voo (ou FOQA, sigla em inglês de *Flight Operations Quality Assurance*), o grupo LATAM pode comparar os

parâmetros de voo reais com os procedimentos operacionais padrão (*Standard Operating Procedures*). Esse sistema informatizado captura até 96% da informação de cada voo e processa os dados automaticamente para identificar eventuais desvios na operação e orientar as manutenções preventivas.

Esse programa é um elemento-chave do Sistema Integrado de Gestão de Segurança, sendo fundamental para a detecção e identificação de falhas de segurança. Em 2022, o sistema possibilitou ao grupo LATAM monitorar mais de 95% dos seus voos e, com isso, levantar informações relevantes para mitigar os riscos e prevenir reincidências futuras.

O sistema também oferece informação segmentada por piloto, que fica armazenada no aplicativo Pilot LATAM, no qual as tripulações podem consultar os detalhes do próprio desempenho e compará-los com o desempenho médio da frota à qual pertencem, além de conhecer os incidentes identificados durante os voos. Vale frisar que os dados segmentados por piloto são tratados com absoluta confidencialidade.



670 mil

voos na base de dados do projeto Safety II

ASSISTÊNCIA TÉCNICA

No segundo semestre de 2022, a LATAM recebeu a equipe de consultores do Boeing Flight Operations Support Program (FOSP) com o objetivo de estreitar a comunicação com o fabricante e receber assistência técnica sobre temas de segurança relacionados a operações de voo e treinamento. O programa proporciona à LATAM uma visão objetiva das operações a partir da perspectiva global.

FATOR HUMANO GRI 403-7

Ao mesmo tempo que se preocupa com a segurança dos colaboradores, o grupo LATAM está consciente de que estes são os principais agentes para tornar as operações mais seguras. O



grupo investe permanentemente na sensibilização e no engajamento de todos os colaboradores e busca reforçar a cultura de segurança por meio de treinamentos e comunicados. O grupo LATAM realiza campanhas internas de conscientização das equipes sobre a importância do comportamento seguro. Em uma plataforma *online*, recebe notificações de incidentes e desvios. Essas informações são utilizadas para mapear os riscos e orientar planos de ação e melhoria. Em 2022, os esforços se concentraram na consolidação do programa piloto de Apoio entre Partes, que reuniu pilotos voluntários do programa em todas as subsidiárias e possibilitou o levantamento de indicadores de bem-estar psicológico desses profissionais.

Essa iniciativa se soma ao programa SeguraMente, de apoio aos pilotos que vivenciam problemas pessoais ou familiares por meio de consultas médicas e acompanhamento psicológico.

SEGURANÇA AEROPORTUÁRIA

No âmbito da segurança aeroportuária, o grupo LATAM trabalha em linha com os parâmetros nacionais e internacionais, além de investir permanentemente na melhoria contínua dos processos para garantir que as cargas e passageiros transportados cheguem seguros a seus destinos.

PASSAGEIROS INDISCIPLINADOS

NCG 461: 3.6 GESTÃO DE RISCOS

De 2020 para 2021, aumentou a taxa de passageiros indisciplinados, principalmente em episódios relacionados ao descumprimento dos protocolos associados à pandemia de covid-19, que chegaram a ultrapassar os casos relacionados ao uso de álcool. No início de 2022, a LATAM complementou a categorização desse tipo de passageiro e os procedimentos a serem adotados pela tripulação para lidar com eles, com a criação do Procedimento de Assédio ou Importunação Sexual. Além disso, em um trabalho conjunto entre as vice-presidências de Pessoas e de Segurança, foi definido o protocolo de apoio aos colaboradores agredidos, que prevê o acompanhamento profissional focado no bem-estar físico e emocional das equipes que passam por esse tipo de evento.

O tema segue sendo bastante relevante com o aumento do nível de agressividade e da diversidade dos eventos e representa uma preocupação para a LATAM e todo o setor aéreo. Para gerenciá-lo, a LATAM Airlines Group S.A. centra seus esforços na capacitação da tripulação em ferramentas para lidar com o problema da melhor forma possível.

No Brasil, especificamente, a LATAM Airlines Brasil trabalha em parceria com as autoridades para criar um marco regulatório que defina punições aos passageiros indisciplinados e ampare a eventual decisão da empresa de não transportar um passageiro considerado perigoso. A expectativa é que a regulamentação seja definida em breve, uma vez que as autoridades consideram o tema fundamental para a segurança do tráfego aéreo.

PLANO DE RESPOSTA A EMERGÊNCIAS

O grupo LATAM conta com um Plano de Resposta a Emergências, que define os recursos e pessoas a serem acionados no caso de uma emergência aérea, como são definidos os acidentes com óbito. O plano tem como objetivos apoiar as pessoas afetadas e suas famílias, facilitar as investigações pelas autoridades aéreas, manter a comunicação com os diferentes grupos de interesse e garantir a continuidade das operações.

Hoje existem Comitês de Resposta a Emergências em oito filiais do grupo: Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Espanha, Estados Unidos, Paraguai e Peru. Eles se reúnem em grupos de trabalho com equipes em terra e

voluntários para apoiar as pessoas afetadas e suas famílias.

Anualmente, em todas as filiais, o grupo realiza simulados de emergência e capacitações como parte da programação da Semana da Segurança. Em 2022, 3,5 mil colaboradores participaram das capacitações presenciais e *online*.

Em 2023, o foco do trabalho será aumentar a capacidade de resposta a eventos graves por meio de treinamentos e da coordenação prévia entre os Comitês de Resposta a Emergências na atuação em eventos críticos da operação.

INCIDENTES DE SEGURANÇA

Em 2022, o grupo LATAM enfrentou duas situações nas quais foi ativado o Plano de Resposta a Emergências, que visa garantir a resposta mais rápida e eficiente possível a esse tipo de ocorrência.

Em novembro, um avião da LATAM Airlines Peru (voo LA 2213), que faz a rota Lima – Juliaca, foi impactado

durante o procedimento de decolagem por um carro de bombeiros, que entrou na pista do Aeroporto Internacional Jorge Chávez, na capital peruana. Apesar de nenhum tripulante ou passageiro ter sido ferido, todas as pessoas a bordo do avião foram levadas a centros de saúde, como medida de precaução. A filial lamentou o falecimento dos dois bombeiros aeronáuticos que estavam no carro. A razão que levou o carro de bombeiros a entrar na pista de decolagem permanece uma incógnita. A LATAM Airlines Peru disponibilizou todos os seus recursos humanos e técnicos para o atendimento das pessoas afetadas e para o apoio das investigações.

O outro caso aconteceu em outubro. Um voo da LATAM Airlines Paraguai (1325) entre Santiago do Chile e Assunção, no Paraguai, foi afetado por más condições climáticas e forte granizo, e teve que realizar uma escala de emergência no Aeroporto Internacional de Foz do Iguazu, no Brasil, antes de fazer um pouso de emergência na capital paraguaia.

O grupo LATAM busca entender e identificar as causas operacionais dos dois eventos, que afetaram sua segurança, e analisá-los com autocrítica. A companhia segue trabalhando no fortalecimento da sua cultura de segurança como ferramenta fundamental para a gestão dos riscos na operação.

Retrato rápido

SEGURANÇA	2020	2021	2022
NCG 461: 8.2 INDICADORES DE SUSTENTABILIDADE			
Acidentes aéreos ¹ SASB TR-AL-540a.2	1	0	2
Sanções por não cumprimento de regulamentos de segurança na aviação ² SASB TR-AL-540a.3	ND	ND	0
Resposta a emergências			
Integrantes da equipe de emergência	2.814	2.240	ND
Pessoas capacitadas	746	3.400	3.500

ND: informação não disponível.

1 Em 2020: acidente com a tripulação ocasionado por turbulência; as ocorrências em 2022 são descritas nesta página.

2 O indicador começou a ser medido desta maneira em 2022, por isso a informação de anos anteriores não está disponível.

Compromisso com o futuro



NESTE CAPÍTULO

Objetivos e resultados

64

Valor compartilhado

66

Mudanças climáticas

68

Economia circular

74

Gestão ambiental e ecoeficiência

77

Objetivos e resultados



Com o olhar voltado para o longo prazo, a LATAM consolidou as bases para o futuro dos negócios ao lançar a sua nova Estratégia de Sustentabilidade em 2021. Mais do que renovar o compromisso do grupo com o desenvolvimento sustentável da América Latina, as diretrizes servem como plano de rota para os próximos 30 anos.

O foco nas mudanças climáticas, na economia circular e no valor compartilhado orienta o trabalho e fortalece o papel da LATAM como parte da solução para os desafios sociais, ambientais e de crescimento econômico da sociedade. O caminho rumo ao cumprimento de objetivos claros e metas desafiadoras é um esforço coletivo e envolve *stakeholders* internos e externos.

Para cada pilar da estratégia, foram definidos compromissos e metas ambiciosas e passíveis de monitoramento, que contribuem para o alcance dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas

(ONU). Os ODS mais impactados são: ODS 3 Saúde e bem-estar, ODS 5 Igualdade de gênero, ODS 8 Trabalho decente e crescimento econômico, ODS 9 Indústria, inovação e infraestrutura, ODS 12 Produção e consumo responsáveis, ODS 13 Ação contra a mudança global do clima, ODS 15 Vida terrestre e ODS 17 Parcerias e meios de implementação.

Valor compartilhado, mudanças climáticas e economia circular são as prioridades da Estratégia de Sustentabilidade



Estratégia de sustentabilidade



¹ São considerados plásticos de uso único talheres, copos, xícaras, canudos, pratos, bandejas, potes de alimentos e sacolas, entre outros. (Consulte a lista na página 75).

Valor compartilhado GRI 3-3 e 203-1



O programa Avião Solidário é emblemático do compromisso da LATAM de ser um ativo para a sociedade na América do Sul. A iniciativa, criada em 2011, utiliza a estrutura, a conectividade e a capacidade de transporte do grupo para atender gratuitamente as necessidades da comunidade em três âmbitos: Saúde, Meio ambiente e Desastres naturais.

À expertise da LATAM no transporte de cargas e passageiros se somam o conhecimento e a experiência de toda uma rede de organizações sociais e entidades governamentais com as quais o grupo firma alianças e convênios. No fim de 2022, o programa Avião Solidário trabalhava em parceria com 51 organizações nos países onde a LATAM mantém operações domésticas.

Focada em gerar valor compartilhado por meio do programa Avião Solidário, a LATAM contribui diretamente para o cumprimento de três Objetivos de Desenvolvimento Sustentável: ODS 3 Saúde e bem-estar, ODS 5 Igualdade de gênero e ODS 17 Parcerias e meios de implementação.

A partir de 2023, o grupo buscará reforçar no programa o conceito de cocriação, de modo que as entidades parceiras também possam propor iniciativas de geração de valor para o seu entorno e as comunidades.

Retrato rápido



Avião Solidário GRI 203-1	2020	2021	2022
Saúde			
Passagens doadas	1.374	3.210	3.554
Órgãos, tecidos e células-tronco transportados	1.174	976	964
Insumos médicos (t)	395	59	4.577
Doses de vacinas contra covid-19 (milhões)	NA	208	117
Desastres naturais			
Carga transportada como ajuda humanitária (t)	525	3	149
Meio ambiente			
Animais resgatados transportados		192	246
Materiais recicláveis transportados (t)	143	195	170

NA: não se aplica.

Avião solidário

SAÚDE



Vacinas contra covid-19

Desde que foram disponibilizadas as primeiras doses de vacinas contra covid-19, a LATAM apoia os governos do Brasil, Chile, Equador e Peru com o seu transporte doméstico gratuito. Em 2022, foram transportadas **117 milhões de doses**, totalizando **376 milhões desde o fim de 2020**. No Brasil, duas de cada três doses movimentadas por via aérea foram transportadas pela LATAM.

Órgãos e tecidos

Transporte de **952 órgãos e tecidos e 12 células-tronco** para apoiar a realização de transplantes.

Doação de passagens

3.554

pacientes, médicos e profissionais de saúde transportados para a realização de tratamentos ou cirurgias, além de equipes vinculadas a projetos de conservação ou iniciativas sociais.

MEIO AMBIENTE



Resgate de animais

246 animais transportados, incluindo aves, tartarugas, macacos, outros primatas originários da Floresta Amazônica no Brasil, flamingos, jiboias, ratões-do-banhado e pinguins.

O programa apoia organizações de recuperação, conservação e proteção de espécies.

Transporte de resíduos recicláveis

170 toneladas de resíduos retiradas da Ilha de Páscoa/Rapa Nui (Chile), de San Andrés (Colômbia) e das ilhas Galápagos (Equador).

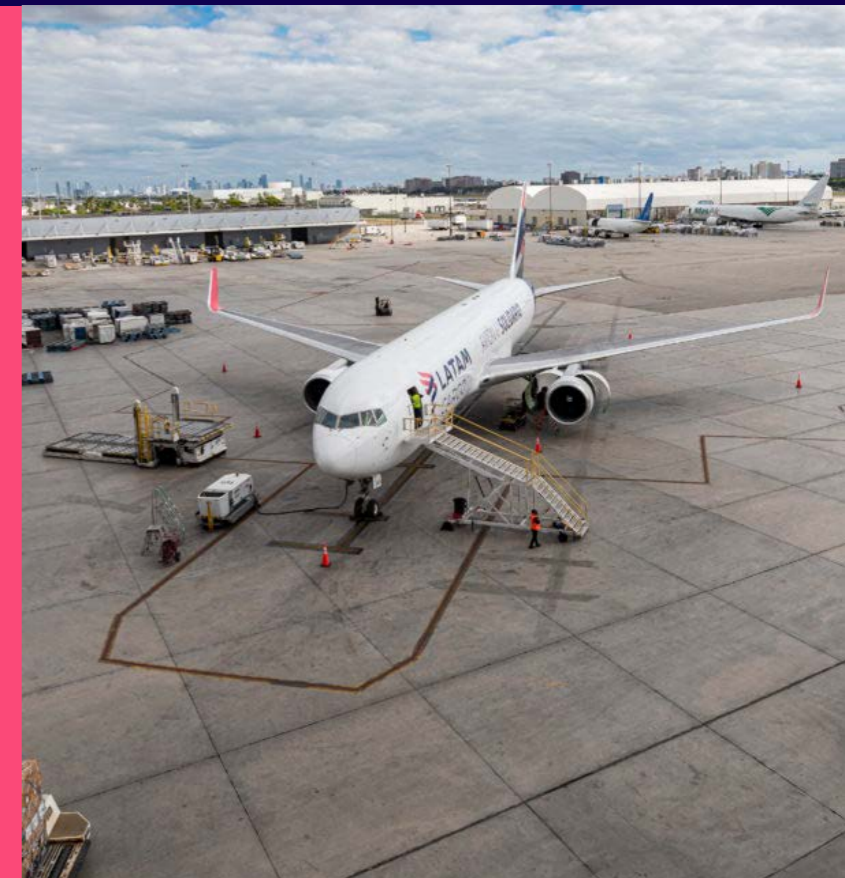
O programa colabora com a gestão de resíduos em ambientes especialmente complexos, como os insulares.

DESASTRES NATURAIS



149

toneladas de itens de ajuda humanitária para o enfrentamento de diversas ocorrências, como as inundações na região Norte do Brasil e os incêndios florestais no Chile, entre outras.



Mudanças climáticas



NGC 461: 8.2 INDICADORES DE SUSTENTABILIDADE | GRI 3-3 | SASB TR-AL-110a.2

A emergência climática é um dos principais desafios mundiais da atualidade. Enfrentá-la exige a atuação conjunta de governos, empresas, centros de pesquisa e desenvolvimento, organizações e pessoas e a concretização de diferentes estratégias. No setor aéreo, essa coordenação de esforços toma ainda mais importância porque as soluções tecnológicas para a transição rumo a um modelo energético de baixo carbono ainda não estão disponíveis em larga escala ou ainda estão em fase piloto de aplicação.

As principais iniciativas realizadas em 2022 são detalhadas na próxima página.

ESFORÇO CONJUNTO

CORSIA: em 2009, o setor aéreo foi pioneiro ao criar um plano de ação climática global com metas de longo prazo alinhadas ao Acordo de Paris. Em 2016, o setor definiu o Sistema de Compensação e Redução de Carbono para a Aviação Internacional (CORSIA), mediante o qual o setor regula as

emissões de GEE da aviação civil internacional.

O sistema prevê três etapas de implantação: piloto (2021-2023), primeira (2024-2026) e segunda (2027-2035). Nas duas primeiras, até 2026, a participação dos países é voluntária. Até 2022, a etapa piloto contava com 110 países participantes e outros oito haviam se comprometido a entrar em 2023; 115 países estavam comprometidos a participar da primeira etapa.

TCFD: em 2022, a LATAM deu início ao trabalho que visa incorporar as recomendações da Força-tarefa para Divulgações Financeiras Relacionadas ao Clima (TCFD, na sigla em inglês), criada pelo Conselho de Estabilidade Financeira (FSB, na sigla em inglês) para orientar a divulgação dos riscos financeiros relacionados ao clima. A iniciativa tem como objetivo consolidar as melhores práticas de gestão de riscos climáticos e colaborar com a padronização da divulgação de informações sobre o tema pelas empresas. A LATAM assumiu o compromisso de identificar e analisar os riscos e oportunidades relacionados às questões climáticas e, dessa forma,

NA LATAM, A GESTÃO RELACIONADA ÀS MUDANÇAS CLIMÁTICAS ESTÁ FOCADA EM:

<p>Eficiência operacional: renovação da frota, adoção de novas tecnologias e práticas que contribuem para a economia e o uso eficiente de combustível;</p>	<p>Combustível sustentável de aviação (SAF, na sigla em inglês): esse tipo de combustível é fundamental para alcançar a neutralidade em carbono na operação. No entanto, sua produção é incipiente no mundo e inexistente na região, o que torna necessária uma ação de diferentes agentes para ampliar a sua fabricação e o seu uso. A LATAM estabeleceu o compromisso de que 5% do consumo de combustível da frota esteja baseado em SAF em 2030; e</p>	<p>Compensação de emissões: desenvolvimento e participação em programas de compensação por meio de projetos de reflorestamento e de conservação de ecossistemas em zonas estratégicas da região. As iniciativas envolvem clientes, organizações não governamentais e a academia, entre outros.</p>
---	--	---



5%

do consumo de
combustível da
frota da LATAM
será de SAF em
2030

poder começar a publicar a informação no padrão TCFD a partir de 2024.

Vuelo Limpio (Voo limpo): no Chile, a LATAM participa do programa Vuelo Limpio, uma iniciativa da Junta de Aeronáutica Civil e da Agencia de Sostenibilidad Energética, do governo chileno, que fomenta a colaboração público-privada para a melhoria da gestão energética e ambiental do setor aéreo. O programa busca identificar e pôr em prática oportunidades de reduzir o consumo de combustível e fomentar o uso de tecnologias mais limpas, como o SAF.

Programa Nacional de Carbono Neutralidade: a LATAM participa do programa do Ministério de Meio Ambiente da Colômbia que visa fortalecer e dar visibilidade à gestão das emissões de GEE em organizações públicas e privadas. Os participantes da iniciativa são divididos em quatro grupos de trabalho de acordo com o grau de maturidade da sua gestão. A LATAM foi classificada no nível 4, o mais avançado, que reúne as organizações que já contam com iniciativas voltadas à neutralidade em carbono e estão interessadas em fortalecer sua capacidade para atuar em linha com as metas climáticas da Colômbia para 2030 e 2050.

Reduzir emissões

LATAM FUEL EFFICIENCY

NCG 461: 3.1 ESTRUTURA DE GOVERNANÇA
O LATAM Fuel Efficiency é o programa corporativo de uso eficiente de combustível de aviação do grupo e reúne iniciativas de redução do consumo e busca de eficiência operacional.

De 2010 a 2022, a LATAM acumulou ganhos de eficiência de 6% no consumo de combustível na comparação com a linha-base estabelecida no início do programa. A economia bruta chegou a 53 milhões de galões, o equivalente a 507,1 mil toneladas de CO₂e evitadas, e uma economia de aproximadamente US\$ 212 milhões.

Os resultados conquistados envolvem diversas iniciativas, e algumas delas já foram incorporadas à operação rotineira a partir do aprendizado, ano a ano, e do esforço consistente impulsionado pelo programa. Alguns exemplos: uso racional do motor auxiliar, revisão de rotas e planos de voo, busca de oportunidades para eliminar o peso desnecessário a bordo e adoção do *software* Descent Profile Optimization (DPO – otimização do perfil de descida), que reduz cerca

de 40 quilogramas no consumo de combustível durante procedimento de pouso por meio da melhora na base de dados de desempenho do avião, que apoia a tomada de decisão dos pilotos.

RENOVAÇÃO DE FROTA

Em 2022, o grupo incorporou cinco novos Airbus A320neo à frota, que agora conta com 16 aeronaves desse modelo. Até o fim da década, o grupo tem projetado contar com mais de 100 Airbus A320, A321 e A321XLR, que são mais aerodinâmicos e utilizam motores mais eficientes e tecnologias mais modernas que proporcionam ganhos de eficiência de 20% no consumo de combustível e, conseqüentemente, na geração de emissões. Os novos modelos também permitem reduzir à metade as emissões de óxidos de nitrogênio e o ruído gerado. A frota atual do grupo já inclui 31 aviões do tipo Boeing Dreamliner, que também se destaca pelo consumo eficiente de combustíveis e redução na geração de emissões.

O processo de renovação da frota envolve, ainda, modernizar os aviões com a adoção de novas tecnologias. Desde 2021, a LATAM vem incorporando a função de DPO nos modelos A319, A320 e A321. O *software* atualiza os padrões de descida

previstos na base de dados do sistema de gestão de voo (FMS, na sigla em inglês) da aeronave, otimizando os padrões oferecidos. Em 2022, 193 aviões foram atualizados, de um total de 196 que receberão o novo software.

SAF

NCG 461: 3.1 ESTRUTURA DE GOVERNANÇA e 3.6 GESTÃO DE RISCOS

Consciente da necessidade de tornar a aviação comercial mais sustentável e avançar com a descarbonização do setor, a LATAM reforçou, em 2022, sua aspiração de incorporar à operação combustíveis sustentáveis de aviação privilegiando a produção na América do Sul.

Segundo dados da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA), o SAF proporciona uma redução de até 80% das emissões na comparação com os combustíveis tradicionais e representa a ferramenta mais imediata para tornar a operação aérea mais sustentável. No entanto, o alto custo de produção e a falta de maturidade do mercado impõem desafios ao seu uso em larga escala.

A região apresenta alto potencial para produção de SAF, com condições insuperáveis no que se refere à

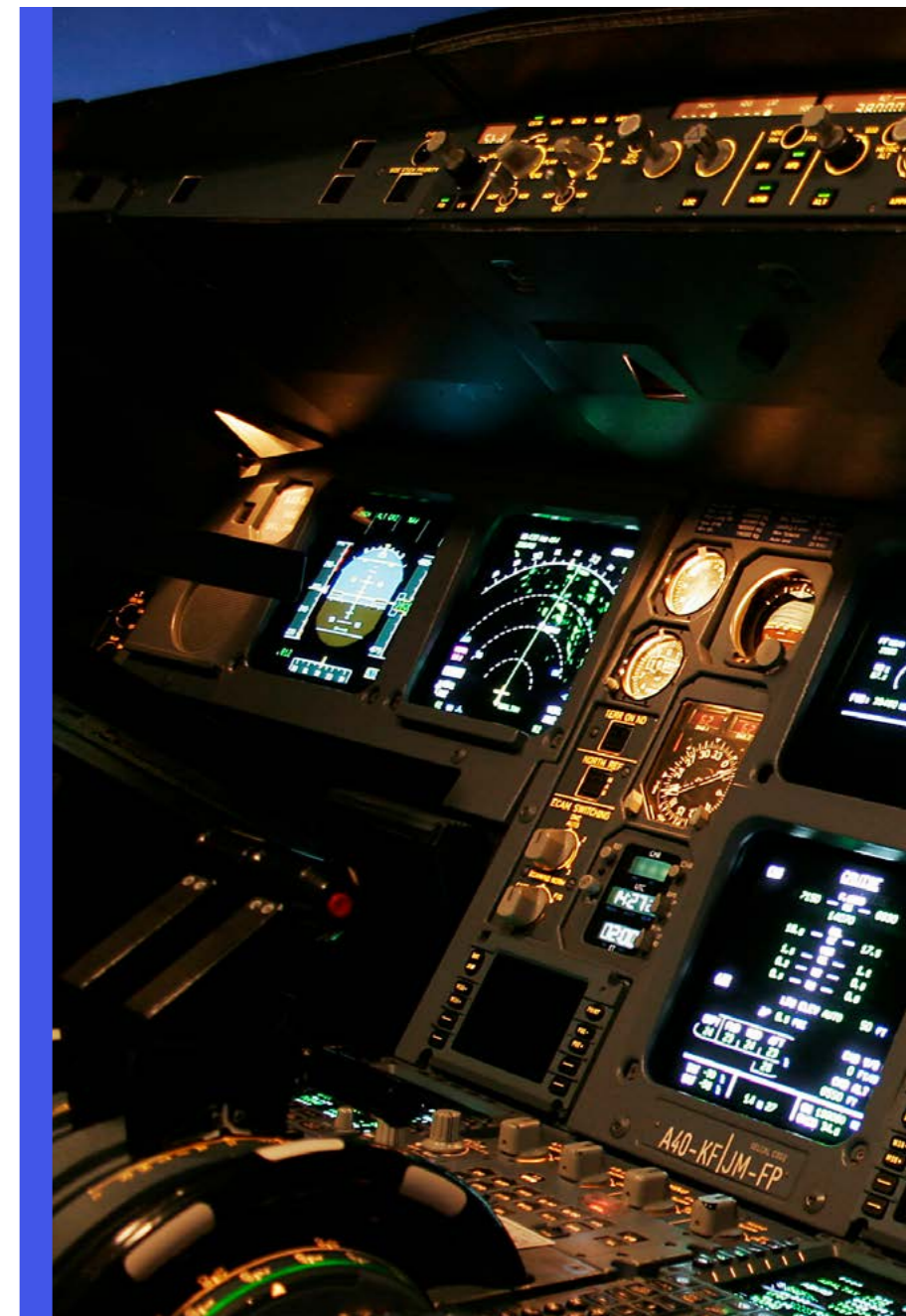
disponibilidade de recursos e matérias-primas sustentáveis. O Brasil poderia produzir até 9 bilhões de litros de SAF de diferentes fontes, como resíduos da agricultura e do setor madeireiro, e o Chile tem potencial para produzir hidrogênio verde em condições altamente competitivas. Além disso, outros países da região também contam com matérias-primas para a fabricação de SAF.

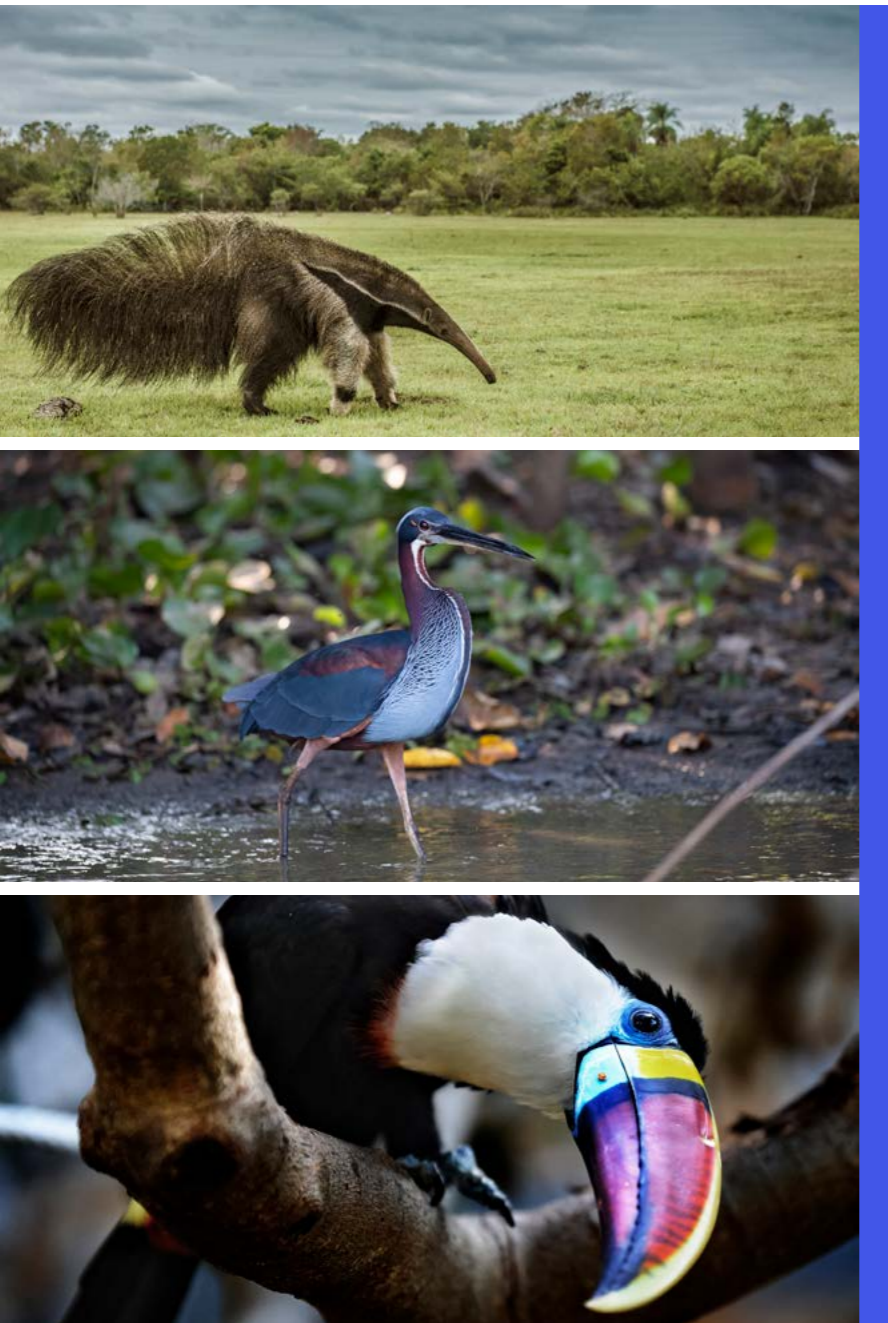
Apesar dessas condições privilegiadas para a construção de um mercado sólido de combustíveis sustentáveis de aviação na região, ainda há muito por fazer em termos de regulamentação, impulso à tecnologia e à inovação, suporte à produção e à cadeia logística e mecanismos de redução de custos, entre outros aspectos. Por isso, a LATAM tem se dedicado ao tema e, em 2022, deu início a parcerias com dois aliados estratégicos com o objetivo de fomentar projetos de uso de combustíveis alternativos sustentáveis.

A LATAM trabalha para cumprir o desafio de que os combustíveis alternativos sustentáveis, produzidos principalmente na América Latina, representem 5% do consumo total da frota em 2030. Para isso, participa ativamente em diferentes fóruns de diálogo na região com o objetivo de consolidar as condições

que permitam o desenvolvimento de SAF tanto na esfera privada quanto na pública. Entre esses fóruns, destaca-se a sua participação no Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAV) no Brasil, e no grupo de trabalho público-privada de SAF no Chile, que integra o programa Vuelo Limpio, de colaboração entre o setor e a área de inovação, com o objetivo de promover melhorias operacionais capazes de reduzir as emissões.

Segundo a IATA, o SAF tem potencial para reduzir até 80% das emissões na comparação com os combustíveis tradicionais





Conservação de ecossistemas

Um dos diferenciais da estratégia de gestão das mudanças climáticas da LATAM é o foco na conservação de ecossistemas relevantes para o mundo localizados na região. Por meio do potencial de sequestro de carbono das iniciativas de conservação apoiadas, o grupo avança na compensação das emissões como medida complementar.

Como critérios de elegibilidade dos projetos, a LATAM enfoca, principalmente, soluções baseadas na natureza e no trabalho colaborativo, que proporcionem benefícios ao mesmo tempo ambientais, sociais e econômicos, que envolvam comunidades capazes de proteger os ecossistemas e que possam ganhar escala.

INICIATIVA CO2BIO

Em 2022, o grupo LATAM ampliou sua parceria com a CO2Bio, uma iniciativa da Fundação Cataruben e da comunidade na região da Orinoquia colombiana. A parceria é voltada para a conservação e restauração de savanas inundáveis e florestas, ambientes relevantes por seu alto potencial de sequestro de carbono, conservação da biodiversidade e geração de impactos positivos para a comunidade.

Realizado na região da Orinoquia, na Colômbia, o projeto CO2Bio pretende conservar 575 mil hectares de alta relevância ambiental, área equivalente a mais de três vezes a ocupada por cidades como Bogotá ou São Paulo. A iniciativa beneficiará 700 famílias da região e contribuirá para a proteção de cerca de 2 mil espécies, algumas delas consideradas vulneráveis ou em risco de extinção, e tem o potencial de captar 11,3 milhões de toneladas de carbono até 2030. O trabalho conta com o apoio do Programa da Riqueza Natural da Agência dos Estados Unidos para o Desenvolvimento Internacional (Usaid).

COMPENSAÇÃO DE EMISSÕES (SISTEMA 1 + 1)

Nas operações de passageiros e de carga, a LATAM oferece aos clientes – inicialmente os corporativos – a oportunidade de participar da compensação de emissões de GEE. As iniciativas funcionam no sistema 1 + 1: a cada tonelada de emissões compensada pelos clientes por meio do portfólio de projetos verificados e validados pela LATAM, o grupo também compensa a mesma quantidade.

Como parte do programa, a LATAM realiza a iniciativa Sextas Compensam, por meio da qual apoia projetos de conservação e restauração de

ecossistemas no Brasil, no Peru e na Colômbia como forma de compensar as emissões dos voos operados às sextas-feiras em rotas regionais emblemáticas. Na operação de passageiros, a iniciativa inclui as rotas Galápagos – Guayaquil; Guayaquil – Ilha de Baltra; Santiago do Chile – Castro; Arequipa – Cusco; e Rio de Janeiro/Santos Dumont – São Paulo/Congonhas. Na operação de carga, são compensadas as emissões dos voos de passageiros das rotas Iquitos – Lima; Guayaquil – Ilha de Baltra; Brasília – Belém; e Bogotá – Miami.

Os projetos apoiados pela LATAM proporcionam benefícios ao mesmo tempo ambientais, sociais e econômicos

Pegada de carbono

A LATAM monitora os seus impactos nas mudanças climáticas e os resultados das suas iniciativas de redução de emissões por meio do inventário de gases de efeito estufa, realizado anualmente com base na norma ISO 14.064 e da metodologia GHG Protocol.

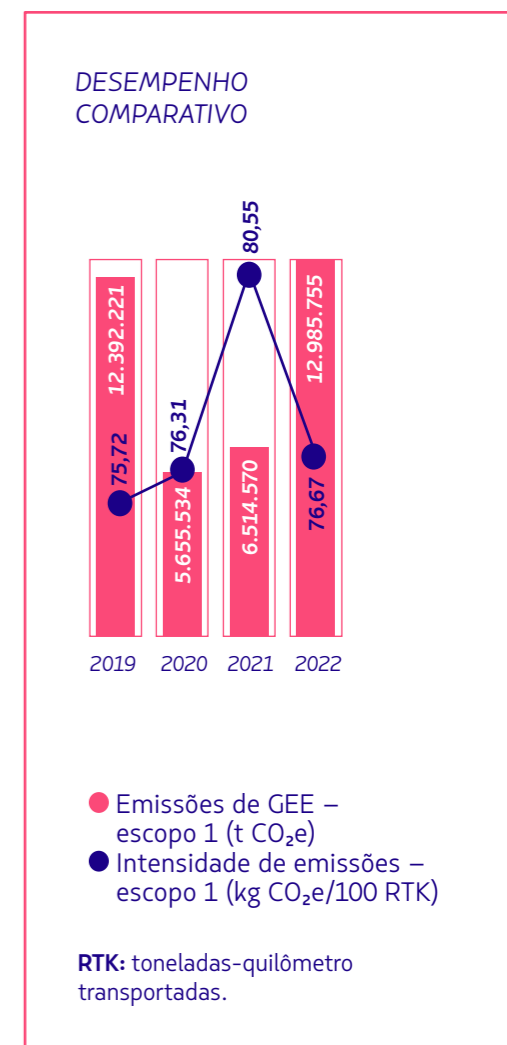
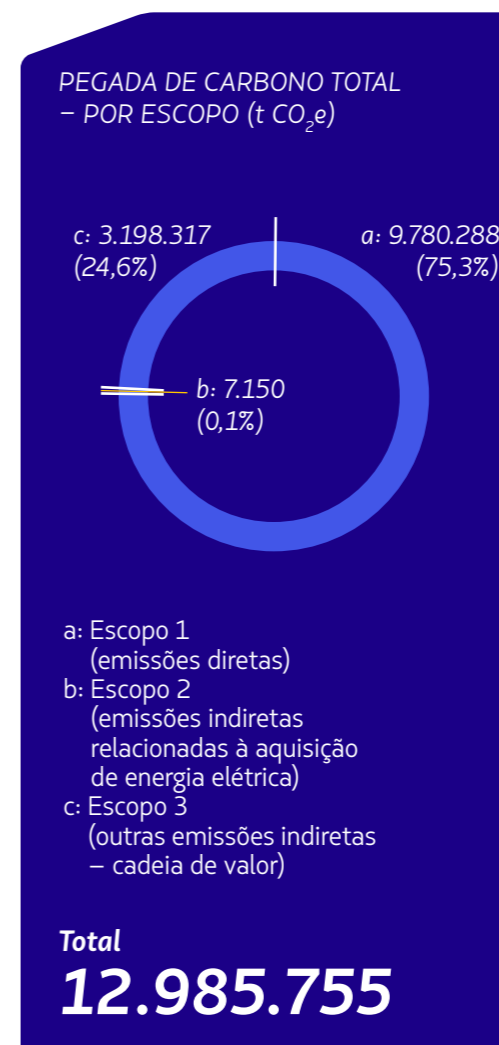
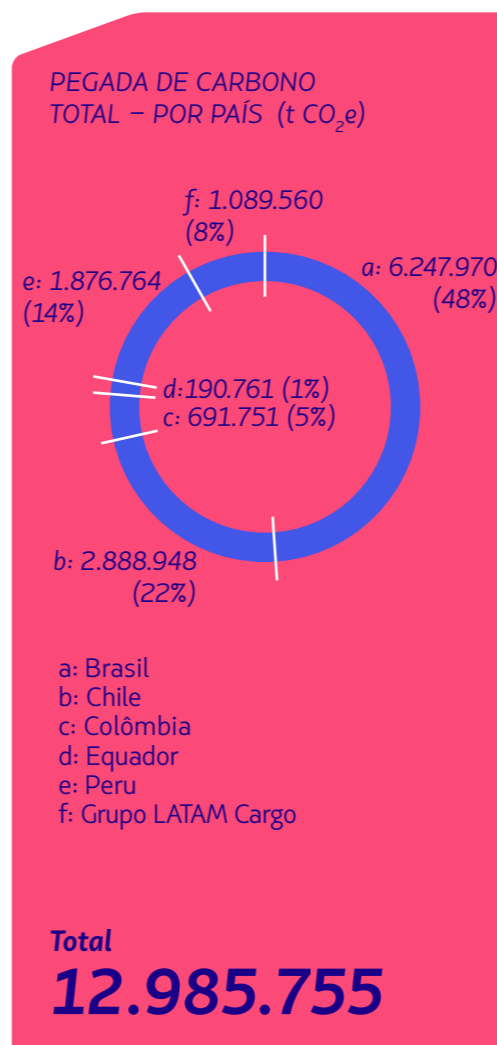
Em 2022, foram geradas 12.985.755 toneladas de CO₂e, aumento significativo na comparação com a geração em 2021, afetada pela pandemia. O crescimento se justifica, principalmente, por duas razões. A primeira é a recuperação das operações em todos os países, que chegaram a níveis próximos de 85% do registrado no período pré-pandemia. A outra é o processo de melhoria contínua da gestão, que levou a LATAM a incorporar sete novas categorias no cálculo das emissões de escopo 3 em todos os países. O escopo 3 mede as emissões indiretas provenientes da cadeia de valor.

Com foco no compromisso de ser um grupo crescimento carbono neutro nas emissões de escopo 1 (diretas) na comparação com a linha-base 2019, a LATAM compensou 572.784 toneladas

de CO₂e em 2022 por meio de créditos de carbono gerados por projetos de conservação. Com o projeto CO2Bio¹, localizado na Orinoquia colombiana, que integra o cadastro BioCarbon Registry e utiliza a metodologia BCR0002 (Mensuração da Redução de Emissões de GEE de Projetos REDD+) foram compensadas 568.981 toneladas de CO₂e. Outras 3.803 toneladas de CO₂e foram compensadas por meio do projeto Jari-Amapá², do cadastro Verra, que utiliza a metodologia VM0015 (Metodologia para Desmatamento não Planejado Evitado). As duas iniciativas se referem à compensação de emissões de escopo 1 geradas pelo grupo.

Notas:

- 1 ID do projeto: PCR-CO-635-141-001.
- 2 ID do projeto: VCS 1115.



O cálculo da pegada de carbono inclui categorias de emissões de escopo 3 que não foram incluídas em anos anteriores; entre elas, as emissões indiretas relacionadas a combustíveis e energia nas operações de carga e passageiros e as geradas pela compra de bens e serviços. Até 2022, a principal categoria considerada no escopo 3 era o transporte terrestre relacionado à operação. A mudança no cálculo representa aumento de 23% das emissões entre 2019 e 2022.

DESAFIOS PARA 2023



Fortalecer os programas de eficiência de modo a manter e ampliar os resultados já conquistados



Avançar na articulação de projetos de conservação e restauração em áreas estratégicas da região



Aprofundar a agenda de desenvolvimento e uso de combustíveis sustentáveis de aviação na América do Sul

Retrato rápido

MUDANÇAS CLIMÁTICAS NCG 461: 8.2 INDICADORES DE SUSTENTABILIDADE GRI 305-4	2019 ¹	2020 ¹	2021 ¹	2022
Cambio climático				
Emissões totais (t CO ₂ e)	12.392.221	5.655.551	6.514.570	12.985.755
Emissões líquidas (tCO ₂ e) ²	12.253.203	5.521.062	6.138.957	12.411.550
Emissões – escopo 1 ³	12.149.725	5.614.368	6.497.576	9.780.288
Intensidade de emissões – escopo 1 (kg CO ₂ e/100 RTK)	75,72	76,31	80,55	76,67
Intensidade de emissões total (kg CO ₂ e/100 RTK)	77,20	76,87	80,76	101,80
Intensidade de emissões líquidas na operação (kg CO ₂ e/100 RTK)	76,33	75,04	76,10	97,02
Eficiência no uso de combustível (redução em relação à média da IATA)	ND	12,6%	2,3%	3,2%
Eficiência no uso de combustível – consumo LATAM (litros/100 RPK)	ND	30,1	31,7	30,0
Operação de passageiros	ND	3,2	3,4	3,7
Operação de carga	ND	20,7	20,1	22,1
Consumo de combustível (GJ) SASB TR-AL-110a.3	166.786.630	76.826.100	88.734.840	133.991.160
% de combustíveis alternativos	0%	0%	0%	0%
% de combustíveis sustentáveis	0%	0%	0%	0%

ND: informação não disponível.

RTK: toneladas-quilômetro transportadas.

RPK: passageiros-quilômetro pagos.

1 Não inclui o escopo 3, que corresponde a 24,6% da pegada de carbono total em 2022.

2 As emissões líquidas correspondem ao total gerado menos o total compensado.

3 O escopo 1 considera as emissões diretas: consumo de combustível nas operações aéreas, fontes fixas e veículos da frota da LATAM, além de emissões fugitivas de gases refrigerantes.

MAIS INFORMAÇÕES

• Gases de efeito estufa: inventário, fatores de emissão e escopo da informação (páginas 185 e 186)

• Emissões atmosféricas significativas (página 186)

Economia circular

GRI 306-1 e 306-2

A LATAM avançou em seu desafio de eliminar os plásticos de uso único em 2023 e de tornar-se um grupo aterro zero em 2027. O grupo encerrou 2022 tendo cumprido 77% da meta relacionada a plásticos de uso único a bordo (ver quadro), superando o planejado para o ano, de 60%.

Possibilitaram esse resultado o engajamento das áreas de Experiência e Operações na liderança do trabalho e o diagnóstico, realizado em 2021, sobre as principais áreas geradoras de resíduos na operação, como Aeroporto, Manutenção, Serviço de bordo e Carga. O levantamento identificou os tipos de resíduos mais prevalentes e, portanto, com maior potencial de impacto para as mudanças em processos e materiais utilizados.

Entre as alterações realizadas em materiais, destacam-se: a substituição dos talheres e pazinhas de mexer de plástico por alternativas feitas em bambu, de copos de plástico por copos de papel, de tampas plásticas por tampas de plástico verde feito de cana-de-açúcar; o uso de sacolas e vasilhas reutilizáveis; a eliminação progressiva das sacolas plásticas para acondicionar os itens de descanso por meio do uso de fitas de papel na classe Econômica e de sacolas reutilizáveis na classe *Premium Business*, entre outras. Além disso, nas rotas internacionais, a classe *Premium Business* adotou novos kits de amenidades de impacto ambiental reduzido, compostos por escova de dentes de bambu com tampa de cana-de-açúcar, máscara e meias reutilizáveis e produtos veganos e *cruelty free* (não

testados em animais). Os itens são criados por artistas sul-americanos selecionados por sua trajetória emergente e/ou por se destacarem em papéis transformadores em suas comunidades.

No setor de carga, foram realizados projetos-piloto para a eliminação de filme *stretch* plástico, de uso intensivo na operação. Ao longo do ano, foram testadas 20 iniciativas para substituir o material por produtos reutilizáveis ou de menor impacto ambiental; sete delas foram propostas pelos próprios colaboradores das filiais cargueiras com base no conhecimento sobre a área e a operação.

Entre os projetos impulsionados por colaboradores, cinco permanecem em teste e dois foram aprovados. Um deles propôs a adoção de tecido de poliéster, reutilizável, para cobrir e proteger a carga durante o transporte dos pallets. Essa iniciativa já está sendo aplicada no Chile e no Brasil, principais geradores de resíduos da operação, e devem ser ampliadas para outros mercados. O outro projeto aprovado aperfeiçoou o processo de paletização, que consiste na fixação e estabilização de caixas de diferentes tamanhos para o seu transporte. No lugar de vários metros de filme *stretch* plástico, que terminarão descartados



Kits de amenidades e bolsas reutilizáveis para os itens de descanso na classe *Premium Business*



Mudança de materiais na classe Econômica

após a entrega, passaram a ser usadas fitas estreitas de plástico reciclável, o que possibilitou reduzir em 80% o consumo de plástico nesse processo específico na carga de importação da operação em Santiago, no Chile.

Apesar de os principais esforços de economia circular nas filiais de carga estarem centrados na redução da geração de resíduos plásticos, também há outras iniciativas em andamento. Um exemplo é a reparação dos *pallets* de madeira para que possam voltar a ser utilizados na própria operação ou, em alguns casos, convertidos em mesas ou móveis para as áreas de descanso.

A atuação da LATAM no pilar de Economia circular colabora para o alcance dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável: ODS 8 Trabalho decente e crescimento econômico; ODS 9 Indústria, inovação e infraestrutura; ODS 12 Produção e consumo responsáveis; e ODS 17 Parcerias e meios de implementação.

PLÁSTICO DE USO ÚNICO

Após realizar uma ampla revisão das normas relacionadas a plásticos de uso único vigentes no Brasil, Chile, Equador, Estados Unidos, Peru e países da União Europeia, a LATAM considerou os critérios mais exigentes aplicáveis ao setor da aviação e definiu os itens a serem incluídos em seu plano de eliminação. Os principais exemplos são:



Talheres e afins
(garfo, colher, faca e palito)

Embalagens, recipientes e pacotes de alimentos, como caixas – com ou sem tampa (utilizadas para o consumo imediato, no local ou para transporte)

Balões e seus suportes, utilizados em eventos internos e externos

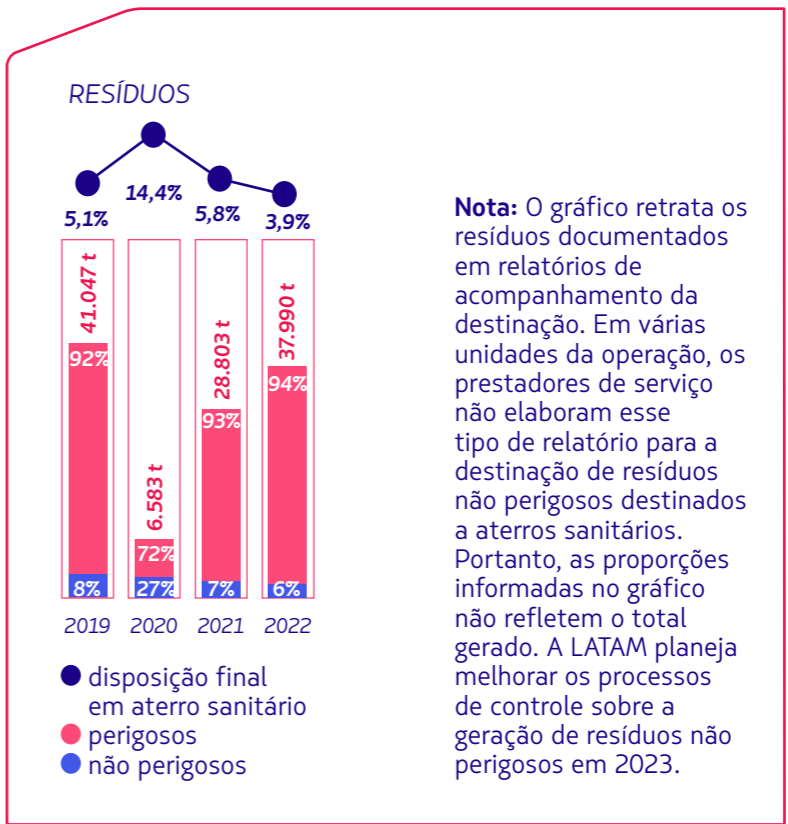
Sacolas utilizadas para embalar ou transportar volumes e mercadorias (incluídas as utilizadas para publicidade ou no setor de lavanderia)



Copos, taças, xícaras e canecas
(incluídas as tampas)

Pratos, tigelas, bandejas e jogos americanos

Canudos e pazinhas de mexer



DESTINAÇÃO DE RESÍDUOS (t) 2022 GRI 306-3, 306-4 e 306-5	Perigosos	Não perigosos
Resíduos não destinados à disposição final	248,9	1.046,8
Preparação para reutilização	0	0
Reciclagem	131,9	915
Outras operações de recuperação	117	131,8
Resíduos destinados à disposição final	35.575,7	1.118,6
Incineração (com recuperação energética) – coprocessamento	0	0
Incineração (sem recuperação energética)	36,5	0
Aterro sanitário	349,6	1.117,6
Outras operações de disposição final	35.189,66	1

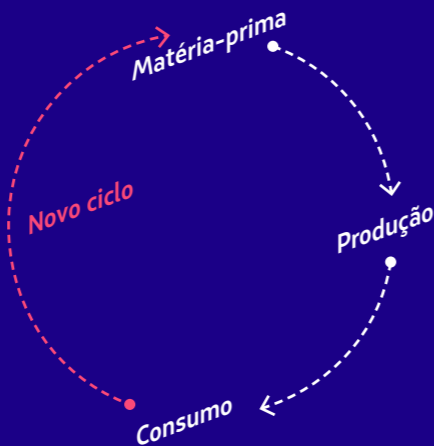
O QUE SIGNIFICA ECONOMIA CIRCULAR?

PROCESSO LINEAR



As matérias-primas são extraídas, são fabricados os produtos, que são consumidos e, na etapa pós-consumo, geram resíduos, que são destinados a aterros sanitários, incineração ou a outros processos de disposição final.

PROCESSO CIRCULAR



O valor dos produtos e de suas partes permanece no ciclo produtivo o maior tempo possível, pois, em vez de se transformarem em resíduo, os materiais retornam como matéria-prima para serem utilizados em novos ciclos.

COMO A LATAM COLOCA O CONCEITO EM PRÁTICA?

Alguns exemplos



Redução do uso de materiais

- > Reutilização de caixas na operação de carga e nas atividades de recepção/expedição de mercadorias
- > Material aeronáutico, como assentos, galleys e carpete
 - Reutilização na própria operação ou por outras companhias
 - Campanhas internas para a venda dos itens que podem ser utilizados em casa
 - Envio a recicladoras
- > Reutilização, conserto e remanufatura de pallets (para reuso como pallets ou aproveitamento na produção de móveis e itens de sinalização)



Opção por materiais recicláveis ou de menor impacto

- > Kits de amenidades
- > Cobertura reutilizável para o transporte de cargas em pallets
- > Substituição do filme stretch plástico por fitas recicláveis na fixação de cargas



Reciclagem de uniformes Brasil, Chile, Colômbia, Equador e Peru

- > Mais de **38 toneladas de tecido** (uniformes retirados da operação) doadas a organizações e artesãos para a criação de novos produtos, gerando oportunidades de renda
- > Mais de **3 mil artesãos** beneficiadas
- > Capacitação em temas de liderança, trabalho em equipe e habilidades empresariais, como finanças, marketing e gestão

Redesenho de processos e serviços

Abordagem integral da gestão de resíduos

Compostagem
Base de Manutenção no Chile: **36 toneladas de resíduos** de alimentos e **92 toneladas de madeira compostadas**



Recicle sua Viagem

- > Separação e reciclagem dos resíduos do serviço de bordo
- > Participação de clientes e fornecedores em voos domésticos

Doação
Doação de louças, edredons e travesseiros, entre outros itens, para organizações sem fins lucrativos

Gestão ambiental e ecoeficiência

Na gestão ambiental de toda a operação, a LATAM adota um sistema de padrão internacional, transparente, auditável e certificado no padrão IEnvA (IATA Environmental Assessment), programa voluntário de avaliação ambiental da IATA que prevê dois estágios:

- Estágio 1, focado no sistema de gestão ambiental, comprometimento da alta gestão, identificação das exigências da legislação ambiental aplicável e mapeamento dos aspectos ambientais das atividades e dos impactos relacionados; e
- Estágio 2, que inclui o estabelecimento de metas, a adoção de programas e controles operacionais, a realização de auditorias e a capacitação das equipes.

A LATAM Airlines Group S.A. e suas filiais no Brasil, Chile, Colômbia, Equador e Peru contam com a certificação IEnvA – Estágio 1. O trabalho do grupo, em 2022, visou à obtenção da certificação em Estágio 2. O grupo foi aprovado no processo de auditoria realizado pela IATA. A auditoria externa indicou pontos de melhoria, e está em execução o Plano de Ação Corretiva relacionado. O processo deve ser concluído em abril de 2023, quando, após executarem os planos de ação, cada uma das empresas receberá a certificação.

A certificação em curso corresponde ao Estágio 2 da IEnvA nos escopos

Core e Core+ (MRO), que cobrem as atividades administrativas, de voo e de revisão, manutenção e reparação de aeronaves. Com a certificação, a LATAM Airlines Group S.A. passará a fazer parte do seletor grupo de nove companhias aéreas com esse escopo certificado em Estágio 2.

Para 2023, um dos principais desafios da empresa será fortalecer os programas de gestão ambiental e engajar os fornecedores críticos de serviços com o objetivo de apoiá-los na melhoria do próprio desempenho e gestão ambiental. O trabalho vai começar com enfoque nos fornecedores críticos de atividades de suporte em terra e será estendido a outras categorias ao longo do ano.

CONFORMIDADE AMBIENTAL

NCG 461: 8.1.3 CONFORMIDADE COM LEIS E REGULAMENTOS AMBIENTAIS

O Sistema de Gestão Ambiental da LATAM está alinhado ao Programa de Avaliação Ambiental da IATA. Cada país tem definida uma matriz de conformidade ambiental, que explicita as exigências e normas aplicáveis, o estado do seu cumprimento na empresa e os documentos comprobatórios relacionados. A

informação orienta a definição de planos de ação e seu cronograma de execução considerando o escopo de cada iniciativa e os prazos legais.

Identificação dos requisitos legais:

como parte do processo de adoção do sistema de gestão ambiental alinhado ao padrão IEnvA – Estágio 2, a LATAM atualizou o diagnóstico interno sobre as normas ambientais aplicáveis à operação e identificou cerca de 10 mil relacionadas a diferentes aspectos, como água, energia, resíduos, gestão de emissões e contingências ambientais.

Planos de conformidade: a área de Saúde, Segurança e Meio Ambiente é responsável por liderar os planos de ação e conformidade legal ambiental do grupo. Nesse trabalho, conta com o acompanhamento da área de Assuntos Corporativos e Sustentabilidade e a atuação direta das lideranças das áreas operacionais.

Atualização de conformidade

ambiental: anualmente, as áreas responsáveis por supervisionar a conformidade legal ambiental devem realizar uma auditoria específica do tema. As eventuais não conformidades identificadas no processo são avaliadas conforme a matriz de riscos da empresa.

MAIS INFORMAÇÕES

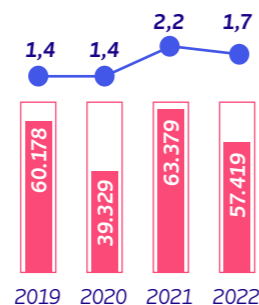
<https://www.latamairlines.com/br/pt/sustentabilidade>

RECURSOS NATURAIS

A LATAM Airlines Group S.A. aplica medidas de ecoeficiência no consumo de energia e água com o objetivo de reduzir os impactos ambientais da sua operação.

A aquisição de energia segue a matriz energética de cada país. As proporções entre fontes renováveis e não renováveis informadas neste relatório consideram a informação disponível dessas matrizes energéticas e a participação de cada país no consumo total do grupo.

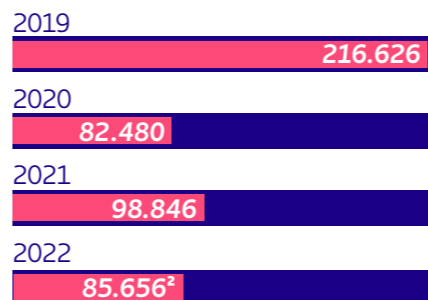
CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA (MWh) E INTENSIDADE ENERGÉTICA (MWh/FTE) GRI 302-3



● Intensidade energética

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

CAPTAÇÃO DE ÁGUA (m³)¹ GRI 303-3

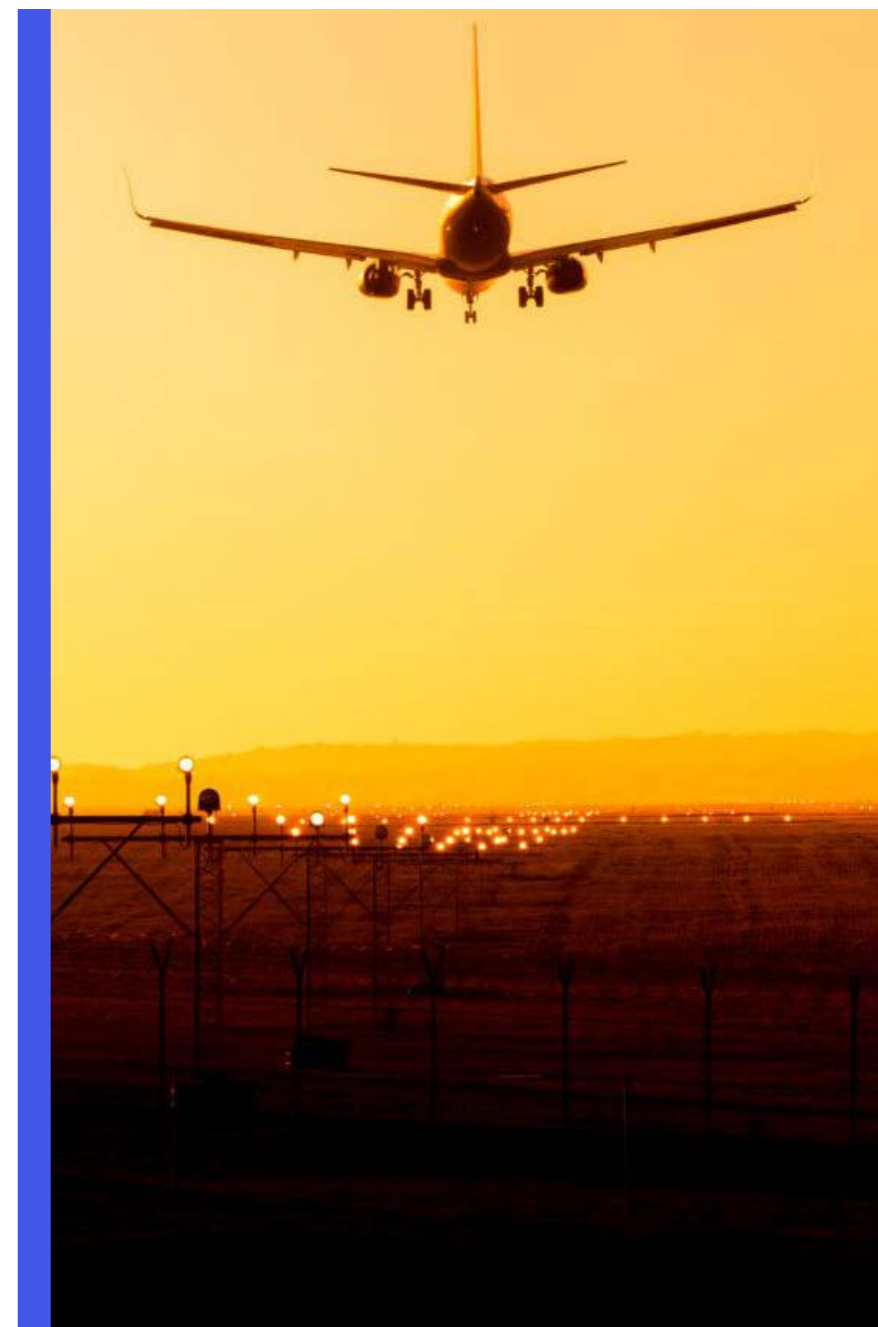


Notas:

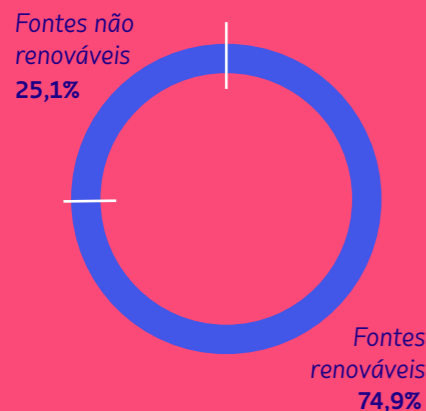
- 1 Todos os volumes são provenientes das redes de saneamento nos países em que o grupo opera. A LATAM não faz a captação direta de água.
- 2 Água doce (100%).

CONSUMO INTERNO DE ENERGIA (TJ) GRI 302-1	2019	2020	2021	2022
Energia de fonte não renovável				
Combustível de aviação	166.786,63	76.826,10	88.734,84	133.991,16
Gasolina	9,64	3,97	24,32	162,53
Diesel	118,63	97,74	118,5	67,49
Gás liquefeito de petróleo (GLP)	8,35	6,28	5,41	8,75
Gás natural	0,42	0,29	0,11	0,02
Eletricidade ¹	55,19	35,96	50,47	21,772
Total de energia de fonte não renovável	166.978,86	76.970,35	88.933,7	134.251,72
Energia de fonte renovável				
Etanol	20,65	0,20	0,56	0,00
Eletricidade ¹	161,44	105,62	177,87	184,99
Total de energia de fonte renovável	182,09	105,83	178,43	184,99
TOTAL	167.316,18	77.076,18	89.112,08	134.436,71

¹ São diversas as fontes da energia elétrica consumida e sua participação percentual no consumo total varia ano a ano de acordo com a operação da rede elétrica de cada país.



CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA¹
– 2022



Total
57.419 MWh

¹ Com base na composição da matriz energética de cada país, segundo informado pelo programa H2LAC, criado em 2020 pela Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ – Sociedade Alemã de Cooperação Mundial) em conjunto com Banco Mundial, a Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), da ONU, e o programa Euroclima+ da União Europeia.

Retrato rápido

COEFICIÊNCIA	2020	2021	2022
Energia GRI 302-1 e 302-3			
Consumo de energia – operações terrestres e aéreas (TJ)	77.076	89.112	134.436,71
Intensidade energética (MWh/100 RTK) ¹	0,6	0,8	0,5
Consumo de água (m³)	82.480	98.846	85.656
Destinação de resíduos (t)	6.583	28.803	37.990
Gestão ambiental			
Unidades com Sistema de Gestão Ambiental (SGA)/total de unidades	91%	95%	99%
Unidades com SGA certificado/total de unidades	3%	90%	99%

CONFORMIDADE ² NCG 461: 8.1.3 CONFORMIDADE COM LEIS E REGULAMENTOS AMBIENTAIS GRI 2-27	2020	2021	2022
Sanções ³	ND	ND	1
Multas (CLP mil)	ND	ND	1.528.072,70 ⁴
Programas de conformidade definidos	ND	ND	8 ⁵
Programas de conformidade concluídos satisfatoriamente	ND	ND	7 ⁶
Planos de recuperação por danos ambientais apresentados	ND	ND	NA
Planos de recuperação por danos ambientais concluídos satisfatoriamente	ND	ND	NA

ND: informação não disponível.

NA: não se aplica.

1 Considera os consumos interno e externo.

2 O indicador começou a ser monitorado nesse formato em 2022, por isso a informação de anos anteriores não está disponível.

3 Sanções no Registro Público de Sanções da Superintendência de Meio Ambiente do Chile e em órgãos equivalentes em outras jurisdições. Os dados reportados pelo Brasil em 2022 se referem a um caso de atraso no pagamento da Taxa de Controle e Fiscalização Ambiental (TCFA).

4 Valor convertido a pesos chilenos considerando a taxa de câmbio de 16 de fevereiro de 2023. A multa em reais foi de R\$ 10.072,36.

5 Sete no Brasil e um no Chile.

6 Seis no Brasil, que seguem em execução, e um no Chile, já finalizado.

Colaboradores



NESTE CAPÍTULO

Melhor, mais simples e transparente

81

Quem faz o grupo LATAM

87

Melhor, mais simples e transparente

GRI 3-3

A gestão de pessoas é um dos processos fundamentais para a LATAM realizar sua missão de conectar pessoas e destinos. Nesse trabalho, o grupo utiliza práticas estruturadas de capacitação e desenvolvimento profissional que respondem às transformações e tendências do mercado de trabalho. O diálogo e a proximidade entre as equipes e a liderança colaboram para aprofundar o engajamento de todos na execução da estratégia de negócios e consolidar uma LATAM cada vez melhor, mais simples e transparente.

A agenda de diálogo inclui encontros conduzidos pela área de Pessoas e lideranças de diferentes setores do grupo sobre temas como liderança, sustentabilidade, diversidade e

inclusão, entre outros. O objetivo é reforçar o alinhamento estratégico das equipes e os laços de empatia, assim como identificar sugestões de melhoria na gestão de pessoas. Outras práticas reforçam o diálogo permanente, como:

- **LATAM News:** reunião ou encontro semanal entre as lideranças e suas equipes;
- **Ampliados:** reuniões periódicas conduzidas pelos vice-presidentes; e
- **Acompanhamento 1 a 1:** conversas entre o colaborador e seu gestor com o objetivo específico de apoiar o processo de formação e desenvolvimento profissional individual.

As lideranças recebem capacitação para a gestão das equipes e sobre o modelo de liderança definido pelo grupo LATAM, e são avaliadas com relação ao desempenho do seu papel por meio do índice de liderança e da ferramenta Barômetro. As duas metodologias medem, entre outras variáveis, aspectos relacionados aos avanços do grupo em relação aos seus objetivos de simplicidade e transparência e ao cumprimento das práticas de liderança esperadas, como *feedback* oportuno, reuniões de

equipe, reuniões de acompanhamento 1 a 1 e reconhecimento. Os líderes também são avaliados por suas equipes, o que possibilita à empresa uma visão 360° do desempenho desses profissionais, responsáveis por fomentar o desenvolvimento geral na empresa.

SAÚDE ORGANIZACIONAL

Em 2022, o grupo obteve 77 pontos no Índice de Saúde Organizacional (OHI, na sigla em inglês), que mede a percepção dos colaboradores sobre diferentes dimensões do desempenho da empresa, como alinhamento, capacidade de execução e de renovação e adequação às necessidades do mercado. O resultado alcançado foi igual ao de 2021, o melhor da história do grupo LATAM. A pontuação demonstra a robustez da saúde organização da LATAM e coloca a empresa no primeiro – e mais alto – quartil da pesquisa, no qual estão classificadas as empresas com os 25% melhores resultados.

O grupo se destacou, principalmente, nos temas de diretriz estratégica, liderança e orientação externa.

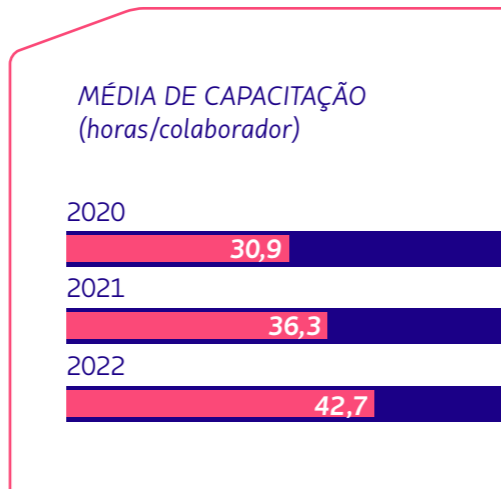
A pesquisa contou com a participação voluntária de 21.507 pessoas, 76% do total de colaboradores no período em que foi realizada.

77 pontos no Índice de Saúde Organizacional em 2022, mesma pontuação alcançada em 2021, que foi a melhor da história do grupo LATAM

CAPACITAÇÃO

Em 2022, o grupo LATAM investiu US\$ 13,2 milhões em atividades de capacitação profissional das equipes, o que equivale a 0,14% do total das receitas operacionais.

Foram capacitadas 30,6 mil pessoas (93% da dotação total) em ações que impulsionam o crescimento profissional das equipes. Os temas cobertos pelos treinamentos incluem segurança operacional e ocupacional, diversidade e inclusão, liderança, manutenção aeronáutica, atuação em emergências, primeiros socorros, prevenção de riscos e manuseio de cargas perigosas. No total, foi realizado 1,3 milhão de horas de treinamento no ano, com uma média de 42,7 horas por colaborador.



MÉDIA DE CAPACITAÇÃO (h/colaborador)	Homens	Mulheres
NCG 461: 5.8 CAPACITAÇÃO E BENEFÍCIOS GRI 404-1		
Alta governança	12,6	6,6
Gerência	12,9	11,0
Chefia	29,0	21,0
Operacional	45,0	51,4
Força de vendas	11,9	11,9
Administrativo	16,4	11,7
Outros profissionais	38,0	71,4
Outros técnicos	14,2	12,1
Subtotal por gênero	38,2	49,9
Total	42,7	

Obs: o cálculo considera a dotação média.



1,3 milhão

de horas de capacitação; em média 42,7 horas por colaborador

PLANO DE SUCESSÃO

NCG 461: 3.6 GESTÃO DE RISCOS

As empresas do grupo LATAM contam com um Plano de Sucessão, que identifica, entre profissionais internos e externos, sucessores potenciais aos cargos de CEO e dos principais executivos. O plano é revisado e atualizado anualmente e sempre que um executivo crítico deixa a empresa. O mapeamento inclui planos de desenvolvimento para alguns sucessores potenciais identificados com o objetivo de prepará-los para a eventual promoção.

CONTRATAÇÕES E ROTATIVIDADE

Ao longo do ano, foram contratadas 6.930 pessoas, e a taxa de contratação foi de 21,3%. A taxa de rotação foi de 11,4%, bastante menor que a de 2021 (22,5%) e próxima a do período pré-pandemia (13,7% em 2019).

CATEGORIAS FUNCIONAIS

Alta governança
CEO, vice-presidente, diretor.

Gerência
Gerente-sênior, gerente, subgerente.

Chefia
Chefes de área e de departamento.

Operacional
Operações de Carga, Manutenção, Aeroporto e Centro de Controle de Operações.

Força de vendas
Atividades de Venda e Customer Care.

Administrativo
Atividades gerais e de apoio.

Outros profissionais
Liderança em atividades de apoio.

Outros técnicos
Piloto, copiloto e outros tripulantes.

NOVAS CONTRATAÇÕES E ROTATIVIDADE GRI 401-1	Novas contratações		Taxa de rotatividade ²
	Total	Taxa ¹	
Escritório Regional nos Estados Unidos	393	36,3%	32,0%
LATAM Airlines Brasil	3.847	21,7%	10,2%
LATAM Airlines Chile	1.469	19,0%	11,8%
LATAM Airlines Colômbia	499	29,2%	17,4%
LATAM Airlines Equador	109	26,7%	5,6%
LATAM Airlines Peru	464	15,3%	7,0%
Outros ³	149	19,6%	15,6%
Total	6.930	21,3%	11,4%

- 1 Total de contratações/Total de colaboradores em 31 de dezembro.
- 2 Total de colaboradores que deixaram o grupo voluntariamente, por demissão, aposentadoria ou óbito em serviço/Total de colaboradores em 31 de dezembro.
- 3 Operações do grupo LATAM em outros países no continente americano, na Europa e na Oceania.


6.930 peessoas
 contratadas no ano

BENEFÍCIOS

NCG 461: 5.7 LICENÇA PARENTAL e 5.8 CAPACITAÇÃO E BENEFÍCIOS

As empresas do grupo LATAM concedem aos colaboradores diversos benefícios que não fazem parte da remuneração. Entre eles, destacam-se: seguros de saúde e de vida, que seguem condições e regras de aplicabilidade variável, segundo o país de operação, e seguro de assistência médica em viagens internacionais de trabalho, sujeito às políticas de cada filial e às leis locais aplicáveis.

Também há políticas de desconto em passagens aéreas da LATAM e de outras companhias para colaboradores e dependentes.

Algumas empresas do grupo concedem outros benefícios adicionais, que variam conforme as normas legais, as práticas de mercado e/ou o definido em acordos coletivos.

As licenças parentais concedidas pelas empresas do grupo obedecem às normativas legais de cada país.

Diversidade, equidade e inclusão

NCG 461: 3.1 ESTRUTURA DE GOVERNANÇA e 5.4.1 POLÍTICA DE EQUIDADE | GRI 3-3

A LATAM adota uma abordagem ampla e integrada para os temas de diversidade e inclusão e considera os desafios enfrentados pelos diferentes segmentos sociais que integram a equipe.

Os processos de recrutamento e seleção contam com o apoio de uma rede de fundações, organizações e consultorias especializadas nas tarefas de atrair e contratar talentos oriundos de grupos da diversidade. O processo se apoia na Política Global de Diversidade e Inclusão do grupo.

Com apoio de uma consultoria externa, o grupo identifica as diferentes opiniões, experiências e visões dos colaboradores em todos os países de operação sobre o tema. Internamente, promove o diálogo aberto entre as equipes e a liderança da área de Pessoas, e realiza pesquisas periódicas voltadas à percepção dos colaboradores acerca de aspectos-chave da cultura organizacional, a vivência na empresa e a proposta de valor interna.

O grupo coloca em prática ações específicas de inclusão com foco em cinco grupos: mulheres, pessoas negras, pessoas LGBTQIA+, pessoas com deficiência e multigeracional. Entre as ações transversais realizadas, destacam-se:



Informar e capacitar os colaboradores para consolidar a cultura de inclusão



Desenvolver a liderança inclusiva



Mapear informações que apoiem a tomada de decisões e a gestão adequada do processo de fomento à diversidade e inclusão

5 grupos

contam com ações específicas de inclusão

A LATAM avançou rumo ao seu compromisso de atingir a proporção aproximada de 40/60 entre gêneros em todas as categorias funcionais em 2030. Ao longo do ano, incorporou mais mulheres às equipes de piloto e mecânico de manutenção, tendo alcançado a proporção de 39/61 nessas categorias.

Os resultados do trabalho desenvolvido pelo grupo para consolidar ambientes de trabalho cada vez mais inclusivos tiveram resultado no desempenho medido pela Avaliação de Inclusão, da consultoria McKinsey. O diagnóstico considera os sistemas organizacionais e as práticas de liderança do grupo e a percepção dos diversos subgrupos de colaboradores sobre a igualdade de oportunidades e de sucesso profissional. Em 2022, a LATAM obteve 77 pontos na análise, dois acima do registrado em 2021. O resultado posiciona a empresa no terceiro quartil da pesquisa em todo o mundo.



EQUIDADE SALARIAL

A LATAM conta com políticas e práticas que visam garantir a equidade de remuneração dos colaboradores conforme seus papéis e responsabilidades.

A política estabelece pesos relativos para os diferentes cargos da organização, considerando a pontuação e o nível de cada um e, com base em pesquisas de mercado, define escalas salariais por nível. Cada colaborador é posicionado nessa escala dentro da faixa salarial definida para o seu nível.

Em cada nível da organização, todos os colaboradores têm a mesma faixa de renda, que varia de 80% a 120% do valor de referência. O posicionamento específico de cada um com relação ao valor de referência depende unicamente do tempo de casa e do desempenho, que determinam as diferenças de remuneração.

A revisão anual da remuneração por mérito visa reduzir as diferenças, sempre com base no desempenho de cada profissional.

PROPORÇÃO SALARIAL (MULHERES/HOMENS)¹ NCG 461: 5.4.2 DIFERENÇA SALARIAL

	MÉDIA ²	MEDIANA
Alta governança	101%	87%
Gerência	94%	95%
Chefia	91%	88%
Operacional	92%	90%
Força de vendas	100%	107%
Administrativo	98%	90%
Outros profissionais	98%	89%
Outros técnicos	85%	90%

1 Quanto o salário bruto por hora das mulheres representa em relação ao salário bruto por hora dos homens. O salário bruto inclui todas as remunerações fixas e variáveis, como salário base, benefícios sociais, benefícios de transporte e alimentação, bonificações, horas extras, comissões ou outras remunerações.

2 Média do salário bruto por hora das mulheres dividida pela média do salário bruto por hora dos homens.

3 Para o cálculo da mediana, foram organizados em ordem crescente os valores do salário bruto por hora das mulheres e dos homens, e dividiu-se o valor central do primeiro grupo pelo valor central do segundo.

CATEGORIAS FUNCIONAIS

Alta governança
CEO, vice-presidente, diretor.

Gerência
Gerente-sênior, gerente, subgerente.

Chefia
Chefes de área e de departamento.

Operacional
Operações de Carga, Manutenção, Aeroporto e Centro de Operações.

Força de vendas
Atividades de Venda e Customer Care.

Administrativo
Atividades gerais e de apoio.

Outros profissionais
Liderança em atividades de apoio.

Outros técnicos
Piloto, copiloto e outros tripulantes.



SEGURANÇA OCUPACIONAL NCG 461: 5.6

SEGURANÇA OCUPACIONAL | GRI 403-7 e 403-9

A segurança dos colaboradores é prioridade para as empresas do grupo LATAM. Sua gestão se apoia na análise de riscos, programas de conscientização e planos de mitigação e prevenção. Cinco riscos são considerados críticos na operação pelo seu potencial de provocar mortes ou incapacidades permanentes na equipe, e são alvo de um trabalho constante do grupo:

- operação de equipamentos móveis;
- exposição a ruído;
- trabalho em espaços confinados;
- manuseio de sistemas hidráulicos;
- manuseio de motores de avião; e
- trabalho em altura.

Em 2022, o grupo LATAM aperfeiçoou a gestão estruturada dos riscos críticos com um plano de inspeção para todas as filiais. Foram analisadas as condições de segurança de mais de 8 mil equipamentos relacionados a riscos críticos, como escadas, elevadores monta-carga, equipamentos móveis, plataformas elevatórias e sistemas de ancoragem para trabalho em altura, e

mais de 700 estruturas passaram por inspeção. O plano também envolveu quase 200 auditorias de trabalho em altura e 400 sobre o uso de equipamento de proteção individual, e 35 simulações para capacitação das equipes sobre a atuação em acidentes.

No último trimestre do ano, foi adotada em caráter piloto uma metodologia de mitigação de riscos com base no nível de exposição, que será ampliada a toda a operação a partir de 2023.

O desempenho do grupo nos indicadores de segurança monitorados foi positivo em 2022. O Índice de Plano de Ação (API, na sigla em inglês para *Action Plan Index*) alcançou 95,5%, acima da meta de 90% estabelecida para o ano. O API mede a efetividade dos planos de mitigação de riscos potenciais identificados, considerando os diferentes níveis de gravidade. A taxa de acidentes foi de 0,64 a cada 100 colaboradores, 15% melhor do que a meta do ano.

Retrato rápido

GESTÃO DE PESSOAS GRUPO LATAM	2020	2021	2022
Total de colaboradores	28.396	29.114	32.507
Taxa de rotação ¹	53,7%	22,5%	11,4%
Média de horas de capacitação ²	30,9	36,3	42,7
NCG 461: 5.8 CAPACITAÇÃO E BENEFÍCIOS			
Total de pessoas capacitadas % sobre a dotação total	ND	ND	30,6 mil 93%
Investimentos em capacitação (% sobre a receita operacional)	ND	ND	0,14%
Pesquisa OHI			
Resultado	75	77	77
Quartil	1	1	1
Segurança ocupacional NCG 461: 5.6 SEGURANÇA OCUPACIONAL³ GRI 403-9			
Taxa de acidentes ⁴ (meta resultado)	ND	ND	0,75 0,64
Óbitos por acidente de trabalho ⁵ (total taxa ⁶ meta resultado)	0 0,00 0,00	0 0,00 0,00	0 0,00 0,00
Taxa de doenças profissionais (meta ⁷ resultado)	ND	ND	NA 0,03
Média de dias perdidos por acidente ⁸	ND	ND	5,26
Acidentes de trabalho de comunicação obrigatória ⁹ (total ¹⁰ taxa ¹¹)	145,5 0,41	134,5 0,48	192,0 0,64
Acidentes de trabalho com consequência grave ¹² (total ¹⁰ taxa ¹¹)	3,0 0,01	0,0 0,00	0 0,00

ND: informação não disponível.

NA: não se aplica.

1 Colaboradores que deixaram o grupo (voluntariamente, por demissão, aposentaria ou morte em serviço)/Total de colaboradores em 31 de dezembro.

2 Horas de treinamento no ano/Média de colaboradores.

3 Alguns indicadores relacionados ao tema começaram a ser compilados no formato divulgado atualmente em 2022, por isso a informação de anos anteriores não está disponível.

4 Total de acidentes de trabalho/Média de colaboradores X 100.

5 Excluídos os óbitos relacionados a acidentes de trajeto e os de dirigentes sindicais causadas por ou ocorridas durante o desempenho das suas funções sindicais.

6 O cálculo da taxa segue a fórmula: Total de óbitos por acidente de trabalho/Média de colaboradores X 100.000.

7 Total de doenças profissionais/Média de colaboradores X 100.

8 Total de dias perdidos por acidente de trabalho/Total de acidentes de trabalho. Obs.: a contagem começa no dia seguinte ao acidente.

9 Acidentes que resultem em óbito, afastamento, perda ou redução da capacidade para o trabalho ou transferência para outra função, perda de consciência ou tratamento médico além dos primeiros socorros.

10 Cada acidente relacionado a riscos críticos ou considerados de alto impacto (que provocam mais de 100 dias perdidos) tem peso 1,5 no cálculo total.

11 O cálculo da taxa segue a fórmula: Total de acidentes com afastamento/Média de colaboradores X 100.

12 Acidentes que resultem em óbito ou lesões das quais o trabalhador não se recupere – ou não haja a expectativa de que se recupere – em um prazo de seis meses.

MAIS INFORMAÇÕES

Perfil dos colaboradores (gênero, nacionalidade, faixa etária, tempo de casa, pessoas com deficiência): página 187

Licença-maternidade e paternidade: página 190

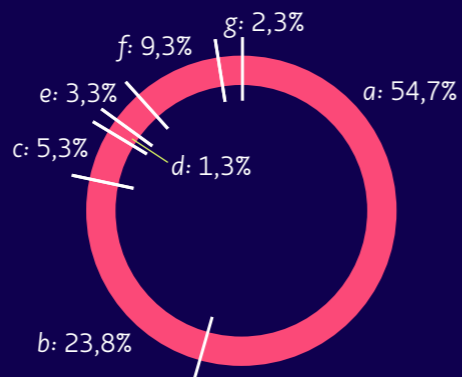
Relações de trabalho (tipo de contrato, tipo de jornada, adaptabilidade): página 189

Liberdade de associação: página 189

Greves e paralisações: página 189

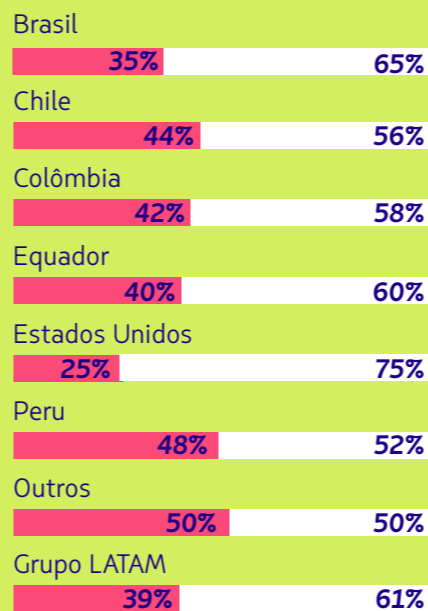
Quem faz o grupo LATAM

COLABORADORES – POR PAÍS



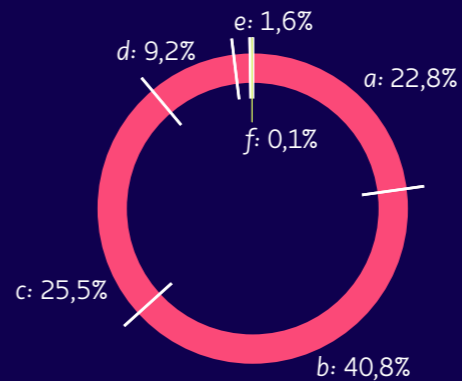
- a: Brasil
- b: Chile
- c: Colômbia
- d: Equador
- e: Estados Unidos
- f: Peru
- g: Outros (Alemanha, Argentina, Bolívia, Cuba, Espanha, França, Itália, México, Oceania – vários países, Países Baixos, Paraguai, Peru, Portugal, Reino Unido e Uruguai)

COLABORADORES – POR GÊNERO e PAÍS



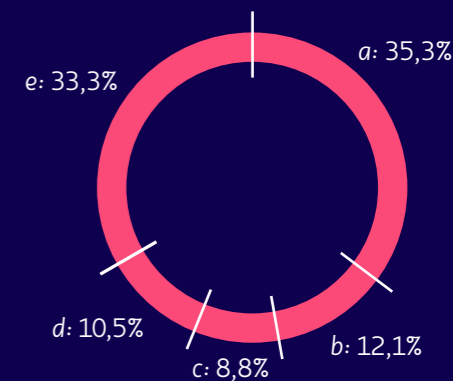
Mulheres Homens

COLABORADORES – POR FAIXA ETÁRIA



- a: Menos de 30 anos
- b: De 30 a 40 anos
- c: De 41 a 50 anos
- d: De 51 a 60 anos
- e: De 61 a 70 anos
- f: Mais de 70 anos

COLABORADORES – POR TEMPO DE CASA



- a: Menos de 3 anos
- b: De 3 a 6 anos
- c: Mais de 6 e até 9 anos
- d: Mais de 9 e até 12 anos
- e: Mais de 12 anos



32.507 profissionais integram a equipe da LATAM

Clientes



NESTE CAPÍTULO

A melhor experiência


89

A melhor experiência


GRI 3-3


Com foco no cliente, a LATAM trabalha para oferecer a melhor experiência em todas as etapas de interação com a marca, desde a seleção do voo até a retirada da bagagem. Essa gestão cuidadosa considera aspectos de segurança; autonomia e facilidade de compra, realização do *check-in* e de alterações de voo; canais de diálogo; pontualidade; conforto da cabine; entretenimento a bordo e opções de serviços, entre outros. O trabalho se apoia na cultura de atenção ao cliente e tem na tecnologia uma importante aliada.


Em 2022, o grupo seguiu investindo na automatização e simplificação de processos, além de ter adicionado novas funcionalidades aos serviços digitais oferecidos. Entre os avanços, se destacam:


 **App LATAM:** passou a incluir a opção de visualizar como *site* os serviços de compra de passagens, *upgrade* de cabine e consulta do status do voo, e foram simplificadas as etapas de contratação de serviços, como o despacho de bagagem e a marcação do assento.

Também foi revisada a experiência do cliente nas alterações voluntárias ou involuntárias de voo e o processo passou a ser totalmente digital, com resultados positivos. Ao longo do ano, aumentou de 20% para 80% o uso do aplicativo para a resolução de dúvidas. A mudança no fluxo dos processos permitiu à LATAM reduzir o prazo de devolução, de 14 para 7 dias, e aumentar o total de casos resolvidos no prazo definido, de 64% em 2021 para 88% em 2022.


 **Bilhete de embarque:** nova funcionalidade do App LATAM, que permite exportar o cartão de embarque para as carteiras digitais da Apple e do Google Play.


 **Check-in automático (para voos domésticos) e auto-check-in digital em tótems ou pelo app:** a cobertura do serviço foi ampliada e o total de clientes satisfeitos subiu para 63%.

 **Despacho automático de bagagem:** o serviço é oferecido em 24 aeroportos em sete países, o que equivale a quase 50% dos passageiros. Em 2023, a cobertura será ampliada para outros 24 aeroportos, com impactos esperados na melhoria do desempenho e prazo do serviço e da experiência de viagem. Também está em andamento a validação dos documentos necessários para a adoção do serviço nos voos internacionais para os Estados Unidos e na rede doméstica no Brasil.

 **Embarque com reconhecimento facial por biometria:** com a nova tecnologia, os passageiros precisam apresentar a documentação às autoridades policiais somente uma vez. Em

2022, foi aperfeiçoado o sistema de reconhecimento facial para o *login* digital de clientes no Chile e foi concluída a implementação do sistema em todos os aeroportos dos Estados Unidos onde a LATAM opera. No Brasil, a funcionalidade foi lançada em caráter piloto.

 **LATAM Play:** a plataforma oferece mais de 150 filmes, 400 seriados de TV e 100 álbuns musicais. Em 2022, a LATAM foi a única companhia aérea do mundo a transmitir a bordo a série *House of the Dragon* apenas 48 horas depois do lançamento mundial na HBO. A série é um *prequel* de *Game of Thrones*, uma das séries mais assistidas do mundo.

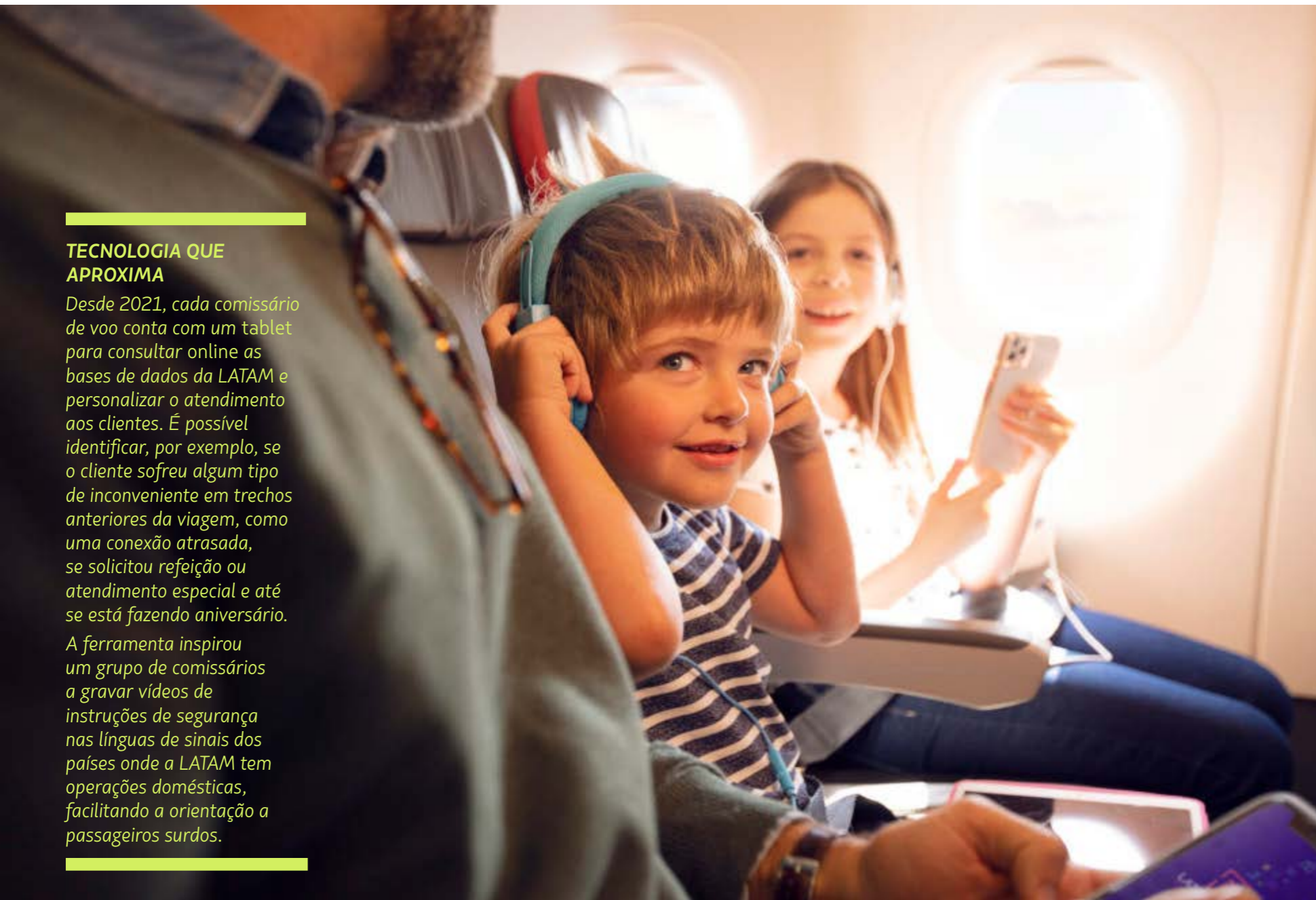
 **Conectividade wi-fi a bordo:** 98 aeronaves da LATAM Airlines Brasil contam com o serviço, que será estendido a toda a frota *narrow body* da empresa no país no primeiro semestre de 2023. Em abril tem início a implementação do serviço na Colômbia e no Equador.

 **Canais de diálogo:** a LATAM mantém canais de diálogo com os clientes via App LATAM, *site* e WhatsApp.

TECNOLOGIA QUE APROXIMA

Desde 2021, cada comissário de voo conta com um tablet para consultar online as bases de dados da LATAM e personalizar o atendimento aos clientes. É possível identificar, por exemplo, se o cliente sofreu algum tipo de inconveniente em trechos anteriores da viagem, como uma conexão atrasada, se solicitou refeição ou atendimento especial e até se está fazendo aniversário.

A ferramenta inspirou um grupo de comissários a gravar vídeos de instruções de segurança nas línguas de sinais dos países onde a LATAM tem operações domésticas, facilitando a orientação a passageiros surdos.



ESPECTRO AUTISTA

O grupo LATAM foi o primeiro na América do Sul a receber uma certificação por capacitar as equipes de atendimento ao cliente para acolher passageiros com transtorno de espectro autista (TEA). A capacitação foi realizada pela Autism Double-Checked, organização voltada a preparar e promover o atendimento adequado a esse público. Participaram 10 mil colaboradores de áreas de interface com clientes. As equipes administrativas e de suporte também tiveram a oportunidade de participar voluntariamente do treinamento, que cobriu a maior parte dos colaboradores.

O treinamento incluiu três etapas: *Autism Aware*, de sensibilização; *Autism Ready*, focado no atendimento, exemplos de situações e como atuar; e *Autism Double-Checked*, de divulgação do serviço para orientar as pessoas que necessitam do serviço e proporcionar a elas um voo mais agradável.

Com o apoio do programa Sunflower para Deficiências Ocultas, o grupo também passou a oferecer o cordão de girassol, uma fita de identificação que as pessoas podem utilizar voluntariamente no pescoço para sinalizar discretamente uma deficiência que não seria reconhecida imediatamente. Os cordões estão disponíveis em 19 aeroportos da rede

LATAM no Chile, Peru, Brasil, Equador e Colômbia e são entregues gratuitamente aos passageiros que os solicitam no momento da viagem.

Essas iniciativas compõem o primeiro passo para impulsionar processos de mudança capazes de melhorar a experiência de viagem de passageiros no espectro autista e ajudar as equipes a identificar fatores de incômodo para esse público, como ruído em excesso ou aglomerações.

INTELIGÊNCIA DE DADOS

LATAM utiliza ferramentas de analítica avançada e *machine learning* para processar automaticamente grandes volumes de informação e apoiar a tomada de decisões, agilizar processos e facilitar a customização da experiência do cliente. Entre as aplicações potenciais dessas ferramentas, destacam-se a prevenção de fraudes, a definição da quantidade ideal de combustível nos aviões e a melhoria da experiência a bordo.

O *data lake* (repositório centralizado de informação que alimenta o sistema de inteligência de negócios) do grupo já inclui 80% dos dados operacionais, e a LATAM avança na ampliação dessa cobertura. Um dos focos do trabalho

em 2022 foi integrar ao data lake as bases de dados relacionadas ao acordo de *joint-venture* com a Delta Air Lines, possibilitando novas oportunidades de negócios ajustadas aos marcos regulatórios de todos os países incluídos no acordo.

SISTEMAS EM NUVEM

Ao longo de 2022, a LATAM avançou com a transferência das suas plataformas tecnológicas para um ambiente em nuvem. O trabalho deve ser concluído no primeiro trimestre de 2023. Seu objetivo é simplificar o ecossistema tecnológico e consolidar o uso em nuvem, proporcionando ao grupo uma infraestrutura mais simples, flexível e estável.

GOVERNANÇA DE DADOS E CIBERSEGURANÇA

A LATAM adota as normas mais exigentes de governança e proteção de dados, como a europeia e a brasileira, e atua em conformidade com o Regulamento Geral de Proteção de Dados (GDPR, na sigla em inglês).

Em 2022, o grupo ampliou sua estrutura de monitoramento e governança de dados, com uma

**89%**

dos aviões narrow body tiveram a cabine renovada

equipe de mais de 50 profissionais. Em linha com seu plano de crescimento, também alcançou 100% de conformidade com relação aos parâmetros de governança do repositório central, que totaliza cerca de 18 mil ativos de dados.

Os avanços do ano incluíram a adoção processos de controle de qualidade e desempenho mais avançados na plataforma de informação de clientes (CDP, na sigla em inglês), o que possibilitará à LATAM desenvolver novas ferramentas de customização no futuro.

Com foco em cibersegurança, o grupo trabalhou no fortalecimento das defesas digitais, com processos e ferramentas de proteção avançada contra ataques cibernéticos, além de campanhas de conscientização dos colaboradores.

NOVAS CABINES

Avançou o processo de transformação da cabine dos aviões, voltado a oferecer mais flexibilidade no atendimento a diferentes segmentos de clientes, mais conforto, especialmente em viagens de longa duração, e preços competitivos. Dentro do mesmo avião, o cliente pode escolher o tipo de poltrona que melhor corresponde às suas necessidades. As primeiras fileiras são mais espaçadas entre si e contam com área exclusiva para bagagem de mão, telas individuais maiores e direito a embarque preferencial. A área traseira da aeronave otimiza a relação custo-benefício para atender passageiros que priorizam tarifas menores.

No fim de 2022, 89% de toda a frota narrow body já havia passado pelo retrofit.

CUIDADO EM CADA DETALHE

Outras melhorias focadas no cliente:

Novo salão VIP em Santiago:

o LATAM Lounge foi inaugurado em abril de 2022 no novo Terminal 2 (Internacional) de Santiago, no Chile. São 4.200 metros quadrados de área, divididos em três salões: *Signature*, *Premium* e *WorldMember*. A decoração se destaca pela alta qualidade e diferentes elementos de design, como o uso de móveis confortáveis, sustentáveis e uma paleta de cores inspirada na natureza chilena; um “céu virtual”; pergolados que ajudam a dar mais privacidade e criar espaços mais acolhedores; e uma exposição de esculturas feitas de material reciclado por artistas emergentes. O lounge utiliza 80% de energia de fonte renovável, prioriza o uso eficiente de recursos naturais e conta com jogos interativos para crianças sobre temas de reciclagem e reflorestamento.

Novo serviço de bordo: no começo do segundo trimestre, o *menu* da classe Econômica dos voos internacionais foi renovado com ingredientes locais e receitas que remetem à culinária dos destinos operados pelo grupo LATAM, além de novos itens. Nos voos regionais, os sanduíches quentes substituíram os sanduíches frios.

Na classe *Premium Business*, o novo serviço de bordo foi implantado em duas etapas desde outubro, quando foram flexibilizadas as medidas sanitárias adotadas na pandemia de covid-19, possibilitando ajustar os protocolos de interação com clientes. São mudanças pequenas, como a oferta para pendurar os casacos e paletós, a distribuição de toalhas quentes para a higiene antes das refeições e a volta dos aperitivos de boas-vindas. A segunda etapa aconteceu em janeiro de 2023 e teve enfoque em uma nova proposta gastronômica. Foram incluídos produtos locais associados ao patrimônio cultural da região, com ingredientes de alta qualidade e uma opção extra de prato principal. O serviço também passou a incluir novos itens, como entrada, salada de folhas, sortimento de pães e maior variedade de sobremesas.

Economia circular: o longo do ano, mais de mil toneladas de itens de plástico utilizados a bordo foram substituídos por alternativas mais sustentáveis, em linha com a meta da LATAM de eliminar os plásticos de uso único em 2023 ([ver página 75](#)). O cuidado com a sustentabilidade também

orientou a criação de novos kits de amenidades, feitos com materiais de impacto ambiental reduzido, nas classes *Premium Business* e *Premium Economy* ([ver página 74](#).)

LATAM PASS

O programa de fidelidade do grupo conta com 42 milhões de participantes, que acumulam milhas ou pontos por meio de viagens e da compra de bens e serviços da rede de parceiros do programa e se classificam em diferentes categorias Elite. Cada categoria dá direito a diferentes benefícios, como *upgrade* de cabine, *check-in* preferencial, acesso a salões VIP e despacho gratuito de bagagem. Os membros do programa também podem trocar os pontos ou milhas por passagens aéreas ou produtos.

Em 2022, a LATAM lançou um *call center* dedicado aos membros Elite e eliminou a taxa para resgate de milhas ou pontos. Para 2023, está planejada a melhoria no sistema que estabelece as prioridades no *upgrade* de cabine para os clientes Elite que possuem cartão de crédito LATAM Pass. O grupo também planeja melhorar a experiência do programa por meio

da ampliação das opções de serviços adicionais do grupo que podem ser contratados pelo resgate de pontos ou milhas.

PONTUALIDADE GRI 3-3

Em 2022, o grupo LATAM alcançou 88% no indicador DEP15, que considera os voos que saíram até 15 minutos depois do horário programado. Esse resultado é igual ao registrado em 2019, quando o grupo foi reconhecido como o mais pontual do mundo pelas consultorias OAG e Cirium, referências globais do setor de aviação. No entanto, representa queda de quatro pontos percentuais em relação a 2021, justificada pela queda geral da pontualidade no setor ocasionada pelo aumento da operação, dos níveis de tráfego e da simultaneidade de voos.

O grupo LATAM se mantém comprometido com a pontualidade. Em conjunto com fornecedores e autoridades aeroportuárias, trabalha para promover as adequações necessárias e aprimorar os processos visando oferecer um serviço de excelência a seus passageiros.

Uma das iniciativas de melhoria da experiência do cliente foi a renovação do serviço de bordo

SATISFAÇÃO

As empresas do grupo LATAM monitoram permanentemente a percepção dos clientes acerca da sua operação e dos serviços oferecidos por meio de pesquisas em diferentes momentos de interação com o cliente. Os indicadores são fundamentais para o trabalho do grupo de promover a melhoria contínua da atuação das equipes e apoiar a tomada de decisões com enfoque no cliente.

Um desses indicadores é o Net Promoter Score (NPS), que tem caráter estratégico e mede a disposição dos clientes para recomendar os serviços, em uma escala que vai de -100 a +100. Em 2022, pela primeira vez, o grupo definiu metas de NPS para as pesquisas realizadas nos três momentos de interação considerados principais: Contact Center, Experiência Digital e Dia do Voo.

O NPS anual da operação de passageiros em 2022 foi 46 pontos, cinco pontos abaixo do registrado em 2021. A queda é atribuída, principalmente, à ocorrência de atrasos e cancelamentos de voos e falhas no serviço, todos decorrentes dos ajustes da operação durante o processo de retomada após a pandemia. O desempenho do grupo foi melhor

no NPS do segmento específico de passageiros Elite, que, pela primeira vez, ficou acima do indicador geral. O resultado foi impulsionado por cerca de 90 iniciativas voltadas a esse segmento, como a implementação das novas cabines *Premium* e a retomada do serviço de bordo assim que foram suspensas as restrições causadas pela pandemia.

O NPS da Experiência Digital foi 50 pontos, aumento de 10 pontos em relação a 2021. O indicador do Contact Center foi -22, aumento de 13 pontos sobre o desempenho anterior.

FEEDBACK EM VÍDEO

Desde outubro de 2022, os clientes das operações domésticas no Brasil, Colômbia e Chile podem gravar comentários em vídeo. Nos três primeiros meses de funcionamento da nova ferramenta, a LATAM recebeu 1,5 mil vídeos (3,5 mil minutos de gravação), uma média de 200 vídeos por semana. Do total, 45% são de clientes promotores, como são denominados os que atribuem as maiores notas de satisfação.

O feedback em vídeo fortalece a empatia e colabora para humanizar os comentários dos clientes, potencializando seu impacto na melhoria dos processos e na compreensão de suas necessidades e sugestões. A partir de 2023, a ferramenta será ampliada aos passageiros domésticos do Peru e Equador e de rotas internacionais.

Retrato rápido

CLIENTES	2020	2021	2022
LATAM Pass (inscritos – milhões)	38	39	42
Tecnologia			
Autodespacho de bagagem	35%	67% ¹	76%
Check-in fácil (automático ou digital)	87%	90%	95%
Pontualidade²			
OTP DEPO	72%	77% ¹	66% (meta 68%)
OTP DEP15	90%	92%	88% (meta NA)
OTP ARR14	89%	91%	86% (meta 87%)
Operação doméstica	90%	91%	87%
Operação internacional	84%	85%	83%
Net Promoter Score (escala de -100 a +100)			
Operação de passageiros	40	51 ¹	46
Operação de carga	18	30	51

NA: não se aplica.

1 A informação publicada no Relatório Integrado 2021 foi corrigida.

2 Percentual de voos com decolagem exatamente no horário programado (DEPO) e até 15 minutos depois (DEP15); percentual de voos que pousam até 14 minutos depois do horário programado (ARR14).

Fornecedores



NESTE CAPÍTULO

Gestão
da cadeia

95

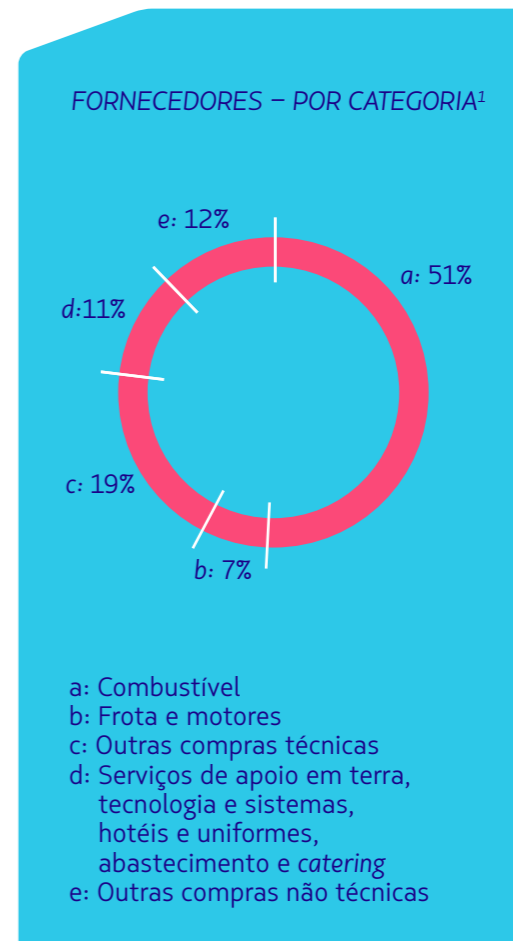
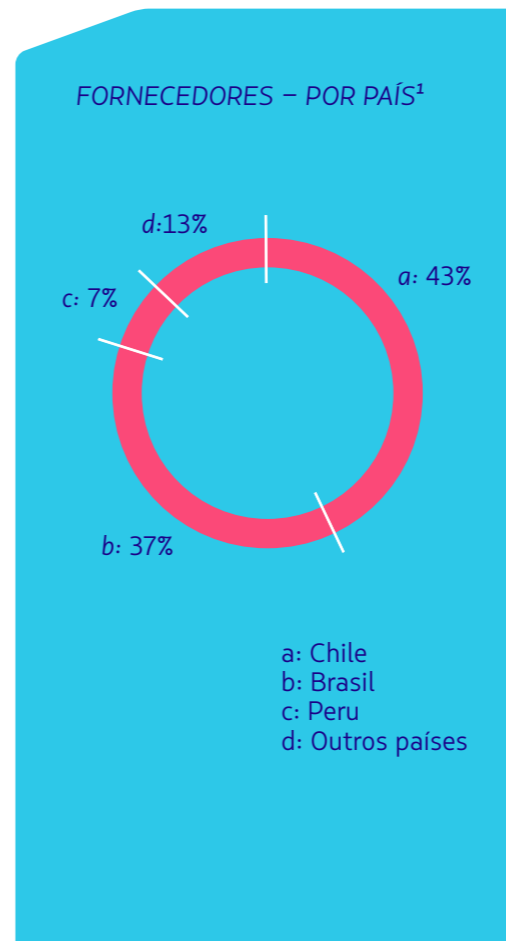
Gestão da cadeia

GRI 2-6

O grupo LATAM realiza negócios com 6.190 fornecedores, com volume total de compras da ordem de US\$ 8,26 bilhões em 2022. Os fornecedores de produtos e serviços são classificados em categorias de compras técnicas (relacionadas diretamente com a operação) e não técnicas (ver gráfico).

Os fabricantes de aviões Airbus e Boeing constituem os principais fornecedores da LATAM. Outros parceiros relevantes são os fornecedores de acessórios, peças de reposição e componentes de aeronaves, como as empresas: MTU Maintenance, Pratt and Whitney Canada, CFM International, General Electric Commercial Aviation Services Ltd., General Electric Celma, General Electric Engines Service, Rolls Royce, Honeywell e Israel Aerospace Industries (de 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 e Lufthansa Technik (manutenção, reparação e operação – MRO); Zodiac Inflight Innovations, Panasonic e Thales (entretenimento a bordo); Safran Landing Systems, AAR Corporation (trens de

pouso e freios); e UTC Aerospace e Nordam (serviços de motor). Entre os fornecedores de combustível, destacam-se: Petrobras, Air BP Copec, World Fuel Services, AirBP PBF, YPF, Terpel e Repsol.



¹ Com base na localização da sede da empresa e no volume de compras.

ALINHAMENTO

NCG 461: 5.9 POLÍTICA DE SUBCONTRATAÇÃO

A gestão da cadeia de fornecimento considera parâmetros de qualidade e regularidade de abastecimento, competitividade de preços, conformidade legal e boas práticas sociais, ambientais e de governança corporativa. As contratações obedecem aos critérios financeiros, sociais e ambientais estabelecidos na Política Corporativa de Compras, alinhada com a Política Anticorrupção do grupo. Todos os contratos incluem uma cláusula específica que exige a comunicação da ocorrência de incidentes ou danos ambientais.

O grupo também tem definidos objetivos e diretrizes para os casos de subcontratação (ou terceirização) de fornecedores que desempenham funções dentro da empresa. A política do grupo determina que os fornecedores de serviços que realizam essas subcontratações são obrigados a cumprir as leis e regulamentos relacionados aos profissionais. Entre os aspectos cobertos estão: remuneração, gratificações, benefícios trabalhistas, seguridade social, acidentes de trabalho, doenças profissionais, asseio e segurança, que também são

detalhados nos contratos-padrão da LATAM.

A contratação de terceiros intermediários (TPI, na sigla em inglês), como são denominamos os fornecedores que interagem com funcionários públicos nacionais e estrangeiros em nome da LATAM, é precedida de um processo de *due diligence*. Os contratos com esses fornecedores incluem cláusulas anticorrupção e antissuborno, e, durante todo o período de vigência, os parceiros devem comprovar o cumprimento do Código de Conduta e da Política Anticorrupção da LATAM.

As contratações de fornecedores obedecem à Política Corporativa de Compras, alinhada com a Política Anticorrupção

POLÍTICA DE PAGAMENTO

NCG 461: 7.1 PAGAMENTO DE FORNECEDORES

A política de pagamentos do grupo é aplicada da mesma forma a todos os fornecedores, e as condições de pagamento respeitam o negociado em contrato. São exceções as pequenas e médias empresas, que podem contar com políticas específicas, definidas em cada filial da LATAM. O prazo de pagamento para essas empresas é de 25 dias na Argentina e 30 dias nas demais filiais.

Em 2022, a LATAM não tinha nenhum acordo inscrito no Registro de Acordos com Prazo Excepcional, do Ministério da Economia do Chile.

PAGAMENTO DE FORNECEDORES	Até 30 dias		De 31 a 60 dias		Mais de 60 dias	
	Nacionais	Estrangeiros	Nacionais	Estrangeiros	Nacionais	Estrangeiros
Notas pagas no ano	249.668	85.878	32.587	29.112	25.910	21.878
Valor total pago (US\$ milhão)	4.313,9	2.642,7	377,9	268,4	242,2	420,2
Total de fornecedores correspondentes às notas pagas em cada prazo – Obs.: não são somáveis.	4.145	764	755	220	444	1.247

Notas:

Não houve juros (pagos ou a pagar) por mora ou atraso no pagamento de notas emitidas. São definidos como nacionais os fornecedores cujo CNPJ (ou documentos de identificação fiscal equivalente) é do mesmo país da filial da LATAM contratante.

AVALIAÇÃO

NCG 461: 7.2 AVALIAÇÃO DE FORNECEDORES

O grupo utiliza tecnologias de inteligência artificial e *machine learning* para identificar e avaliar possíveis riscos na cadeia de fornecimento, como lavagem de dinheiro, financiamento de terrorismo e sanções comerciais. A ferramenta analisa dados de diferentes fontes, incluindo listas governamentais de empresas que sofreram sanções, bases de dados externas e registros de propriedade. Também permite a avaliação contínua dos riscos por meio do monitoramento das mudanças e atualizações nas listas de sanções e outras fontes relevantes.

Todos os casos de alerta emitidos pela ferramenta passam por análise detalhada da LATAM, que também define as medidas a serem adotadas nos casos comprovados de risco ou inconformidade, podendo determinar, inclusive, o encerramento do contrato.

Retrato rápido

CADEIA DE FORNECIMENTO	2020	2021	2022
Total de fornecedores da LATAM em 31 de dezembro	9.013	8.052	6.190
Fornecedores críticos¹			
Participação na base total de fornecedores	11%	11%	7%
Participação no volume de compras	89%	91%	95%
Identificação de riscos potenciais			
Fornecedores analisados segundo critérios de sustentabilidade ²	ND	ND	0
NCG 461: 7.2 AVALIAÇÃO DE FORNECEDORES			
% sobre o total de fornecedores analisados	ND	ND	0
% sobre o volume total de compras	ND	ND	0
Avaliações preventivas utilizando sistemas de bases de dados internacionais – Total % sobre o total de fornecedores	6.680 (74%)	5.367 (67%)	ND
Fornecedores considerados de alto risco em aspectos de sustentabilidade – Total % sobre os avaliados	178 (3%)	148 (3%)	ND
Avaliações detalhadas a partir dos alertas emitidos pelo sistema % sobre o grupo de alto risco	178 (100%)	148 (100%)	ND
Monitoramento e gestão			
Fornecedores auditados	122	270	ND
Fornecedores com planos de mitigação acordados – Total % sobre os fornecedores auditados	112 (92%)	270 (100%)	ND
Planos de ação definidos a partir das auditorias	717	1.056	ND
Contratos encerrados por inconformidade	0	0	ND
% notas pagas no prazo de até 30 dias² NCG 461: 7.1 PAGAMENTO DE FORNECEDORES			
A fornecedores nacionais	ND	ND	81%
A fornecedores estrangeiros	ND	ND	63%

ND: informação não disponível.

1 Contratos superiores a US\$ 1 milhão, fornecedores que se relacionam com órgãos de governo em nome da LATAM ou responsáveis por elementos essenciais ou de difícil substituição.

2 Notas pagas em até 30 dias/Total de notas.

Sobre o Relatório



NESTE CAPÍTULO

Temas
materiais
99

Sumário de conteúdos
da GRI e do SASB
100

Sumário de conteúdos
da NCG 461
104

Glossário
106

Verificação externa
107

Temas materiais

O conteúdo do Relatório Integrado LATAM 2022 levou em conta os temas considerados mais relevantes para o grupo e seus *stakeholders*, conforme processo de definição de materialidade. Esse trabalho, realizado em 2018, avaliou os principais impactos econômicos, ambientais e sociais do negócio e as expectativas dos públicos de relacionamento da LATAM, considerando:

- cerca de 2.400 respostas de colaboradores, clientes e fornecedores, que participaram de uma pesquisa *online*;
- temas de sustentabilidade que integram políticas e publicações dos principais investidores e acionistas¹ da LATAM na época em que a materialidade foi definida;
- diversos órgãos regulatórios²;
- representantes do setor de aviação³;
- organizações da sociedade civil⁴;
- referências de sustentabilidade⁵; e
- notícias publicadas sobre a LATAM em 2017.

Na segunda etapa, integrantes da alta governança da LATAM priorizaram os temas com base em sua relevância e impacto. A visão consolidada dos públicos externos e da liderança do grupo passou pela análise e validação do CEO do grupo, e resultou na seguinte lista de temas materiais:

- Saúde e segurança no ar e na terra
- Ética e combate à corrupção
- Pontualidade
- Sustentabilidade econômica e financeira
- Desenvolvimento de colaboradores
- Mitigação das mudanças climáticas
- Foco no cliente
- Rede de destinos
- Relacionamento com autoridades
- Turismo sustentável

A lista de temas é revalidada anualmente, como parte dos processos de gestão e planejamento da empresa.

1 Banco de Chile (Citi nos Estados Unidos); JP Morgan; Deutsche Bank; Santander; Larraín Vial; Raymond James; e BTG Pactual.

2 JAC Chile (Junta de Aeronáutica Civil); Nuevo Pudahuel – Chile; Municipalidad Isla de Pascua/ Rapa Nui – Chile; Anac Argentina (Administración Nacional de Aviación Civil); Anac Brasil (Agência Nacional de Aviação Civil); SAC Brasil (Secretaria Nacional de Aviação Civil); Infraero Brasil; e Aerocivil Colombia (Aeronáutica Civil – Unidad Administrativa).

3 Seis concorrentes e dez associações setoriais.

4 Organizações que integravam a rede de parcerias da LATAM quando o processo foi realizado: 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 Pachacutec.

5 SASB (Sustainability Accounting Standards Board) – Airlines Materiality Map; Global Reporting Initiative (GRI) – *Sustainability Topics for Sectors: What do stakeholders want to know?* – Transporte Aéreo – Companhias aéreas; e DJSI Company Benchmark Report.

Sumário de conteúdos da GRI e do SASB



Declaração de uso	A LATAM Airlines Group relatou as informações citadas neste sumário de conteúdo da GRI para o período de 1º de janeiro a 31 de dezembro de 2022 com base nas Normas GRI.	
GRI 1 utilizada	GRI 1: FUNDAMENTOS 2021	
NORMA GRI		
GRI 2: Conteúdos gerais 2021	Localização	
2-1 Detalhes da organização		12, 25, 110
2-2 Entidades incluídas no relato de sustentabilidade da organização		3
2-3 Período de relato, frequência e ponto de contato		3, 4
2-4 Reformulações de informações	Os casos de reformulação são indicados claramente nas tabelas correspondentes.	7
2-5 Verificação externa		107
2-6 Atividades, cadeia de valor e outras relações de negócios		12, 25, 28, 95
2-7 Empregados		187, 189
2-8 Trabalhadores que não são empregados		187
2-9 Estrutura de governança e sua composição		36
2-11 Presidente do mais alto órgão de governança		36, 41
2-12 Papel desempenhado pelo mais alto órgão de governança na supervisão da gestão dos impactos		37
2-13 Delegação de responsabilidade pela gestão de impactos		37
2-15 Conflitos de interesse		41
2-16 Comunicação de preocupações cruciais		42
2-17 Conhecimento coletivo do mais alto órgão de governança		37
2-18 Avaliação do desempenho do mais alto órgão de governança		37
2-19 Políticas de remuneração		39
2-22 Declaração sobre estratégia de desenvolvimento sustentável		8
2-26 Mecanismos para aconselhamento e apresentação de preocupações		41, 42
2-27 Conformidade com leis e regulamentos		41, 79
2-28 Participação em associações		43, 44
2-29 Abordagem para engajamento de stakeholders		99
2-30 Acordos de negociação coletiva		189
GRI 3: Temas materiais 2021		
3-1 Processo de definição de temas materiais		99
3-2 Lista de temas materiais		99

NORMA GRI/SASB COMPANHIAS AÉREAS	Conteúdo	Localização
Tema material: Saúde e segurança no ar e na terra		
GRI 3 TEMAS MATERIAIS	3-3 Gestão dos temas materiais	59
SASB COMPANHIAS AÉREAS - GESTÃO DE ACIDENTES E DE SEGURANÇA	TR-AL-540a.1 Descrição da aplicação e dos resultados do sistema de gestão de segurança	60, 85
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 403-9 Acidentes de trabalho	85, 86
SASB COMPANHIAS AÉREAS - GESTÃO DE ACIDENTES E DE SEGURANÇA	TR-AL-540a.2 Número de acidentes aéreos	62
	TR-AL-540a.3 Sanções por não cumprimento de regulamentos de segurança na aviação	62
Tema material: Ética e combate à corrupção		
GRI 3 TEMAS MATERIAIS	3-3 Gestão dos temas materiais	41
GRI 205: COMBATE À CORRUPÇÃO 2016	205-2 Comunicação e capacitação em políticas e procedimentos de combate à corrupção 205-3 Casos confirmados de corrupção e medidas tomadas	42
GRI 206: CONCORRÊNCIA DESLEAL 2016	206-1 Ações judiciais por concorrência desleal, práticas de truste e monopólio	41
SASB COMPANHIAS AÉREAS - CONCORRÊNCIA DESLEAL	TR-AL-520a.1 Valor total de perdas monetárias resultantes de procedimentos judiciais relacionados com normas de concorrência desleal	41
Tema material: Pontualidade		
GRI 3 TEMAS MATERIAIS	3-3 Gestão dos temas materiais	92
OUTROS INDICADORES	Pontualidade de voos (OTP)	92, 93
Tema material: Sustentabilidade econômica e financeira		
GRI 3 TEMAS MATERIAIS	3-3 Gestão dos temas materiais	14
GRI 201: DESEMPENHO ECONÔMICO 2016	201-1 Valor econômico direto gerado e distribuído	55
Tema material: Desenvolvimento de colaboradores		
GRI 3 TEMAS MATERIAIS	3-3 Gestão dos temas materiais	14, 81, 83
GRI 401: EMPREGO 2016	401-1 Novas contratações e rotatividade de empregados	83
GRI 404: CAPACITAÇÃO E EDUCAÇÃO 2016	404-1 Média anual de horas de treinamento por empregado	82
OUTROS INDICADORES	Índice de Saúde Organizacional (OHI)	81

NORMA GRI/SASB COMPANHIAS AÉREAS	Conteúdo	Localização
Tema material: Mitigação das mudanças climáticas		
GRI 3 TEMAS MATERIAIS	3-3 Gestão dos temas materiais	
SASB COMPANHIAS AÉREAS - EMISSÕES DE GASES DE EFEITO ESTUFA (GEE)	TR-AL-110a.2 Análise da estratégia ou planejamento de longo e curto prazos	65, 68
GRI 302: ENERGIA 2016	302-1 Consumo de energia dentro da organização	78, 79
	302-3 Intensidade energética	78, 79
GRI 305: EMISSÕES 2016	305-1 Emissões diretas (Escopo 1) de GEE	
SASB COMPANHIAS AÉREAS - EMISSÕES DE GEE	TR-AL-110a.1 Emissões mundiais brutas de Escopo 1	185
	305-2 Emissões indiretas (Escopo 2) de GEE provenientes da aquisição de energia	185
GRI 305: EMISSÕES 2016	305-3 Outras emissões indiretas (Escopo 3) de gases de GEE	185
	305-4 Intensidade de emissões de gases de GEE	73, 185
GRI 306: RESÍDUOS 2020	306-1 Geração de resíduos e impactos significativos relacionados a resíduos	74
	306-2 Gestão de impactos significativos relacionados a resíduos	74
	306-3 Resíduos gerados	75
	306-4 Resíduos não destinados para disposição final	75
	306-5 Resíduos destinados para disposição final	75
SASB AEROLÍNEAS - EMISIONES GEI	TR-AL-110a.3 Consumo total de combustível, porcentagem de alternativo, porcentagem de sustentável	73
Tema material: Foco no cliente		
GRI 3 TEMAS MATERIALES	3-3 Gestão dos temas materiais	14, 28, 89
OUTROS INDICADORES	Net Promoter Score	29, 93
Tema material: Rede de destinos		
GRI 3 TEMAS MATERIAIS	3-3 Gestão dos temas materiais	12, 14
OUTROS INDICADORES	Destinos	27
Tema material: Relação com autoridades		
GRI 3 TEMAS MATERIAIS	3-3 Gestão dos temas materiais	43
GRI 415: POLÍTICAS PÚBLICAS 2016	415-1 Contribuições políticas	42



NORMA GRI/SASB COMPANHIAS AÉREAS	Conteúdo	Localização
Tema material: Turismo sustentável		
GRI 3 TEMAS MATERIAIS	3-3 Gestão dos temas materiais	66
GRI 203: IMPACTOS ECONÔMICOS INDIRETOS 2016	203-1 Impactos econômicos indiretos significativos	66
Outros indicadores GRI e SASB relatados		
GRI 303: ÁGUA E EFLUENTES 2018	303-3 Captação de água	78
GRI 305: EMISSÕES 2016	305-6 Emissões de substâncias destruidoras da camada de ozônio (SDO)	186
	305-7 Emissões de NOX, SOX e outras emissões atmosféricas significativas	186
SASB COMPANHIAS AÉREAS - PRÁTICAS TRABALHISTAS	TR-AL-310a.1 Percentual da força de trabalho ativa coberta por acordos coletivos de trabalho	189
	TR-AL-310a.2 Número de interrupções do trabalho e total de dias parados	189
SASB COMPANHIAS AÉREAS - PARÂMETROS DE ATIVIDADE	TR-AL-000.A Assentos-quilômetro oferecidos (ASK)	31
	TR-AL-000.B Taxa de ocupação	31
	TR-AL-000.C Passageiros-quilômetro pagos (RPK)	31
	TR-AL-000.D Toneladas-quilômetro transportadas (RTK)	31
	TR-AL-000.F Idade média da frota	30

Sumário de conteúdos da NCG 461

Conteúdo		Localização
2. Perfil da organização	2.1 Missão, visão, propósito e valores	13, 16
	2.2 Informação histórica	19
	2.3 Propriedade	
	2.3.1 Situação de controle	33
	2.3.2 Mudanças relevantes na propriedade ou no controle	34-35
	2.3.3 Identificação de sócios ou acionistas majoritários	34-35
3. Governança corporativa	2.3.4 Ações, suas características e direitos	33, 35, 56
	2.3.5 Propriedade – Outros valores	34
	3.1 Estrutura de governança	37, 38, 41, 43, 69, 70, 83, 99
	3.2 Conselho de Administração	36-38, 114
	3.3 Comitês do Conselho de Administração	36, 38, 117
	3.4 Principais executivos	40, 123
4. Estratégia	3.5 Adesão a códigos nacionais ou internacionais	41
	3.6 Gestão de riscos	15, 40-42, 60, 82, 164
	3.7 Relação com grupos de interesse e público geral	43
	4.1 Horizontes de tempo	239
5. Pessoas	4.2 Objetivos estratégicos	14, 15
	4.3 Planos de investimento	57
	5.1 Dotação de pessoal	Obs.: não há profissionais da categoria Auxiliar na LATAM.
	5.1.1 Número de pessoas por gênero	187
	5.1.2 Número de pessoas por nacionalidade	187
	5.1.3 Número de pessoas por faixa etária	187
	5.1.4 Tempo de casa	188
	5.1.5 Número de pessoas com deficiência	188
5.2 Relações de trabalho	189	
5.3 Adaptabilidade no trabalho	189	

Conteúdo		Localização
	5.4 Equidade salarial por gênero	
	5.4.1 Política de equidade	83
	5.4.2 Diferença salarial	84
5. Pessoas	5.5 Assédio moral e sexual	16
	5.6 Segurança ocupacional	85, 86
	5.7 Licença-maternidade/paternidade	85, 190
	5.8 Capacitação e benefícios	82, 83, 86
	5.9 Política de subcontratação	96
6. Modelo de negócio	6.1 Setor industrial	18, 27, 43, 61, 126
	6.2 Negócios	12, 51, 61
	6.3 Grupos de interesse	43
	6.4 Propriedades e instalações	109
	6.5 Subsidiárias, associadas e investimentos em outras sociedades	
	6.5.1 Subsidiárias e associadas	345
	6.5.2 Investimento em outras sociedades	Não se aplica.
7. Fornecedores	7.1 Pagamento de fornecedores	96, 97
	7.2 Avaliação de fornecedores	97
8. Indicadores	8.1 Conformidade com leis e regulamentos	
	8.1.1 Relacionados aos clientes	41
	8.1.2 Relacionados aos colaboradores	41
	8.1.3 Ambientais	77
	8.1.4 Livre concorrência	41
	8.1.5 Outros	41
	8.2 Indicadores de sustentabilidade por setor	41, 59, 62, 65, 68, 73, 185, 189
9. Fatos relevantes ou essenciais		134
10. Comentários de acionistas e do Comitê de Diretores		117
11. Relatórios financeiros		192

Glossário

ADR: *American Depositary Receipt*

AFP: Administradoras de Fundos de Pensão

ANAC: Agência Nacional de Aviação Civil (Brasil)

ASK: *available seat-kilometers* (assentos-quilômetro oferecidos) – equivale ao número de assentos disponíveis multiplicado pela distância voada

ATK: *available ton-kilometers* (toneladas-quilômetro oferecidas) – equivale à capacidade disponível em toneladas multiplicada pela distância voada

CMF: Comissão para o Mercado Financeiro (Chile)

CORSIA: Plano de Compensação e Redução de Carbono da Aviação Internacional

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

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

GRI: Global Reporting Initiative

IATA: Associação Internacional de Transporte Aéreo

IEnvA: *IATA Environmental Assessment* (Avaliação Ambiental da IATA)

IFRS: International Financial Reporting Standards (Normas Internacionais de Informação Financeira)

IOSA: *IATA Operational Safety Audit* (Auditoria de Segurança Operacional da IATA)

JBA: *joint-business agreement* (acordo de negociação conjunta)

LSA: Lei das Sociedades Anônimas (Chile)

MRO: Manutenção, Reparação e Operação

NPS: Net Promoter Score

NYSE: Bolsa de Valores de Nova York

OACI: Organização da Aviação Civil Internacional

ODS: Objetivos de Desenvolvimento Sustentável

OHI: *Organizational Health Index* (Índice de Saúde Organizacional)

ONU: Organização das Nações Unidas

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

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) – equivale ao total de passageiros pagantes multiplicado pela distância percorrida

RTK: *revenue ton-kilometers* (toneladas-quilômetro transportadas) – equivale ao total de toneladas pagas multiplicado pela distância percorrida

SEC: Securities and Exchange Commission (Estados Unidos)

TDLC: Tribunal de Defesa da Livre Concorrência (Chile)

Verificação externa



CARTA DE REVISÃO INDEPENDENTE DO RELATÓRIO INTEGRADO LATAM 2022

Março 27, 2023

Sr. Juan José Toha
Diretor de Assuntos Corporativos e Sustentabilidade
LATAM Airlines Group

De nossa consideração:

Realizamos a revisão dos seguintes aspectos do Relatório Integrado LATAM 2022.

ESCOPO

Revisão de segurança limitada da adaptação dos conteúdos e indicadores do Relatório Integrado 2022 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 Norma GRI 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 2022 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 2022 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 relatados e verificados são apresentados na tabela a seguir:

2-1	2-2	2-3	2-4	2-5	2-6	2-7	2-8	2-9	2-11
2-12	2-13	2-15	2-16	2-17	2-18	2-19	2-22	2-26	2-27
2-28	2-29	2-30	3-1	3-2	3-3	201-1	203-1	205-2	205-3
206-1	302-1	302-3	303-3	305-1	305-2	305-3	305-4	305-6	305-7
306-1	306-2	306-3	306-4	306-5	401-1	403-7	403-9	404-1	415-1

Com relação aos indicadores verificados, podemos afirmar que não foi revelado nenhum aspecto que nos faça acreditar que esses indicadores incorporados no Relato Integrado 2022 da LATAM S.A., não tenham sido elaborados de acordo com o Padrão GRI nos aspectos e indicadores indicados em escopo.

RELATÓRIO DE MELHORIAS

Além disso, apresenta-se à empresa um relatório de oportunidades de melhoria orientadas a reforçar aspectos de gestão e a capacidade de representação de seu desempenho em sustentabilidade.

RESPONSABILIDADES DO GRUPO LATAM E DA DELOITTE

A preparação do Relatório Integrado LATAM 2022, 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 uma carta independente com base nos procedimentos aplicados na nossa revisão.

Este relatório foi preparado exclusivamente a pedido do grupo LATAM, conforme os termos estabelecidos na proposta de serviço.

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 27/03/2023.

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 2022 do grupo LATAM.

Atenciosamente,

Deloitte

Anexos



NESTE CAPÍTULO

- 109** **Quem somos**
 - Constituição legal
 - Objeto da Sociedade
 - Propriedades, instalações e equipamentos
 - Marcas, patentes, licenças e franquias
 - Canais de vendas
 - Informação complementar
- 112** **Governança corporativa**
 - Acordo de Acionistas
 - Composição do Conselho de Administração
 - Relatório Anual da Gestão do Comitê de Diretores
 - Principais executivos
- 126** **Nosso negócio**
 - Marco regulatório
 - Fatos Relevantes
 - Fatores de risco
- 185** **Compromisso com o futuro**
 - Gases de efeito estufa
 - Emissões atmosféricas significativas
- 187** **Colaboradores**
 - Perfil dos colaboradores
 - Licença-maternidade e paternidade
 - Relações de trabalho
 - Liberdade de associação
 - Greves e paralisações

Quem somos

GRUPO LATAM

LATAM AIRLINES GROUP S.A.

RUT: 89.862.200-2

Domicílio: Santiago, Chile

Nomes fantasia: LATAM Airlines, LATAM Airlines Group, LATAM Group, LAN Airlines, LAN Group e/ou LAN

CONSTITUIÇÃO LEGAL

Está constituída sob a forma de Sociedade de Responsabilidade Limitada, por escritura pública datada de 30 de dezembro de 1983, outorgada no Cartório Eduardo Avello Arellano, tendo-se registrado uma via na Junta Comercial de Santiago na folha 20.341 nº 11.248 do ano de 1983 e uma publicação no Diário Oficial em 31 de dezembro de 1983.

Por escritura pública datada de 20 de agosto de 1985, outorgada no Cartório de Miguel Garay Figueroa, a Sociedade é transformada em Sociedade Anônima, sob o nome de Línea Aérea Nacional Chile S.A. (atualmente, LATAM Airlines Group S.A.) que, por disposição expressa da Lei nº 18.400, tem a qualidade de continuação legal da empresa pública do Estado criada em 1929 sob o nome de Línea Aérea Nacional de Chile, em relação às concessões aeronáuticas e de radiocomunicações, direitos de tráfego e outras concessões administrativas.

OBJETO DA SOCIEDADE

a) Comércio do transporte aéreo e/ou terrestre em qualquer das suas modalidades, seja de passageiros,

correio, carga e tudo o que esteja direta ou indiretamente relacionado a essa atividade, dentro e fora do país, por conta própria ou de terceiros;

b) Prestação de serviços relacionados à manutenção e ao reparo de aeronaves, próprias ou de terceiros;

c) Desenvolvimento e exploração de outras atividades derivadas do objetivo social e/ou vinculadas, conexas, contributivas ou complementares;

d) Comércio e desenvolvimento de atividades relacionadas a viagens, turismo e hotelaria; e

e) Participação em sociedades de qualquer tipo ou natureza que permitam à sociedade cumprir os seus propósitos.

PROPRIEDADES, INSTALAÇÕES E EQUIPAMENTOS

NCG 461: 6.4 PROPRIEDADES E INSTALAÇÕES

Chile

• **Sede:** as principais instalações da LATAM no Chile estão localizadas próximas ao Aeroporto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez, em Santiago. O complexo possui escritórios, salas de reunião, espaços

de treinamento, refeitórios e cabines de simulação utilizadas nos processos de treinamento da tripulação. Os escritórios corporativos, por sua vez, estão localizados em Santiago.

• **Base de manutenção:** parte da área do Aeroporto Internacional de Santiago. Inclui um hangar de aeronaves, armazéns e um escritório, bem como um espaço de estacionamento de aeronaves que pode acomodar 30 aeronaves de curto alcance ou 10 de longo alcance.

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

Brasil

• **Sede:** as principais instalações da LATAM Airlines Brasil estão localizadas na cidade de São Paulo, em hangares localizados no Aeroporto de Congonhas e adjacências, que são alugados à Infraero, administradora aeroportuária local. A Academia de Serviços também fica próxima ao aeroporto, onde são realizados processos de seleção, treinamento, simulados e atendimentos médicos.

• **Base de manutenção:** está localizada em São Carlos, no interior de São Paulo. Além dessa unidade, a LATAM Brasil também possui espaços para 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 Central de Atendimento e escritórios da subsidiária LATAM Travel, todos localizados na cidade de São Paulo.

Outras localidades

• A LATAM também possui instalações no Aeroporto Internacional de Miami (Estados Unidos), arrendadas pelo aeroporto por meio de um contrato de concessão. Compreendem um edifício corporativo, armazéns de carga, com área refrigerada, uma plataforma de estacionamento de aeronaves e um hangar de manutenção com oficinas, armazéns e escritórios próprios.

• Na Argentina, Colômbia, Equador e Peru, as filiais da LATAM mantêm contratos de locação de escritórios administrativos e comerciais, hangares e áreas de manutenção por meio de concessões aeroportuárias.

Quem somos

GRUPO LATAM

MARCAS, PATENTES, LICENÇAS E FRANQUIAS

NCG 461: 6.2 NEGÓCIOS | GRI 2-1

A marca LATAM foi registrada na Argentina, Austrália, Bolívia, Canadá, China, Colômbia, Coreia do Sul, Costa Rica, Cuba, Equador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Hong Kong, Índia, Japão, México, Nicarágua, Nova Zelândia, Panamá, Paraguai, Peru, República Dominicana, Taiwan, União Europeia, Uruguai, Estados Unidos e Venezuela; A marca LATAM Airlines está registrada na Argentina, Bolívia, China, Colômbia, República Dominicana, Cuba, Equador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Índia, Japão, México, Nicarágua, Panamá, Paraguai, Peru, Coreia do Sul, Taiwan, União Europeia, Uruguai e Venezuela.

A LATAM Airlines Argentina está registrada na Argentina; LATAM Airlines Colombia está registrada na Colômbia; LATAM Airlines Ecuador está registrada no Equador; LATAM AIRLINES PARAGUAY está registrada no Paraguai e LATAM Airlines Peru está registrada no Peru. LATAM Cargo está registrada e/ou renovada na Argentina, Bolívia, Colômbia, Equador, México, Paraguai, Peru, União Europeia, Reino Unido, Uruguai, Estados Unidos e

Venezuela. LATAM Cargo Brasil está registrada no Brasil; LATAM Cargo Colombia está registrada na Colômbia; LATAM Cargo Mexico está registrada no México.

A LATAM Corporate está registrada na Argentina, Bolívia, Colômbia, Costa Rica, República Dominicana, Equador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicarágua, Panamá, Paraguai, Peru, União Europeia, Reino Unido e Uruguai. A LATAM Fidelidade está registrada nos seguintes países: Argentina, Austrália, Colômbia, Equador, México, Nova Zelândia, Paraguai, Peru, União Europeia, Reino Unido, Uruguai e Estados Unidos. FIDELIDAD está registrada na Argentina; FIDELIDAD TAM está registrada no Paraguai; LATAM Líneas Aéreas está registrada na Argentina, Colômbia, Equador e Peru; LATAM MRO está registrada na Argentina; Bolívia, Colômbia, Equador, México, Paraguai, Peru, União Europeia, Reino Unido, Uruguai, Estados Unidos e Venezuela. LATAM Pass está registrada e/ou renovada na Argentina, Bolívia, Colômbia, Equador, México, Nova Zelândia, Paraguai, Peru, União Europeia, Reino Unido, Uruguai, Estados Unidos e Venezuela. LATAM Pass Miles está

registrada na Nova Zelândia e na Austrália. LATAM Tours está registrada na Argentina, Colômbia, Equador e Peru. LATAM Trade está registrada na Argentina, Bolívia, Colômbia, Costa Rica, República Dominicana, Equador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicarágua, Panamá, Paraguai, Peru, União Europeia, Reino Unido e Uruguai. A marca LATAM Travel está registrada na Argentina, Bolívia, Colômbia, Equador, México, Paraguai, Peru, União Europeia, Reino Unido, Uruguai, Estados Unidos e Venezuela; a marca LATAM Travel Solutions está registrada no Panamá; LATAM Viagens está registrada no Brasil; LATAM, JUNTOS MÁS LEJOS está registrada na Argentina e no Equador. LATAM, TOGETHER, FURTHER, está registrada na Austrália, Nova Zelândia, Reino Unido e União Europeia.

A LATAMPLAY está registrada na Argentina, Colômbia e Equador. A LATIN Airline Network está registrada no México, Nicarágua, Nova Zelândia, Reino Unido e União Europeia. LIBREVOLADOR está registrado na Bolívia, Equador, Paraguai e Peru. LIBREVOLADORES está registrada na Bolívia, Equador, Paraguai e Peru. LIDERES DEL SERVICIO está registrado na Argentina; LÍNEA Aérea

Carguera de Colombia está registrado na Colômbia.

A TAM solicitou registro de marca, registrou ou renovou as seguintes marcas no Brasil: LATAM; LATAM Airlines; LATAM Airlines Brasil; LATAM Cargo, LATAM Cargo Brasil; LATAM Fidelidade; LATAM MRO, LATAM Pass; LATAM Trade; TAM Linhas Aéreas; LATAM Travel; LATAM Viagens; LATAMPLAY; Mercado LATAM; VAMOS LATAM.

Quem somos

GRUPO LATAM

CANAIS DE VENDA

NCG 461: 6.2 NEGÓCIOS

Operação de passageiros:

- Escritórios do aeroporto
- Contact Center
- Agências presenciais
- Agências *on-line*
- Escritórios de vendas
- Site (LATAM.COM)
- Sites de outras companhias aéreas

Operações de carga:

- Escritórios do aeroporto
- Contact Center
- Agências
- Site (LATAMCARGO.COM)
- *Marketplaces* (Agencia Virtual)

INFORMAÇÃO ADICIONAL

NCG 461: 6.1 NEGÓCIOS

Seguros aeronáuticos: o grupo LATAM possui Seguro Aeronáutico, incluindo Casco e Responsabilidade Civil, que cobre os riscos inerentes às operações aéreas, bem como perdas e danos a aeronaves, motores e peças, e responsabilidade civil de terceiros (passageiros, cargas, bagagens, aeroportos, etc.). O grupo LATAM é administrado em conjunto com o Grupo IAG (composto pela British Airways, Iberia e suas subsidiárias e franqueadas). O aumento dos volumes comercializados traduziu-se em melhorias de cobertura e preços mais competitivos.

Seguros gerais: incluem diversos riscos que eventualmente podem afetar o patrimônio da empresa, com coberturas multirriscos (incluindo riscos de incêndio, roubo, equipamentos de informática, remessas de títulos e outros), seguros de automóveis, seguros de transportes aéreos e marítimos e seguros de responsabilidade civil. Além disso, a empresa contrata seguros de vida, saúde suplementar e acidentes que cobrem o pessoal do grupo.

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

Fornecedores: em 2022, 29 fornecedores representaram individualmente mais de 10% da sua categoria: Talma, Orbital e Acciona (aeroporto); Unilode Aviation Solutions, Envirotainer, STI e American Sales & Management (gestão local); Airbus e Boeing (técnico), Gate Gourmet e LSG Sky Chefs (catering a bordo); Google e Globant (TI e sistemas); Clearly Gottlieb e Accenture (serviços profissionais); Expeditors (transportes), Facebook e Graphene (marketing); Infraero (infraestrutura); Alelo, CAE e Amil (serviços a colaboradores); API Lodging Solutions e Pullman MIA (hotéis); Everfit (uniformes); e Petrobras, WFS, Copec e Repsol (combustíveis).

Governança corporativa

ESTRUTURA DE PROPRIEDADE

ACORDO DE ACIONISTAS

Na data ou perto da data de saída da LATAM do processo de falência (a “Data de Vigência”), de acordo com os termos e condições do plano do Capítulo 11 confirmado pelo Tribunal de Falências em 18 de junho de 2022, os Credores Garantidores e os Acionistas Garantidores celebraram um Acordo de Acionistas (o “Acordo de Acionistas”) que prevê, entre outras coisas, que: (A) Por um período de dois anos a partir da Data de Vigência, as partes do Acordo de Acionistas votarão com suas ações para que o Conselho de Administração da LATAM Airlines Group S.A. seja integrado, tanto inicialmente quanto no preenchimento das respectivas vagas, por nove conselheiros que, de acordo com a legislação chilena, serão nomeados da seguinte forma: (i) Cinco conselheiros, incluindo o vice-presidente do Conselho de Administração da LATAM Airlines Group S.A., indicados pelos Credores Garantidores; e (ii) quatro conselheiros, incluindo o Presidente do Conselho de Administração da LATAM Airlines Group S.A. (que será de nacionalidade chilena), indicados pelos Acionistas Garantidores; e (B) durante os primeiros cinco anos após a Data de Vigência, no caso de liquidação ou dissolução da LATAM Airlines Group S.A., as recuperações das ações entregues em troca da Classe B dos Novos Títulos

Conversíveis, na medida em que a opção de conversão for exercida em virtude da mesma, ficarão subordinadas a qualquer direito de recuperação por quaisquer ações entregues ou a serem entregues no momento da conversão dos Novos Títulos Conversíveis de Classe A ou Classe C, em cada caso detidas pelos Credores Garantidores na Data de Vigência.

COMPOSIÇÃO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA LATAM AIRLINES GROUP

Em 15 de novembro de 2022, Ignacio Cueto Plaza foi eleito Presidente do Conselho de Administração.

Em 15 de novembro de 2022, o Conselho de Administração da LATAM Airlines Group foi renovado, com a eleição de Ignacio Cueto Plaza, Bornah Moghbel, Enrique Cueto Plaza, Frederico Curado, Antonio Gil Nievas, Michael Neruda, Bouk van Geloven, Sonia J.S. Villalobos e Alexander Wilcox.

GESTÃO DA LATAM AIRLINES GROUP

O CEO da LATAM é o funcionário de mais alto escalão da LATAM Airlines Group e se reporta diretamente ao Conselho de Administração da LATAM. O CEO da LATAM é responsável pela supervisão, direção e controle geral dos negócios da LATAM Airlines Group. Em caso de eventual saída do atual CEO da LATAM, nosso Conselho de Administração selecionará seu sucessor após receber recomendações do Comitê de Liderança.

A sede da LATAM Airlines Group permanece em Santiago, Chile.

CONVENÇÕES DE VOTAÇÃO, TRANSFERÊNCIAS E OUTROS ACORDOS

Convenções de Votação

As partes do acordo de acionistas da Holdco I e da TAM concordaram em usar o voto das suas ações com direito da Holdco I e da TAM para efetivar os acordos relativos à representação no Conselho de Administração da TAM, mencionados acima.

Restrições de transferência

De acordo com os acordos de acionistas acima mencionados, a TEP Chile pode vender todas as ações com direito a voto da Holdco I da sua propriedade como um bloco, sujeito ao cumprimento das disposições de venda em bloco, se ocorrer um evento de liberação (conforme descrito abaixo). Um “evento de liberação” acontecerá se (i) ocorrer um aumento de capital da LATAM Airlines Group, (ii) a TEP Chile não exercer todos os seus direitos de preferência concedidos pela legislação chilena vigente em relação a tal aumento de capital referente a todas as suas ações ordinárias restritas da LATAM Airlines Group e (iii) uma vez concluído o referido aumento de capital, a pessoa designada pela TEP Chile para sua eleição no Conselho de Administração da LATAM Airlines Group com a ajuda do Grupo Cueto não for eleita para o Conselho de Administração da LATAM Airlines Group. Em decorrência da implementação da reestruturação prevista no nosso Plano de Reorganização, ocorreu um “evento de liberação”. No entanto, nenhuma venda das ações com direito a voto da Holdco I detidas pela TEP Chile foi implementada.

Governança corporativa

ESTRUTURA DE PROPRIEDADE

ACORDO DE ACIONISTAS

Restrição às transferências de ações da TAM

A LATAM concordou, no acordo de acionistas da Holdco I, em não vender ou transferir nenhuma das ações da TAM para nenhuma pessoa (que não sejam nossas filiais) em momento algum, enquanto a TEP Chile detiver ações com direito a voto da Holdco I. No entanto, a LATAM terá o direito de realizar tal venda ou transferência se, no momento de tal venda ou transferência, a LATAM (ou seu beneficiário) adquirir todas as ações com direito a voto da Holdco I de propriedade da TEP Chile em um valor igual à base tributária então vigente da TEP Chile em ações e quaisquer custos que a TEP Chile deva incorrer para fins de tal venda ou transferência. A TEP Chile nos concedeu irrevogavelmente o direito de comprar todas as ações com direito a voto da Holdco I de propriedade da TEP Chile em relação a tal venda.

Opção de Conversão

Segundo o acordo de acionistas da Holdco I, temos o direito unilateral de converter nossas ações sem o direito de voto da Holdco I em ações com direito de voto da Holdco I no sentido mais amplo permitido pela lei e aumentar nossa representação nos Conselhos de Administração da TAM e Holdco I, desde que seja permitido de acordo com as leis de controle de propriedades no Brasil e

outras leis aplicáveis, se a conversão não tiver efeitos adversos (como definido anteriormente na seção "Restrições de Transferência"). Em fevereiro de 2019, concluímos os procedimentos para a troca de ações da Holdco I S.A., por meio dos quais a LATAM Airlines Group S.A. aumentou sua participação indireta na TAM S.A. de 48,99% para 51,04%. Esta operação foi realizada de acordo com a Medida Provisória 863/2018, de 13 de dezembro de 2018, por meio da qual é permitida a participação de até 100% do capital estrangeiro em companhias aéreas no Brasil.

Se pudermos comprar e/ou converter nossas ações e não exercermos oportunamente nosso direito de fazê-lo, os acionistas controladores da TAM terão o direito de nos oferecer suas ações da Holdco I com direito a voto em um valor igual à contraprestação da venda.

Compra de ações da TAM

As partes concordaram que todas as aquisições de ações ordinárias da TAM pela LATAM Airlines Group, Holdco I, TAM ou qualquer uma de suas respectivas subsidiárias a partir do momento efetivo da combinação serão feitas pela Holdco I.

Governança corporativa

INSTÂNCIAS DE DECISÃO

COMPOSIÇÃO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

NCG 461: 3.2 CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

PERFIL DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO ¹		
NCG 461 3.2 CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO GRI 2-9		
	Homens	Mulheres
Por sexo	8	1
Por nacionalidade		
Brasil	1	1
Chile	2	0
Espanha	1	0
Estados Unidos	3	0
Países Baixos	1	0
Por faixa etária		
Menos de 30 anos	0	0
De 30 a 40 anos	3	0
De 41 a 50 anos	0	0
De 51 a 60 anos	3	1
De 61 a 70 anos	2	0
Mais de 70 anos	0	0
Por tempo de casa		
Menos de 3 anos	7	0
De 3 a 6 anos	1	1
Mais de 6 e até 9 anos	0	0
Mais de 9 e até 12 anos	0	0
Mais de 12 anos	0	0
Pessoas com deficiência	0	0

¹ Não há conselheiros suplentes; todos são titulares.



IGNACIO CUETO

PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
RUT: 7.040.324-2

Ignacio Cueto é conselheiro da LATAM Airlines Group e presidente do Conselho de Administração desde 2017. Sua trajetória começou há mais de 30 anos. Em 1985, tornou-se vice-presidente de Vendas da Fast Air Carrier, e depois ocupou a gerência de Serviços e a gerência Gerente Comercial do escritório de vendas da empresa em Miami. Foi membro do Conselho de Administração da Ladeco, da LAN e da LAN Cargo. Foi CEO do negócio de Passageiros e presidente e diretor de Operações da LAN de 2005 até a combinação de negócios com a TAM em 2012. Liderou o estabelecimento das filiais da LATAM na América do Sul, bem como a implementação de parcerias com outras companhias aéreas.



BORNAH MOGHBEL

VICE-PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
RUT: ESTRANGEIRO

Bornah Moghbel é vice-presidente do Conselho de Administração da LATAM Airlines Group desde novembro de 2022. É cofundador e sócio da Sixth Street, uma empresa global de investimentos, líder do setor que fornece soluções de capital para empresas em todas as fases de crescimento. Em Nova York, Moghbel lidera o investimento corporativo da Sixth Street nos mercados públicos, bem como seu negócio de investimento de ativos globais. Depois de cofundar a Sixth Street em 2009, estabeleceu a presença da empresa na Europa antes de retornar aos Estados Unidos em 2016. Antes de ingressar na Sixth Street, foi investidor na Silver Point Capital e trabalhou no Grupo de Patrocinadores Financeiros do UBS Investment Bank. Moghbel é formado em Economia com honras e conta com especialização em Administração de Empresas pela Universidade da Califórnia, Berkeley.

Governança corporativa

INSTÂNCIAS DE DECISÃO

COMPOSIÇÃO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

NCG 461: 3.2 CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO



ENRIQUE CUETO

CONSELHEIRO TITULAR
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 associação entre LAN e TAM em junho de 2012. Entre 1983 e 1993, foi gerente geral da Fast Air, uma companhia aérea de carga chilena. Posteriormente, em 1993 e 1994, integrou o Conselho de Administração da LAN Airlines e, depois, tornou-se CEO da LAN, cargo que ocupou até junho de 2012. É membro do Conselho de Administração da Fundação Endeavor, organização que promove o empreendedorismo no Chile. Cueto é formado em Economia pela Universidade Católica do Chile.



FREDERICO CURADO

CONSELHEIRO TITULAR
RUT: ESTRANGEIRO

Frederico Curado é conselheiro independente do Conselho de Administração da LATAM Airlines Group desde novembro de 2022. Desde 2013, também é conselheiro independente da Transocean, presidente do Comitê de Saúde, Segurança e Sustentabilidade da empresa e membro do Comitê de Governança Corporativa. Atua como conselheiro independente da ABB desde 2016 e preside seu Comitê de Remuneração. Foi CEO da Embraer de 2007 a 2016 e da Ultrapar de 2017 a 2021. Curado é formado em Engenharia Mecânica Aeronáutica pelo Instituto de Tecnologia Aeronáutica (ITA) e possui MBA Executivo pela Universidade de São Paulo, Brasil.



ANTONIO GIL NIEVAS

CONSELHEIRO TITULAR
RUT: 23.605.789-5

Antonio Gil Nievas passou a integrar o Conselho da LATAM Airlines Group em novembro de 2022. É membro do Conselho da SQM, uma empresa chilena que negocia ações na Bolsa de Nova York. Tem mais de 25 anos de experiência em cargos de liderança estratégica, gestão e finanças e investimentos nos âmbitos mundial, europeu e latino-americano. Foi CEO do Moneda Asset Management e trabalhou no JP Morgan nos cargos de Managing Director, CFO global e membro dos comitês executivos globais de vários negócios. Começou sua carreira profissional como consultor estratégico para o BCG na Espanha. É formado em engenharia industrial com especialidade em eletrônica pela Escola Técnica Superior de Engenharia (ICAI) da Universidade Pontifícia de Comillas, na Espanha. Fez MBA na Harvard Business School e participou do Programa Executivo em Stanford.



MICHAEL NERUDA

CONSELHEIRO TITULAR
RUT: ESTRANGEIRO

Michael Neruda é membro do Conselho de Administração da LATAM Airlines Group desde novembro de 2022. É sócio da Sixth Street, uma empresa de investimentos sediada em São Francisco, líder global em soluções de capital para empresas em todas as fases de crescimento. Neruda coordena o investimento corporativo da Sixth Street em mercados públicos. Antes de ingressar na Sixth Street em 2015, foi diretor da Watershed Asset Management, responsável pelos investimentos nos setores de consumo e energia. Anteriormente, foi analista de investimentos na MHR Fund Management, Silver Point Capital e Merrill Lynch. Neruda é bacharel em Ciências de Gestão e Engenharia pela Universidade de Stanford, possui certificação CFA e atualmente atua no Conselho de Administração da Boys & Girls Clubs de São Francisco.

Governança corporativa

INSTÂNCIAS DE DECISÃO

COMPOSIÇÃO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

NCG 461: 3.2 CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO



BOUK VAN GELOVEN
CONSELHEIRO TITULAR
RUT: ESTRANGEIRO

Bouk van Geloven ingressou no Conselho de Administração da LATAM Airlines Group em novembro de 2022. É CEO da equipe de investimentos norte-americana da Strategic Value Partners LLC, na qual ingressou em 2014 com foco em setores como companhias aéreas, infraestrutura, embalagens e industriais. De 2011 a 2014, trabalhou na J.P. Morgan Cazenove e fez parte da equipe de consultoria de fusões e aquisições estratégicas (M&A). Van Geloven possui dois mestrados em Econometria e Finanças Quantitativas na Vrije Universiteit, em Amsterdã. Atuou em vários conselhos de administração enquanto estava na Strategic Value Partners LCC. Atualmente integra os conselhos da Klöckner Pentaplast e da Southern Graphics Systems e o Comitê Consultivo da Mattress Firm.



SONIA VILLALOBOS
CONSELHEIRA TITULAR
RUT: 21.743.859-4

Sonia Villalobos ingressou no Conselho de Administração da LATAM Airlines em 2018. É conselheira da Petrobras e da Telefônica Vivo, sócia-fundadora da Villalobos Consultoria e professora de pós-graduação em Finanças do Insper. Foi gestora de Fundos na América Latina (Chile), tendo administrado fundos mútuos e institucionais da Larrainvial AGF. Foi responsável por investimentos de private equity no Brasil, Argentina e Chile para a Bassini, Playfair & Associates, LLC. Formou-se em Administração Pública pela Escola de Administração de Empresas de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas (FGV EAESP) e tem mestrado em Finanças pela mesma instituição.



ALEXANDER WILCOX
CONSELHEIRO TITULAR
RUT: ESTRANGEIRO

Alexander Wilcox é membro do Conselho de Administração da LATAM Airlines Group desde outubro de 2020. Possui vasta experiência na indústria da aviação, tendo atuado em cargos executivos em diversas companhias aéreas de 1996 a 2005. É cofundador e CEO da JSX, empresa de transporte aéreo comercial público que opera voos charter nos Estados Unidos. Formou-se em Ciências Políticas e Língua Inglesa pela Universidade de Vermont.

Governança corporativa

INSTÂNCIAS DE DECISÃO

RELATÓRIO ANUAL DA

GESTÃO DO COMITÊ DE DIRETORES

NGC 461: 3.3 COMITÊS DO CONSELHO

DE ADMINISTRAÇÃO e 10. COMENTÁRIOS

DE ACIONISTAS E DO COMITÊ DE DIRETORES

De acordo com o disposto no item 5 do parágrafo 8 do Artigo 50 bis da Lei nº 18.046 sobre Sociedades Anônimas, o Comitê de Diretores da LATAM Airlines Group S.A. (a “Sociedade”, a “Companhia” ou “LATAM”) passa a emitir o seguinte relatório anual sobre sua gestão para o exercício de 2022.

I. INTEGRAÇÃO DO COMITÊ DE DIRETORES

Como parte da renovação do Conselho de Administração pela Assembleia Geral de 15 de novembro de 2022, o Comitê de Diretores da Sociedade era composto até aquela data pelos Srs. Eduardo Novoa Castellón, Patrick Horn García e Nicolás Eblen Hirmas. A partir de 15 de novembro de 2022, o Comitê fica composto pelos Srs. Frederico Curado, Sonia J.S. Villalobos e Michael Neruda. Vale destacar que o Sr. Curado detém a condição de conselheiro independente e preside o Comitê.

II. RELATÓRIO DE ATIVIDADES DO COMITÊ

Durante o exercício de 2022, o Comitê de Diretores reuniu-se 46 vezes para exercer suas competências e cumprir seus deveres de acordo com o artigo 50 bis da Lei nº. 18.046 das Sociedades Anônimas, bem como examinar ou avaliar os demais assuntos que o Comitê de Diretores julgar necessários, que, diante de um ano que continua a ser marcado, sobretudo, pela pandemia da covid-19 e pelo Procedimento Capítulo 11 nos Estados Unidos (doravante “Capítulo 11”), concentram-se principalmente em questões relacionadas ao plano de reestruturação da Companhia com vista à saída do Capítulo 11.

As principais questões abordadas são relatadas a seguir.

Exame do balanço e das Demonstrações Financeiras

O Comitê de Diretores examinou e revisou as Demonstrações Financeiras da Sociedade em 31 de dezembro de 2021, bem como no encerramento dos trimestres findos em 31 de março, 30 de junho e 30 de setembro de 2022, em sessões extraordinárias nas datas 8 de março, 10 de maio, 9

de agosto e 8 de novembro de 2022, respectivamente, incluindo os pareceres dos Auditores Externos da Sociedade, *PriceWaterhouseCoopers Consultores*, Auditores SPA (“PwC”), que participaram das 4 sessões.

Revisão dos relatórios de imparidade

Nas sessões realizadas nos dias 24 de janeiro, 11 de abril, 8 de julho e 11 de outubro de 2022, o Comitê de Diretores abordou questões relacionadas à análise de indícios de imparidade de determinados ativos inclusos nas Demonstrações Financeiras da unidade geradora de caixa Transporte Aéreo. Foram discutidos detalhadamente os resultados do teste de imparidade em dezembro de 2021 e setembro de 2022, bem como a análise dos indícios de imparidade em 31 de março e 30 de junho de 2022, respectivamente, concluindo que não existem indícios de imparidade que justifiquem a necessidade da Companhia realizar testes adicionais nessas datas nem efetuar o ajuste contábil dos ativos na data do teste.

Sistemas de compensação para executivos e colaboradores

Na reunião realizada em 7 de março de 2022, o Comitê examinou os atuais sistemas e políticas de remuneração e os planos de compensação dos principais executivos e colaboradores da Sociedade.

Auditoria interna

Nas sessões ordinárias e extraordinárias do Comitê de Diretores realizadas em 24 de janeiro, 15 de março, 9 de maio, 13 de junho, 8 de agosto, 22 de agosto, 11 de outubro, 14 de novembro e 14 de dezembro de 2022, foram analisadas questões referentes à Auditoria Interna. Foi revisado o estado do plano de Auditoria Interna realizado durante o ano de 2021, destacando a quantidade de projetos que foram abordados, os aspectos relevantes dos trabalhos realizados e a apresentação dos relatórios de auditoria em que são analisados os riscos mais importantes, a apresentação e acordo do plano de trabalho para o ano de 2022 e o andamento dos trabalhos relacionados ao referido plano, bem como o andamento do plano de transformação de Auditoria Interna e Riscos.

Auditorias de acordo com os regulamentos SOX

Nas sessões do Comitê de Diretores de 24 de janeiro, 7 de março, 9 de maio, 11 de outubro, 14 de novembro e 14 de dezembro de 2022, foi apresentado o planejamento a seguir em termos dos regulamentos SOX para certificação do ano de 2022. Também foram relatados os resultados obtidos na certificação SOX durante o ano de 2021, as questões mais relevantes a

Governança corporativa

INSTÂNCIAS DE DECISÃO

RELATÓRIO ANUAL DA

GESTÃO DO COMITÊ DE DIRETORES

NGC 461: 3.3 COMITÊS DO CONSELHO

DE ADMINISTRAÇÃO e 10. COMENTÁRIOS

DE ACIONISTAS E DO COMITÊ DE DIRETORES

serem consideradas durante o ano de 2022, os projetos da Companhia que podem afetar os regulamentos SOX, os principais impactos das contingências da covid-19 e Capítulo 11, e um cronograma a seguir em relação a esta certificação durante o ano de 2022.

Serviços de auditoria externa

Na reunião realizada em 13 de junho de 2022, a PwC apresentou o plano de trabalho a seguir quanto à Auditoria Externa durante o ano de 2022, abordando questões relacionadas aos requisitos regulamentares relativos à comunicação e entregáveis de trabalho, à composição da equipe da PwC, à abordagem consolidada da auditoria, aos avanços obtidos durante o ano na revisão dos controles internos e ao cronograma de atividades e comunicações que serão mantidas com os membros do Comitê.

Processo de licitação para serviços de auditoria externa

Nas sessões ordinárias e extraordinárias do Comitê de Diretores realizadas nos dias 9 de maio, 8 e 15 de julho e 8 de agosto de 2022, foi analisado o processo de licitação para Auditores Externos a fim de propor ao Conselho de Administração e posteriormente à Assembleia Geral os candidatos para sua eleição final.

Gestão de riscos corporativos

Nas sessões ordinárias e extraordinárias do Comitê de Diretores realizadas em 18 de janeiro, 11 de abril e 22 de agosto de 2022, foram revistos assuntos relacionados a riscos corporativos, incluindo prevenção, modelo de risco e seu status.

Segurança

Nas sessões do Comitê de Diretores de 7 de março e 8 de julho de 2022, foram analisados diversos assuntos relacionados à segurança, como a segurança física e aérea e a Lei de Proteção de Dados.

Compliance

O Comitê de Diretores, nas sessões ordinárias de 11 de abril e 12 de setembro de 2022, recebeu os relatórios e treinamento do atual Programa de *Compliance* e seus principais conteúdos, entre os quais se destacam o comprometimento da alta administração, os regulamentos e leis mais relevantes, o desenvolvimento de políticas, formação e comunicação, o status dos *Third Party Intermediaries* (“TPIs”), a identificação e gestão dos riscos de *Compliance*, o relatório de *Compliance* a nível corporativo, entre outros.

Políticas LATAM

Nas sessões de 9 de maio, 8 de julho e 8 de agosto de 2022, foram analisadas tanto as modificações das políticas existentes quanto algumas novas políticas, entre as quais a Política de Controle de Acesso Lógico à Informação, Política de Gestão de Riscos, Política de Rendimento de Fundos e Política de Fundos Fixos.

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

Na sessão do Comitê de 13 de junho de 2022, dando cumprimento à obrigação de reporte estabelecida na Política de OPR, a administração informou o Comitê de Diretores sobre: (i) as operações habituais realizadas pelo grupo LATAM com as filiais em que sua participação seja inferior a 95%, (ii) as principais operações realizadas entre empresas do grupo LATAM, em geral, e (iii) as operações divulgadas na nota que acompanha as Demonstrações Financeiras sobre transações com partes relacionadas.

Revisão do financiamento DIP (debtor-in-possession) no âmbito do Procedimento Capítulo 11

Nas sessões ordinárias e extraordinárias do Comitê de Diretores realizadas nos dias 7, 9 e 16 de

fevereiro, 4, 6, 13, 14 e 15 de março, 5 de abril, 7 de junho, 1º de setembro e 11 de outubro, o Comitê de Diretores revisou e analisou as informações relativas ao Financiamento DIP (*debtor-in-possession*) no âmbito do Procedimento Capítulo 11, cumprindo-se a regulamentação relativa a operações com partes relacionadas, nos casos correspondentes. Da mesma forma, nas sessões de 7 de março e 5 de abril, foram discutidas minutas relacionadas ao Financiamento DIP.

Revisão do Plano de Reorganização no âmbito do Procedimento Capítulo 11

Nas reuniões do Comitê de Diretores de 4, 6, 8, 10 e 11 de janeiro, 3, 7, 9 e 16 de fevereiro, 4, 6, 13, 14 e 15 de março, 5, 20 e 28 de março, 4, 6 e 10 de maio, 7 de junho e 1º de setembro de 2022, o Comitê de Diretores revisou e analisou a informação que foi apresentada com relação ao plano de reorganização e financiamento (o “Plano de Reorganização”) no âmbito do Procedimento Capítulo 11 nos Estados Unidos.

Práticas de governança corporativa

Na reunião do Comitê de Diretores de 11 de abril de 2022, foi aprovada a revogação do Regulamento Geral n.º 385 da Comissão para o Mercado

Governança corporativa

INSTÂNCIAS DE DECISÃO

RELATÓRIO ANUAL DA

GESTÃO DO COMITÊ DE DIRETORES NCG 461: 3.3 COMITÊS DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO e 10. COMENTÁRIOS DE ACIONISTAS E DO COMITÊ DE DIRETORES

Financeiro (CMF) e o novo Regulamento Geral n.º 461 do CMF que passaria a ser aplicável à LATAM a partir do Relatório 2022, apresentado em 2023. Além disso, nesta mesma sessão, foi ratificado o Anexo I do regulamento n.º 385, que já havia sido revisado para envio ao Conselho de Administração.

Recomendações do Comitê de Diretores

Por outro lado, o Comitê de Diretores fez as recomendações indicadas, por ocasião da nomeação dos Auditores Externos da Sociedade e dos Classificadores Privados de Risco para o exercício de 2022.

Relatório de Atividades por Sessão do Comitê de Diretores

O Comitê de Diretores reuniu-se e realizou sessões nas ocasiões indicadas abaixo, com uma breve relação dos assuntos examinados em cada uma dessas sessões.

- 1)** Sessão Extraordinária n.º 55 – 04/01/2022
 - Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.
- 2)** Sessão Extraordinária n.º 156 – 06/01/2022
 - Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.

- 3)** Sessão Extraordinária n.º 157 – 08/01/2022
 - Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.

- 4)** Sessão Extraordinária n.º 158 – 10/01/2022
 - Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.

- 5)** Sessão Extraordinária n.º 159 – 11/01/2022
 - Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.
 - Backstop Commitment Agreement (BCA).

- 6)** Sessão Extraordinária n.º 160 – 18/01/2022
 - Modelo de Gestão de Riscos.

- 7)** Sessão Ordinária n.º 228 – 24/01/2022
 - Status de Certificação SOX.
 - Questão Investigação Legal/ Compliance.
 - Atualização da questão *Environment, Health, Safety Management* (EHS).
 - Questão reservada ao CEO.
 - Teste de imparidade em relação à Demonstração Financeira de 31/12/2021.
 - Relatório da Deloitte, encerramento da consultoria.
 - Questões de Auditoria Interna.

- 8)** Sessão Extraordinária n.º 161 – 03/02/2022
 - Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.

- 9)** Sessão Extraordinária n.º 162 – 07/02/2022
 - Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.
 - Refinanciamento do DIP.

- 10)** Sessão Extraordinária n.º 163 – 09/02/2022
 - Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.
 - Refinanciamento do DIP.

- 11)** Sessão Extraordinária n.º 164 – 16/02/2022
 - Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.
 - Refinanciamento do DIP.

- 12)** Sessão Extraordinária n.º 165 – 04/03/2022
 - Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.
 - Refinanciamento do DIP.

- 13)** Sessão Extraordinária n.º 166 – 06/03/2022
 - Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.
 - Refinanciamento do DIP.

- 14)** Sessão Ordinária n.º 229 – 07/03/2022
 - Atualização de questões do DIP.
 - Relatório anual de gestão do Comitê de Diretores.
 - Resultados da Certificação SOX 2021.
 - Questões corporativas (proposta de auditores externos e classificadores privados de risco para o ano de 2022).
 - Atualização da questão *Environment, Health, Safety Management* (EHS).
 - Sistemas de Remuneração e Planos de Compensação para Executivos e Colaboradores da Sociedade.
 - Análise de risco – Equipe de segurança.

- 15)** Sessão Extraordinária n.º 167 – 08/03/2022
 - Revisão do MOR referente ao mês de dezembro de 2021 no âmbito do cumprimento das obrigações decorrentes do Procedimento Capítulo 11.
 - Revisão das Demonstrações Financeiras em 31/12/2021.
 - Revisão das Demonstrações Financeiras de 31/12/2022 por parte da PwC.
 - Revisão do MOR referente ao mês de janeiro de 2022 no âmbito do cumprimento das obrigações decorrentes do Procedimento Capítulo 11.

- 16)** Sessão Extraordinária n.º 168 – 13/03/2022
 - Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.
 - Refinanciamento do DIP.



Governança corporativa

INSTÂNCIAS DE DECISÃO

RELATÓRIO ANUAL DA

GESTÃO DO COMITÊ DE DIRETORES

NCG 461: 3.3 COMITÊS DO CONSELHO

DE ADMINISTRAÇÃO e 10. COMENTÁRIOS

DE ACIONISTAS E DO COMITÊ DE DIRETORES

17) Sessão Extraordinária
n.º 169 – 14/03/2022

- Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.
- Refinanciamento do DIP.

18) Sessão Extraordinária
n.º 170 – 15/03/2022

- Objetivos para 2022 e plano de transformação
- Proposta de Plano de Auditoria Interna 2022.

19) Sessão Extraordinária
n.º 171 – 15/03/2022

- Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.
- Refinanciamento do DIP.

20) Sessão Extraordinária
n.º 172 – 29/03/2022

- Revisão do MOR referente ao mês de fevereiro de 2022 no âmbito do cumprimento das obrigações decorrentes do Procedimento Capítulo 11.

21) Sessão Extraordinária
n.º 173 – 05/04/2022

- Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.
- Refinanciamento do DIP.

22) Sessão Ordinária
n.º 230 – 11/04/2022

- Norma Geral n.º 385 da CMF.

• Atualização da questão *Environment, Health, Safety Management* (EHS).

- Índícios de imparidade em relação às Demonstrações Financeiras de 31/03/2022.
- Encerramento abril de 2022 /SAP.
- Atualização de questões de *Compliance*.
- Status do Pilar de Risco.

23) Sessão Extraordinária
n.º 174 – 20/04/2022

- Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.

24) Sessão Extraordinária
n.º 175 – 28/04/2022

- Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.
- Questão relativa à Apólice de Seguros.

25) Sessão Extraordinária
n.º 176 – 04/05/2022

- Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.

26) Sessão Extraordinária
n.º 177 – 06/05/2022

- Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.

27) Sessão Ordinária
n.º 231 – 09/05/2022

- Questão reservada de Auditoria Interna.
- Gestão ambiental e risco geopolítico.
- Processo licitatório de Auditores Externos.

• Política de Controle de Acesso Lógico à Informação e atualização da questão de *Environment, Health, Safety Management* (EHS).

- Planejamento SOX 2022.
- Outras questões de Auditoria Interna.

28) Sessão Extraordinária
n.º 178 – 10/05/2022

- Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.

29) Sessão Extraordinária
n.º 179 – 10/05/2022

- Revisão do MOR referente ao mês de março de 2022 no âmbito do cumprimento das obrigações decorrentes do Procedimento Capítulo 11.
- Revisão das Demonstrações Financeiras em 31/03/2022.
- Revisão completa das Demonstrações Financeiras de 31/03/2022 por parte da PwC.

30) Sessão Ordinária
n.º 180 – 07/06/2022

- Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.
- Refinanciamento do DIP.
- Financiamento de saída do Capítulo 11.

31) Sessão Ordinária
n.º 232 – 13/06/2022

- Venda do motor para a Delta.
- Plano 2022 Auditor Externo PwC.
- Apresentação de questões fiscais e operações com partes relacionadas.

• Status do Projeto Brownfield.

- Questões de Auditoria Interna.

32) Sessão Extraordinária
n.º 181 – 14/06/2022

- Revisão do MOR referente ao mês de abril de 2022 no âmbito do cumprimento das obrigações decorrentes do Procedimento Capítulo 11.

33) Sessão Ordinária
n.º 233 – 08/07/2022

- Índícios de imparidade em relação às Demonstrações Financeiras de 30/06/2022.
- Status da questão da Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD).
- Coordenação do processo de Licitação de Auditoria Externa.
- Atualização da questão *Environment, Health, Safety Management* (EHS).
- Atualizações das Políticas da LATAM.

34) Sessão Extraordinária
n.º 182 – 12/07/2022

- Revisão do MOR referente ao mês de maio de 2022 no âmbito do cumprimento das obrigações decorrentes do Procedimento Capítulo 11.

35) Sessão Extraordinária
n.º 183 – 15/07/2022

- Apresentação técnica das empresas de Auditoria Externa participantes da Licitação para esses serviços.

Governança corporativa

INSTÂNCIAS DE DECISÃO

RELATÓRIO ANUAL DA

GESTÃO DO COMITÊ DE DIRETORES

NGC 461: 3.3 COMITÊS DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO e 10. COMENTÁRIOS DE ACIONISTAS E DO COMITÊ DE DIRETORES

36) Sessão Ordinária n.º 234 – 08/08/2022

- Questão Jurídica.
- Projeto Loyalty.
- Processos de Licitação de Serviços de Auditoria Externa.
- Atualização das Políticas de Fundos Fixos.
- Questões de Auditoria Interna.

37) Sessão Extraordinária n.º 184 – 09/09/2022

- Revisão do MOR referente ao mês de junho de 2022 no âmbito do cumprimento das obrigações decorrentes do Procedimento Capítulo 11.
- Revisão das Demonstrações Financeiras em 30/06/2022.
- Revisão completa das Demonstrações Financeiras de 30/06/2022 por parte da PwC.

38) Sessão Extraordinária n.º 185 – 22/08/2022

- Status do Pilar de Riscos.
- Assuntos relacionados ao plano de transformação da Auditoria Interna.

39) Sessão Extraordinária n.º 186 – 29/08/2022

- Revisão do MOR referente ao mês de julho de 2022 no âmbito do cumprimento das obrigações decorrentes do Procedimento Capítulo 11.

40) Sessão Extraordinária n.º 187 – 01/09/2022

- Atualização do Plano de Reorganização da LATAM.
- Financiamento de saída do Capítulo 11.

41) Sessão Ordinária n.º 235 – 12/09/2022

- Atualização de questões Jurídicas.
- Atualização de questões de Compliance.
- Questões fiscais.
- Status dos planos de ação da questão *Environment, Health, Safety Management* (EHS) e de Brownfield.

42) Sessão Extraordinária n.º 188 – 04/10/2022

- Revisão do MOR referente ao mês de agosto de 2022 no âmbito do cumprimento das obrigações decorrentes do Procedimento Capítulo 11.

43) Sessão Ordinária n.º 236 – 11/10/2022

- Atualização de questões do DIP.
- Test de imparidade para o 3º trimestre.
- Principais impactos contábeis – saída Capítulo 11.
- Status de Certificação SOX em 30/09/2022.
- Atualização de questões de Fraude.
- Questões de Auditoria Interna.

44) Sessão Extraordinária n.º 189 – 08/11/2022

- Revisão do MOR referente ao mês de setembro de 2022 no âmbito do cumprimento das obrigações decorrentes do Procedimento Capítulo 11.
- Revisão das Demonstrações Financeiras em 30/09/2022.
- Revisão completa das Demonstrações Financeiras de 30/09/2022 por parte da PwC.

45) Sessão Ordinária n.º 237 – 14/11/2022

- Status de Certificação SOX.
- Questões de Auditoria Interna.

46) Sessão Ordinária n.º 238 – 14/12/2022

- Funcionamento do Comitê de Diretores – principais objetivos e responsabilidades.
- Status de Auditoria Externa e Certificação SOX.
- Questões de Auditoria Interna.

III. REMUNERAÇÃO E DESPESAS DO COMITÊ DE DIRETORES.

A Assembleia Geral Ordinária da Sociedade, realizada em 20 de abril de 2022, estabeleceu que cada conselheiro que integra o Comitê deve manter o equivalente a 80 Unidades de Fomento por conceito de mensalidade, mas que tal valor seja pago por cada sessão do Comitê de Diretores na qual comparecer, sem limite de sessões.

A partir da Assembleia Geral Extraordinária da Sociedade, realizada em 15 de novembro de 2022, foi acordado que cada conselheiro membro do Comitê receberá uma remuneração fixa anual de US\$ 50.000, independentemente do número de sessões a que comparecer.

Para o funcionamento do Comitê de Diretores e seus assessores, a Lei nº 18.046 sobre Sociedades Anônimas estabelece que seu orçamento de despesas deve ser, no mínimo, igual à soma das remunerações anuais dos membros do Comitê. Nesse sentido, a Assembleia Geral Ordinária realizada em 20 de abril de 2022 aprovou um orçamento de despesas para o comitê de 2.880 Unidades de Fomento para o ano de 2022. Durante



Governança corporativa

INSTÂNCIAS DE DECISÃO

RELATÓRIO ANUAL DA

GESTÃO DO COMITÊ DE DIRETORES

NCG 461: 3.3 COMITÊS DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO e 10. COMENTÁRIOS DE ACIONISTAS E DO COMITÊ DE DIRETORES

2022, este orçamento de despesas não foi utilizado. Posteriormente, a Assembleia Geral Extraordinária realizada em 15 de novembro de 2022 aprovou um orçamento de despesas para o Comitê de Diretores de US\$ 150.000 para o Exercício de 2023.

IV. RECOMENDAÇÕES DO COMITÊ DE DIRETORES.

IV.1 Proposta de Nomeação de Auditores Externos.

Na reunião do Comitê de Diretores realizada em 7 de março de 2022 e de acordo com o disposto no item 2) do parágrafo 8º do artigo 50 bis da Lei nº 18.046 das Sociedades Anônimas, fica acordado propor ao Conselho de Administração da Sociedade, com base na análise realizada pela administração quanto aos trabalhos e na avaliação de desempenho no ano de 2021, continuar com os auditores externos da PwC para o exercício de 2022. A proposta acima foi aprovada pela Assembleia Geral da Sociedade realizada em 20 de abril de 2022.

IV.2 Proposta de Classificadores Privados de Risco.

O Comitê de Diretores na sessão realizada em 7 de março de 2022, e de acordo com o disposto no item 2) do parágrafo 8º do artigo 50 bis da Lei nº 18.046 sobre Sociedades Anônimas, concordou em propor ao Conselho de Administração os Classificadores de Risco para a Assembleia Geral Ordinária da Sociedade em 20 de abril de 2022. Nesse sentido, o Comitê deliberou propor ao Conselho de Administração da Sociedade a designação das seguintes firmas locais de classificação de risco: Fitch Chile Clasificadora de Riesgo Limitada, Feller-Rate Clasificadora de Riesgo Limitada e International Credit Rating (ICR) Compañía Clasificadora de Riesgo Limitada. Relativamente aos classificadores internacionais de risco, o Comitê de Diretores decidiu propor ao Conselho de Administração a designação das seguintes firmas: Fitch Ratings, Inc., Moody's Investors Service e Standard & Poor's Ratings Services.

Governança corporativa

INSTÂNCIAS DE DECISÃO

PRINCIPAIS EXECUTIVOS

NCG 3.4 PRINCIPAIS EXECUTIVOS



ROBERTO ALVO
CEO LATAM AIRLINES GROUP
RUT: 8.823.367-0

Roberto Alvo é gerente geral da LATAM (CEO) desde 31 de março de 2020. Antes disso, trabalhou como diretor comercial da LATAM (CCO), responsável pela gestão da receita de passageiros e cargas do grupo. Também foi vice-presidente Internacional e de Parcerias da LATAM Airlines e vice-presidente de Planejamento e Desenvolvimento Estratégico. 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 da LAN Airlines e como gerente adjunto de Finanças da LAN Airlines. Antes de ingressar no grupo, Alvo ocupou vários cargos na Sociedad Química y Minera de Chile S.A., uma importante empresa de mineração não metálica. Alvo é engenheiro civil e tem MBA pelo IMD em Lausanne, na 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. Anteriormente, trabalhou por 16 anos na Endesa, empresa líder no fornecimento de energia, na Espanha, Itália e Chile, onde atuou como subgerente geral e diretor financeiro

das suas operações na América Latina. Antes de ingressar no setor de energia, trabalhou por cinco anos no setor de Corporate Banking e Investment Banking em vários bancos europeus. Alfonsín é formado em Administração pela Pontifícia Universidade Católica da Argentina.



EMILIO DEL REAL
VICE-PRESIDÊNCIA DE PESSOAS
RUT: 9.908.112-0

Emilio del Real é vice-presidente de Pessoas da LATAM, cargo que assumiu em agosto de 2005. De 2003 a 2005, foi gerente de Recursos Humanos da D&S, empresa varejista chilena. De 1997 a 2003, ocupou diferentes cargos

na Unilever, incluindo a gerência de Recursos Humanos da Unilever Chile e a gerência de Treinamento e Recrutamento e Desenvolvimento Executivo para a América Latina. Del Real é psicólogo pela Universidade Gabriela Mistral.

Governança corporativa

INSTÂNCIAS DE DECISÃO

PRINCIPAIS EXECUTIVOS

NCG 3.4 PRINCIPAIS EXECUTIVOS



JUAN CARLOS MENCIO
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. Desde 1998, atuou como conselheiro geral na América do Norte para a LATAM Airlines Group e suas empresas relacionadas e como conselheiro geral das suas operações de Carga em todo o mundo. Antes

de ingressar na LAN, trabalhou como advogado particular em Nova York e na Flórida, tendo representado diversas companhias aéreas internacionais. Menció formou-se em Finanças Internacionais e Marketing pela University of Miami School of Business e obteve seu título de Juris Doctor pela Universidad Loyola.



PAULO MIRANDA
VICE-PRESIDENTE DE CLIENTES
RUT: ESTRANGEIRO

Paulo Miranda é vice-presidente de Clientes da LATAM desde maio de 2019. Tem mais de 20 anos de experiência no setor da aviação, tendo ocupado diferentes cargos; primeiro na Delta Air Lines nos Estados Unidos e depois na Gol Linhas Aéreas no Brasil. Em seu cargo anterior mais recente,

foi responsável pela área de Experiência do Cliente, tendo atuado também em finanças, parcerias, negociação e implementação de joint ventures. Miranda é graduado em Administração de Empresas pela Carlson School of Management da Universidade de Minnesota, Estados Unidos.



HERNÁN PASMÁN
VICE-PRESIDENTE DE OPERAÇÕES E MANUTENÇÃO
RUT: 21.828.810-3

Hernán Pasman é vice-presidente de Operações, Manutenção e Frota da LATAM Airlines Group desde outubro de 2015. Ingressou na LAN Airlines em 2005 como chefe de planejamento estratégico e análise financeira para as áreas técnicas. De 2007 a 2010, atuou como diretor de Operações da LAN Argentina e, desde 2011, como CEO

da LAN Colombia. Antes de ingressar na LATAM, Pasman foi consultor da McKinsey & Company em Chicago e ocupou cargos na Citicorp Equity Investments, Telefónica de Argentina e Motorola de Argentina. Pasman é formado em Engenharia Industrial pelo ITBA (1995) e possui MBA pela Kellogg Graduate School of Management (2001).

Governança corporativa

INSTÂNCIAS DE DECISÃO

PRINCIPAIS EXECUTIVOS

NCG 3.4 PRINCIPAIS EXECUTIVOS



JULIANA RIOS
VICE-PRESIDENTE DE TI E DIGITAL
RUT: ESTRANGEIRA

Juliana Rios tem mais de 20 anos de experiência em serviços e tecnologia nos setores financeiro e aéreo. Sua trajetória profissional inclui a transformação de negócios, fusões e aquisições, digitalização, TI e gerenciamento de projetos de grande escala, como migração para PSS. Como vice-presidente de TI e Digital, lidera os esforços de transformação

digital da LATAM Airlines. Antes de ingressar na LATAM, Rios foi executiva sênior do Banco Santander Brasil, tendo liderado a estratégia de negócios de varejo e experiência do cliente. Dirigiu programas de integração no Brasil, Itália e Países Baixos. Rios é formada em Administração de Empresas e possui MBA em Gestão Corporativa pelo IBMEC, Brasil.



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 no setor de aviação na América do Norte e na Europa. Antes da LATAM, operou uma empresa de consultoria estratégica para companhias aéreas e clientes do setor de viagens nos

Estados Unidos, Caribe e Europa, inclusive atuando como vice-presidente Comercial interino da Norwegian Air Shuttle ASA. De 2006 a 2019, trabalhou para a JetBlue Airways na área de marketing e redes e, finalmente, como vice-presidente Comercial da JetBlue. St. George é engenheiro civil formado pelo Massachusetts Institute of Technology.



JUAN JOSÉ TOHÁ
DIRETOR DE ASSUNTOS CORPORATIVOS E SUSTENTABILIDADE
RUT: 16.655.612-0

Juan José Tohá é jornalista especializado em Sustentabilidade pela Universidade de Oxford, além de mestre e doutor em Comunicação pela Universidade Autônoma de Barcelona. Tem vasta experiência na criação e implementação de estratégias de comunicação e relacionamento das organizações. Trabalhou no escritório regional para América

Latina e Caribe da FAO, com sede em Santiago do Chile, e ocupou o cargo de gerente de Comunicações da Codelco e BHP South America, entre outros. Em 2019, ingressou no grupo LATAM como diretor de Assuntos Corporativos e Sustentabilidade. Reporta-se diretamente ao CEO do grupo LATAM e lidera a estratégia corporativa de Relações Públicas, Comunicações Externas e Sustentabilidade.

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

MARCO REGULATÓRIO

NCG 461: 6.1 SETOR INDUSTRIAL

Confira abaixo uma breve referência aos efeitos significativos da regulamentação aeronáutica e outros regulamentos em vigor nas jurisdições relevantes onde operamos. Estamos sujeitos à jurisdição de várias agências reguladoras e à aplicação em cada país onde operamos. Obtivemos e mantemos as autorizações necessárias, incluindo autorizações e certificados operacionais quando exigidos, sujeitos ao cumprimento contínuo dos estatutos, regras e regulamentos pertinentes ao setor de aviação, incluindo regras e regulamentos que podem ser adotados no futuro.

Os países onde realizamos a maior parte das nossas operações são estados contratantes e membros permanentes da OACI, agência da ONU criada em 1947 para apoiar o planejamento e desenvolvimento do transporte aéreo internacional. A OACI estabelece normas técnicas para a indústria da aviação internacional. Na ausência de regulamentos aplicáveis a nível local em termos de segurança e manutenção, os países onde operamos incorporaram a maioria das normas técnicas da OACI como referência. Acreditamos que estamos em conformidade com tais padrões técnicos relevantes.

REGULAMENTOS AMBIENTAIS E DE RUÍDO

Nas jurisdições em que operamos, não há regulamentos ou controles ambientais impostos às companhias aéreas, aplicáveis a aeronaves ou que nos afetem de outra forma, exceto as leis e regulamentos ambientais de aplicação geral.

Na Argentina, Brasil, Colômbia, Equador, Peru e Estados Unidos, as aeronaves devem cumprir certas restrições de ruído. As aeronaves da LATAM cumprem substancialmente essas restrições. As autoridades chilenas planejam aplicar padrões de ruído a aeronaves em voos domésticos no Chile e de entrada no país, segundo uma norma conhecida como “Requisitos de etapa 3”. Nossa frota já atende a essas normas, portanto, não acreditamos que a promulgação dos padrões propostos representaria um ônus significativo para nós.

Em 2016, a OACI adotou uma resolução criando o Esquema de Compensação e Redução de Carbono para a Aviação Internacional (CORSIA), que fornece uma estrutura para uma medida global baseada no mercado a fim de estabilizar as emissões de carbono na aviação civil internacional (por exemplo, voos da aviação civil partindo de um país

e chegando em outro). Com a adoção dessa estrutura, a indústria da aviação tornou-se a primeira a chegar a um acordo sobre suas emissões de CO₂. O esquema, que define um padrão unificado para regular as emissões de CO₂ em voos internacionais, está sendo implementado em várias etapas pelos estados membros da OACI a partir de 2021 (com os estados membros voluntários).

SEGURANÇA

Nossas operações estão sujeitas à jurisdição de diversos órgãos em cada país onde atuamos. Isso define padrões e requisitos para operação e manutenção de aeronaves.

Nos Estados Unidos, a Lei de Segurança de Aviação e Transporte exige, entre outras coisas, que as companhias aéreas e os aeroportos implementem certas medidas de segurança, como a exigência de que todas as bagagens dos passageiros sejam inspecionadas em busca de explosivos. O orçamento para segurança aérea e aeroportuária exigido pela Lei de Segurança da Aviação vem em parte de uma taxa de segurança de US\$ 5,60 por passageiro, sujeita 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 das exigências 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 EUA delineou uma série de procedimentos e requisitos de segurança, implementados pela TSA (*Transportation Security Administration*), que impuseram e continuarão a impor ônus às companhias aéreas, aos passageiros e às transportadoras

Abaixo apresentamos alguns regulamentos específicos da aviação relativos a direitos de rota e políticas de preços nos países onde operamos.

CHILE

Regulamentação da Aviação Civil

Tanto a DGAC quanto a Junta de Aeronáutica Civil (“JAC”) supervisionam e regulam a indústria de aviação chilena. A DGAC reporta-se diretamente à Força Aérea do Chile e é responsável por supervisionar o cumprimento das leis e regulamentos chilenos relativos à navegação aérea. A JAC é a autoridade da aviação civil chilena. Principalmente com base no Decreto-Lei nº 2.564, que regulamenta a aviação comercial, a JAC estabelece as principais políticas

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

MARCO REGULATÓRIO

NCG 461: 6.1 SETOR INDUSTRIAL

comerciais da indústria de aviação no Chile e regula a atribuição de rotas internacionais e o cumprimento de certos requisitos de seguro, enquanto a DGAC regula as operações de voo, incluindo normas referentes a pessoal, aeronaves e segurança, controle de tráfego aéreo e gestão aeroportuária. Obtivemos e mantemos as autorizações necessárias do governo chileno para realizar operações de voo, incluindo autorizações e certificados da JAC e certificados de operação técnica da DGAC, cuja continuidade está sujeita ao cumprimento contínuo dos estatutos, regras e regulamentos no que tange à indústria aeronáutica, incluindo regras e regulamentos que podem ser adotados no futuro.

O Chile é um estado contratante, bem como um membro permanente da OACI. As autoridades chilenas incorporaram as normas técnicas da OACI quanto à indústria da aviação internacional nas leis e regulamentos do país. Na ausência de uma regulamentação aplicável localmente em termos de segurança e manutenção, a DGAC do Chile incorporou a maioria das normas técnicas da OACI como referência. Acreditamos que estamos em conformidade com tais padrões técnicos relevantes.

Direitos de rota

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

Rotas internacionais: Como 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 os governos estrangeiros continuarão e que qualquer modificação, suspensão ou revogação de um ou mais acordos bilaterais não terá um efeito material adverso nas nossas operações e resultados financeiros.

Os direitos de rota internacional, assim como os correspondentes direitos de pouso, derivam de uma série de acordos de transporte aéreo negociados entre o Chile e governos estrangeiros. Segundo 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 até determinados destinos no primeiro país e, em alguns casos, para conectar mais destinos em um terceiro país. No Chile, quando houver disponibilidade de frequências de rotas adicionais de e para cidades estrangeiras, qualquer companhia aérea qualificada poderá solicitar sua obtenção. Caso haja mais de um requerente para uma frequência de rota, a JAC a concederá por meio de licitação pública pelo prazo de cinco anos. A 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, a JAC poderá revogar os direitos a essa rota. As frequências de 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 definir suas próprias tarifas domésticas e internacionais sem regulamentação governamental. Para obter mais informações, consulte “Regulamentação Antimonopólio” abaixo. Em 1997, a Comissão Antitruste aprovou e impôs um plano tarifário autorregulatório específico para nossas operações domésticas no Chile, de acordo com a diretriz da Comissão Antitruste de manter um ambiente competitivo. De acordo com este plano, devemos notificar a JAC sobre qualquer aumento ou redução nas tarifas padrão em rotas consideradas “não competitivas” pela JAC e qualquer redução nas tarifas em rotas “competitivas” com pelo menos 20 dias de antecedência. Devemos notificar a JAC de qualquer aumento de tarifa em rotas “competitivas” com pelo menos 10 dias de antecedência. Além disso, as autoridades chilenas agora exigem que justifiquemos quaisquer alterações que fizermos nas nossas tarifas em rotas não competitivas. Também devemos garantir que nossas tarifas médias em rotas não competitivas não sejam maiores do que aquelas em rotas competitivas de distância similar.

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

MARCO REGULATÓRIO

NCG 461: 6.1 SETOR INDUSTRIAL

PERU

Regulamentação da Aviação Civil

A Direção Geral de Aeronáutica Civil (a “PDGAC”) supervisiona e regula a indústria de aviação peruana. A DGAC responde 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, ela regula a atribuição de rotas nacionais e internacionais e o cumprimento de determinados requisitos de seguros, bem como as operações de voo, incluindo normas de pessoal, aeronaves e segurança, controle de tráfego aéreo e gestão aeroportuária. Obtivemos e mantemos as autorizações necessárias do governo peruano para realizar operações de voo, incluindo certificados de autorização e certificados técnicos de operação, cuja continuidade está sujeita ao cumprimento contínuo dos estatutos, regras e regulamentos que dizem respeito à indústria de aviação, incluindo aqueles que podem ser adotados no futuro.

O Peru é um estado contratante e membro permanente da OACI. A OACI estabelece normas técnicas para a indústria da aviação internacional, que as autoridades peruanas incorporaram

às leis e regulamentos do país. Na ausência de uma regulamentação aplicável localmente no Peru em termos de segurança e manutenção, a PDGAC incorporou a maioria das normas técnicas da OACI como referência. Consideramos que estamos materialmente em conformidade com todas as normas técnicas relevantes.

Direitos de rota

Rotas domésticas: As companhias aéreas peruanas devem obter licenças relacionadas ao transporte de passageiros e cargas em qualquer rota doméstica e cumprir os requisitos técnicos estabelecidos pela PDGAC. Companhias aéreas estrangeiras não podem oferecer serviços aéreos domésticos entre destinos dentro do Peru.

Rotas internacionais: Como companhia aérea que oferece serviços em rotas internacionais, a LATAM Airlines Perú 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 os governos estrangeiros continuarão e que qualquer modificação, suspensão ou revogação de um ou mais acordos bilaterais não terá um efeito

material adverso nas nossas operações e resultados financeiros.

Os direitos de rota internacional, assim como os correspondentes direitos de pouso, derivam de uma série de acordos de transporte aéreo negociados entre o Peru e governos estrangeiros. Segundo 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 até determinados destinos no primeiro país e, em alguns casos, para conectar mais destinos em um terceiro país. No Peru, quando houver disponibilidade de frequências de rotas adicionais de e para cidades estrangeiras, qualquer companhia aérea qualificada poderá solicitar sua obtenção. Caso haja mais de um requerente para uma frequência de rota, a PDGAC a concederá por meio de licitação pública pelo prazo de quatro anos. A PDGAC 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 90 dias ou mais, a PDGAC poderá revogar os direitos a essa rota. Nos últimos anos, a PDGAC revogou frequências de rotas não utilizadas de várias operadoras peruanas.

EQUADOR

Regulamentação da Aviação Civil

Existem duas instituições que controlam a aviação comercial em nome do Estado: (i) O Conselho Nacional de Aviação Civil (o “CNAC”), que dirige a política aeronáutica; e (ii) a “DGAC”, órgão de regulação e controle técnico. O CNAC emite licenças de exploração e concede concessões de exploração 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 *wet leases* (arrendamento com tripulação) e códigos compartilhados.

Fundamentalmente, compete à DGAC:

- Assegurar que as normas e regulamentos técnicos nacionais, bem como os padrões e regulamentos internacionais da OACI, sejam observados;
- Manter registros de seguro, aeronavegabilidade e licença para aeronaves civis do Equador;
- Manter o Registo Nacional de Aeronaves;

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

MARCO REGULATÓRIO

NCG 461: 6.1 SETOR INDUSTRIAL

- Emitir licenças aos tripulantes;
- Controlar o tráfego aéreo no espaço aéreo doméstico;
- Aprovar códigos compartilhados; e
- Modificar as permissões de operação.

A DGAC também deve cumprir as normas e práticas recomendadas da OACI, 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 (permissão de operação ou concessão) para oferecer serviços de transporte aéreo. No caso de operações domésticas, apenas empresas constituídas no Equador podem operar localmente e apenas aeronaves com licença equatoriana e *dry leases* (arrendamento sem tripulação) estão autorizadas a operar no país.

Rotas internacionais: As licenças para operações internacionais são baseadas em tratados de transporte aéreo assinados pelo Equador, ou então se aplica o princípio da reciprocidade. Todas as companhias aéreas que operam na América Latina incorporadas

em países membros da Comunidade Andina de Nações (“CAN”) obtêm seus direitos de tráfego com base nas decisões atualmente em vigor sob esse regime, em particular, a Decisão n.º 582 de 2004, que garante o livre acesso aos mercados sem qualquer restrição, exceto por 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 dos operadores econômicos, bem como sancionar acordos restritivos, desleais e que incluem práticas colusivas. Essa Lei cria uma nova entidade pública como autoridade máxima para sua aplicação e estabelece procedimentos de investigação e sanções aplicáveis severas. As tarifas não são regulamentadas e estão apenas sujeitas a registro. Em geral, os tratados bilaterais de transporte aéreo preveem que as tarifas aéreas sejam reguladas pelas regras do país de origem.

BRASIL

Regulamentação da Aviação Civil

A indústria aeronáutica brasileira é

regulamentada e fiscalizada pela ANAC. A ANAC reporta-se diretamente à Secretaria de Aviação Civil, subordinada ao Poder Executivo Federal do país. Com base principalmente na Lei n.º 11.182/2005, a ANAC foi criada para regulamentar a aviação comercial, a navegação aérea, a atribuição de rotas domésticas e internacionais, o cumprimento de determinados requisitos de seguro, as 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* (DECEA), que, por sua vez, é uma secretaria pública subordinada ao Ministério da Defesa do Brasil) e gestão aeroportuária (neste último caso, compartilhando responsabilidades com a *Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária* (INFRAERO), empresa pública criada pela Lei n.º 5.862/72, responsável pela administração, operação e exploração dos aeroportos brasileiros de forma industrial e comercial, com exceção dos aeroportos concedidos à iniciativa privada).

A LATAM Group obteve e mantém 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 condicionada ao contínuo cumprimento dos estatutos, regras e normas pertinentes à indústria de aviação, incluindo aqueles que podem ser adotados no futuro.

A ANAC é a autoridade da aviação civil brasileira e é responsável por supervisionar o cumprimento das leis e regulamentos brasileiros relativos à navegação aérea. O Brasil é um estado contratante e membro permanente da OACI. A OACI estabelece normas técnicas para a indústria da aviação internacional, que são incorporadas pelas autoridades brasileiras, representadas pelo Ministério da Defesa do Brasil, às leis e regulamentos do país. Na ausência de uma regulamentação aplicável no Brasil em termos de segurança e manutenção, a ANAC incorporou a maioria das normas técnicas da OACI como referência.

Direitos de rota

Rotas domésticas: As companhias aéreas brasileiras operam sob concessão de serviço público e, por esse motivo, são obrigadas a obter uma concessão das autoridades brasileiras para prestar serviços de transporte aéreo de passageiros e cargas. Além disso, um Certificado de Operador Aéreo (“COA” ou “AOC”) também é exigido

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

MARCO REGULATÓRIO

NCG 461: 6.1 SETOR INDUSTRIAL

para as companhias aéreas brasileiras oferecerem serviços regulares de transporte de passageiros ou cargas. As companhias aéreas brasileiras também devem cumprir todos os requisitos técnicos estabelecidos pela autoridade aeronáutica brasileira (ANAC). Com base no Código Brasileiro de Aeronáutica (“CBA”), estabelecido pela Lei Federal n.º 7.565/86, não há limitações quanto à propriedade de companhias aéreas brasileiras por investidores estrangeiros. A CBA também estabelece que companhias aéreas estrangeiras não estão autorizadas a oferecer serviços de transporte aéreo doméstico no Brasil.

Rotas internacionais: 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, assim como os correspondentes direitos de pouso, derivam de uma série de acordos de transporte aéreo negociados entre o Brasil e governos estrangeiros. Segundo 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 até determinados destinos no primeiro

país e, em alguns casos, para conectar mais destinos em um terceiro país. No Brasil, quando houver disponibilidade de frequências de rotas adicionais de e para cidades estrangeiras, qualquer companhia aérea qualificada poderá solicitar sua obtenção. Caso haja mais de um requerente para uma frequência de rota, a ANAC deve realizar uma licitação pública e adjudicá-la à companhia aérea escolhida. 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 pode 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 definir suas próprias tarifas internacionais e domésticas (estas últimas apenas para companhias aéreas brasileiras), sem regulação governamental, desde que não abusem de uma posição dominante que possam ter no mercado. As companhias aéreas podem apresentar reclamações ao Tribunal Antimonopólio relativas a monopólio ou outras práticas de preços executadas por outras

companhias aéreas que violem as leis antimonopólios brasileiras.

COLÔMBIA

Regulamentação da Aviação Civil

A entidade governamental encarregada de regular, dirigir e supervisionar a aviação civil na Colômbia é a Aeronáutica Civil (“AC”), órgão técnico vinculado ao Ministério dos Transportes. A AC é a autoridade aeronáutica de todo o território nacional, encarregada de regular e fiscalizar o espaço aéreo colombiano. Ela pode interpretar, aplicar e complementar todos os regulamentos relativos à aviação civil e ao transporte aéreo para garantir o cumprimento do Regulamento Aeronáutico Colombiano (“RAC”). A AC também concede as licenças necessárias para o transporte aéreo.

Direitos de rota

A AC concede licenças de operação para operadoras nacionais e estrangeiras 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 a fim de poder participar das audiências públicas onde se discute a conveniência e a necessidade

pública do serviço. O mesmo processo deve ser seguido para agregar rotas domésticas e internacionais cuja concessão esteja sujeita a instrumentos bilaterais assinados pela Colômbia. A única exceção ao cumprimento do procedimento de audiência pública é quando a solicitação é proveniente de um país-membro da CAN ou a rota ou permissão solicitada está em um regime desregulamentado. Mesmo que não passe pelo processo de audiência pública, a companhia aérea deve apresentar um estudo completo à AC, que será disponibilizado no site da autoridade. As rotas não podem ser transferidas em hipótese alguma, e não há limitação quanto a investimentos estrangeiros em companhias aéreas nacionais.

Política de preços de passagens

Desde julho de 2007, conforme determina a resolução 3.299 da entidade de Aeronáutica Civil, foram eliminadas as tarifas mínimas para passagens de transporte internacional e doméstico. Por meio da resolução 904 de fevereiro de 2012, a autoridade de Aeronáutica Civil deixou de impor a cobrança obrigatória de adicional de combustível para o transporte doméstico e internacional de passageiros e cargas. A partir de 1º de

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

MARCO REGULATÓRIO

NCG 461: 6.1 SETOR INDUSTRIAL

abril de 2012, as companhias aéreas estão livres para decidir se cobram essa taxa. Se for cobrada, ela deverá ser incluída no bilhete, mas discriminada separadamente nos bilhetes, na publicidade ou nos outros métodos de marketing usados pela empresa.

Da mesma forma, a partir de 1º de abril de 2012, não há mais restrição quanto às tarifas máximas publicadas pelas companhias aéreas ou às obrigações destas de informar à autoridade aeronáutica civil as tarifas e condições no dia seguinte à publicação.

As taxas administrativas não estão sujeitas a alterações, e a sua cobrança é obrigatória para o transporte de passageiros segundo o Regulamento da Aeronáutica Civil. Aplicam-se taxas administrativas diferenciadas às vendas de bilhetes efetuadas nos canais da Internet.

REGULAMENTAÇÃO ANTIMONOPÓLIO

Chile

A autoridade antimonopólio chilena, que chamamos de Fiscalía Nacional Económica (“FNE”), supervisiona e investiga questões de concorrência, regidas pelo Decreto-Lei n.º 211 de 1973, conforme alterações, ou “Lei

Antimonopólio”. A Lei Antimonopólio estabelece como anticompetitiva qualquer conduta que impeça, restrinja ou dificulte a concorrência ou que pretenda produzir tais efeitos.

Ela segue dando exemplos das seguintes condutas anticoncorrenciais: (i) cartéis; (ii) abuso de domínio; e (iii) interdependência. A Lei Antimonopólio define as práticas abusivas como “*A exploração abusiva, por um agente econômico ou grupo desses agentes, de uma posição dominante no mercado, fixando preços de venda ou compra, impondo à venda a aquisição de outro produto, cedendo territórios ou quotas de mercado ou impondo abusos semelhantes a terceiros; bem como práticas predatórias ou de concorrência desleal, praticadas com o fim de alcançar, manter ou aumentar posição dominante*”.

Uma pessoa prejudicada pode processar e pedir indenização por danos e prejuízos derivados de uma violação da Lei Antimonopólio ao apresentar uma reclamação perante o Tribunal de Defesa de la Libre Competencia de Chile (o “TDLC”). O TDLC tem autoridade para impor várias sanções por violações da Lei Antimonopólio, incluindo: i) a modificação ou rescisão de atos e contratos; ii) a modificação ou extinção das pessoas jurídicas envolvidas nas condutas sancionadas;

e/ou (iii) a imposição de multa de até 30% das vendas da entidade infratora correspondentes à linha de produtos e/ou serviços associados à infração, durante todo o prazo em que perdurar a infração; ou então, multa equivalente ao dobro do benefício econômico obtido pela empresa infratora; e, quando nenhuma dessas alternativas for aplicável, multa de até USD 50.000.000, aproximadamente (60.000 UTA).

Conforme descrito anteriormente em “Direitos de rota – Política de preços de passagens”, na Resolução n.º 445 de agosto de 1995, o TDLC aprovou uma operação de fusão de controle entre a LAN Chile e a LADECO; no entanto, impôs um plano autorregulatório de tarifas específico para o mercado doméstico de passageiros aéreos, em conformidade com a diretiva do TDLC, a fim de manter um ambiente competitivo no mercado interno. Este Plano de Política de Preços de Passagens foi atualizado pelo TDLC, em particular, para manter o seu objetivo, que consiste em um regulamento tarifário por meio do qual são estabelecidas tarifas máximas em rotas não competitivas segundo um regime de conformidade mensal.

Desde outubro de 1997, a LATAM e a LATAM Chile seguem um plano de

autorregulação, que foi modificado e aprovado pelo TDLC em julho de 2005 e novamente em setembro de 2011. Em fevereiro de 2010, a FNE concluiu a investigação iniciada em 2007 sobre nossa conformidade com este plano de autorregulação, e não foram feitas observações adicionais.

Em junho de 2012, as autoridades de concorrência do Chile e do Brasil, respectivamente, impuseram determinadas medidas de mitigação como parte dos seus requisitos para aprovar a combinação LAN-TAM. A associação também se submeteu às autoridades antimonopólio da Alemanha, Itália, Espanha e Argentina. Todas essas jurisdições concederam autorizações irrestritas para a transação. Veja mais informações sobre essas medidas de mitigação a seguir:

Em 21 de setembro de 2011, o TDLC emitiu uma decisão (a “Decisão”) sobre o processo de consulta iniciado em 28 de janeiro de 2011 sobre a combinação dos negócios da LAN e da TAM. Na decisão, o TDLC aprovou a combinação proposta, sob reserva de 14 condições, descritas de uma forma geral a seguir:

1. Troca de alguns slots no Aeroporto de Guarulhos em São Paulo, Brasil;

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

MARCO REGULATÓRIO

NCG 461: 6.1 SETOR INDUSTRIAL

2. Expansão do programa de passageiro frequente às companhias aéreas que operam ou pretendem operar as rotas Santiago-São Paulo, Santiago-Rio de Janeiro, Santiago-Montevideu e Santiago-Assunção por um período de cinco anos a partir do momento que a combinação de negócios entrar em vigor;

3. Execução de acordos interlineares com companhias aéreas que operam nas rotas Santiago-São Paulo, Santiago-Rio de Janeiro e Santiago-Assunção;

4. Algumas restrições de capacidade e outras restrições transitórias aplicáveis à rota Santiago-São Paulo;

5. Algumas modificações no plano tarifário de autorregulação da LAN aprovado pelo TDLC em relação ao negócio de transporte doméstico de passageiros;

6. A obrigação da LATAM de renunciar a uma aliança global de companhias aéreas em um período de até 24 meses a partir da data em que a associação dos negócios entrar em vigor, a menos que o TDLC aprove o contrário ou, conforme o caso, opte por não participar de nenhuma dessas alianças;

7. Algumas restrições aos acordos de código compartilhado fora da aliança

global de companhias aéreas à qual a LATAM pertence para rotas com origem ou destino no Chile ou conexão na América do Norte e Europa ou com Avianca/TACA ou Gol para rotas internacionais na América do Sul, incluindo a obrigação de consultar e obter a aprovação do TDLC antes de assinar tais acordos de código compartilhado;

8. A renúncia a quatro frequências de tráfego aéreo com direitos de quinta liberdade entre Chile e Peru e limitações quanto à aquisição de mais de 75%, conforme o caso, das frequências de tráfego aéreo nessa rota e ao período para o qual algumas frequências de tráfego aéreo poderiam ser concedidas pelas autoridades chilenas de transporte aéreo para a LATAM;

9. Emissão de declaração da LATAM apoiando a abertura unilateral dos céus domésticos do Chile (cabotagem) e abstendo-se de qualquer ação que impeça tal abertura;

10. Auxílio da LATAM ao crescimento e à operação normal dos aeroportos de Guarulhos (Brasil) e Arturo Merino Benítez (Chile) para facilitar o acesso de outras companhias aéreas a eles;

11. Algumas restrições aos incentivos às agências de viagens:

12. Manter temporariamente 12 voos semanais de ida e volta entre o Chile e os Estados Unidos e pelo menos 7 voos semanais sem escalas de ida e volta entre o Chile e a Europa;

13. Algumas restrições temporárias ao aumento tarifário 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, por 36 meses e em coordenação com a FNE, acompanhará e auditará o cumprimento das condicionantes impostas pela Decisão.

Por volta de junho de 2015, a FNE iniciou uma ação judicial contra a LATAM perante o TDLC, alegando que a LATAM não cumpriu determinadas medidas de mitigação relacionadas a acordos de código compartilhado com companhias aéreas fora da aliança global da LATAM, conforme indicado nos parágrafos anteriores. Embora a LATAM tenha negado essa denúncia e respondido a ela adequadamente, a FNE e a LATAM chegaram a um acordo resolutorio (o “Acordo Resolutorio”). O Acordo de Resolução, aprovado pelo TDLC em

22 de dezembro de 2015, pôs fim ao processo judicial iniciado pela FNE e não estabeleceu nenhuma violação pela LATAM das resoluções do TDLC ou regulamentos antimonopólio aplicáveis. Em vez disso, o acordo determinou a obrigação da LATAM de modificar/rescindir alguns acordos de código compartilhado e contratar um consultor terceirizado independente, que atuaria como assessor da FNE para monitorar o cumprimento da Sétima Condição do Acordo Resolutorio pela LATAM.

Em 31 de outubro de 2018, o TDLC aprovou os acordos conjuntos bilaterais (JBAs) entre a LATAM e a American Airlines e entre a LATAM e a 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 o IAG não seria implementado.

A partir de 15 de outubro de 2019, a LATAM Airlines Group S.A. foi notificada de que a Fiscalía Nacional Económica (“FNE”) havia instaurado a investigação *ex officio* n.º 2585-19, em relação ao Acordo entre a LATAM

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

MARCO REGULATÓRIO

NCG 461: 6.1 SETOR INDUSTRIAL

Airlines Group S.A. e a Delta Airlines, Inc. Em 13 de agosto de 2021, a FNE, a Delta e a LATAM chegaram a um acordo extrajudicial, por meio do qual a investigação foi encerrada.

Em 31 de janeiro de 2022, a LATAM Airlines Group S.A. recebeu uma resolução emitida pelo TDLC sobre um pedido de esclarecimento da LATAM sobre a Sétima Condição da Decisão. Essa resolução estabelece que os parágrafos VII.1 e VII.3 da referida Condição se aplicam à LATAM, mesmo que ela não pertença a uma aliança global de companhias aéreas.

A LATAM Airlines Group S.A. e a Delta Airlines chegaram a um acordo sobre a implementação, juntamente com certas medidas de mitigação para seu Acordo de *Joint Venture* (JVA) com a FNE e, em 28 de outubro de 2021, receberam a aprovação do acordo pelo Tribunal de Defesa de la Libre Competencia (“TDLC”) do Chile.

Brasil

O CADE aprovou a associação dos negócios de LAN/TAM por decisão unânime durante audiência em 14 de dezembro de 2011, sujeita às seguintes condições:

O novo grupo combinado (LATAM) deverá sair de uma das duas alianças globais às quais 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, Chile. Essas imposições estão alinhadas com as medidas de mitigação adotadas pelo TDLC no Chile.

Em 24 de fevereiro de 2021, o CADE aprovou sem recursos a *joint venture* (JV) entre a Delta Airlines e a LATAM Airlines Group. Anteriormente, em um caso separado, o CADE aprovou sem recurso 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 Comissão de Promoção e Defesa da Concorrência do Uruguai aprovou a JV entre a LATAM e a Delta Airlines. O mesmo acordo foi apresentado à Direção Nacional de Aviação Civil e Infraestruturas Aeronáuticas em 21 de setembro de 2020 e aprovado à revelia em 20 de dezembro de 2020, uma vez

que o prazo previsto na Lei do Código de Aeronáutica para resolver a questão expirou (90 dias após a apresentação).

Estados Unidos

Em 8 de julho de 2020, a LATAM e a Delta Airlines apresentaram seu JV ao Departamento de Transportes (DOT) solicitando a aprovação e a autorização antimonopólio de todos os acordos de aliança.

Em 30 de setembro de 2022, o Departamento de Transportes dos Estados Unidos (DOT) aprovou a *joint venture* entre a Delta Airlines e a LATAM Airlines Group.

Colômbia

Em 4 de setembro de 2020, a LATAM e a Delta apresentaram a JV perante a Aerocivil, solicitando a aprovação do acordo, que foi finalmente recebido em 10 de maio de 2021.

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATOS RELEVANTES

NCG 461:9 FATOS RELEVANTES OU ESSENCIAIS

Santiago, 12 de janeiro de 2022

ACORDOS DE ACIONISTAS E CREDORES GARANTIDORES

Em conformidade com o disposto no Artigo 9º e no parágrafo 2º do Artigo 10º da Lei do Mercado de Capitais e no Regulamento Geral n.º 30, devidamente autorizado, por meio deste relatório, informo o seguinte FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” ou a “Sociedade”), inscrita no Registro de Valores Mobiliários n.º 306:

Conforme informado anteriormente, a Sociedade e algumas das suas filiais diretas e indiretas (doravante, conjuntamente com a LATAM, as “Devedoras”) estão atualmente sujeitas a um processo de reorganização nos Estados Unidos da América sob o Capítulo 11 do Título 11 do Código dos Estados Unidos, perante o Tribunal de Falências dos Estados Unidos do Distrito Sul de Nova York (o “Procedimento Capítulo 11”).

Como parte do Procedimento Capítulo 11 e as possíveis transações de reestruturação dos Devedores e/ou algumas das suas dívidas, a Sociedade celebrou acordos de confidencialidade (coletivamente, os “NDAs”) com algumas contrapartes, em virtude dos quais a Sociedade

concordou divulgar publicamente certas informações, incluindo informações não públicas relevantes (as “Informações Divulgadas”), mediante a ocorrência de determinados eventos estabelecidos nos NDAs. Em cumprimento das suas obrigações segundo alguns desses NDAs, a Sociedade fornece as Informações Divulgadas, conforme Anexos 99.1 e 99.2 deste documento.

Santiago, 12 de janeiro de 2022

ACORDOS DE ACIONISTAS E CREDORES GARANTIDORES

Em conformidade com o disposto no Artigo 9º e no parágrafo 2º do Artigo 10º da Lei do Mercado de Capitais e no Regulamento Geral n.º 30, devidamente autorizado, por meio deste relatório, informo o seguinte FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” ou a “Sociedade”), inscrita no Registro de Valores Mobiliários n.º 306:

1. Conforme informado anteriormente, no contexto do processo de reorganização da LATAM e algumas de suas filiais diretas e indiretas (doravante, as referidas filiais juntamente com a LATAM são chamadas de “Devedoras”) nos Estados Unidos da América (o “Procedimento Capítulo 11”), de acordo com as regras

estabelecidas no Capítulo 11 do Título 11 do Código dos Estados Unidos (o “Código de Insolvência”), perante o Tribunal de Falências dos Estados Unidos do Distrito Sul de Nova York (o “Tribunal”), em 26 de novembro de 2021, as Devedoras apresentaram ao Tribunal um plano de reorganização e financiamento (o “Plano de Reorganização”) que contempla uma série de transações para emergir com sucesso do Procedimento Capítulo 11 em conformidade com todas as leis aplicáveis.

2. O referido Plano de Reorganização contempla o apoio de (i) um grupo de credores quirografários da LATAM representados pela Evercore (os “Credores Garantidores”); e (ii) Delta Airlines, Inc. (“Delta”), Qatar Airways Investment (UK) Ltd. (“Qatar”), o grupo Cueto (ou seja, Costa Verde Aeronáutica S.A. e Inversiones Costa Verde Ltda. y Cía. Limited by Shares) e o grupo Eblen (ou seja, Andes Aérea SpA, Inversiones Pia SpA y Comercial Las Vertientes SpA). Doravante, Delta, Qatar e o grupo Cueto, os “Acionistas Garantidores” e juntamente com os Credores Garantidores, as “Partes Garantidoras”.

3. Conforme informado anteriormente, o Plano de Reorganização contempla, entre outras coisas:

i. A emissão de novas ações ordinárias de pagamento (as “Novas Ações Integralizadas”), representando aproximadamente US\$ 800 milhões. As referidas Novas Ações Integralizadas serão ofertadas preferencialmente a todos os acionistas da Sociedade, conforme exigido pela legislação vigente; desde que, no entanto, sujeito à assinatura de acordos de compromisso de garantia (os “Acordos de Garantia”) e à documentação final, (y) os Acionistas Garantidores tenham concordado em garantir até US\$ 400 milhões em Novas Ações Integralizadas sem ter direito a qualquer pagamento como resultado de tal empreendimento; e (z) os Credores Garantidores tenham concordado em arcar com os US\$ 400 milhões restantes, em troca de uma compensação de 20% calculada sobre o referido valor.

ii. A emissão de três classes de novas obrigações conversíveis (as “Novas Obrigações Conversíveis”) denominadas “Novas Obrigações Conversíveis Classe A”, “Novas Obrigações Conversíveis Classe B” e “Novas Obrigações Conversíveis Classe C”.

Os Novos Títulos Conversíveis Classe B destinam-se à captação de novos recursos no valor total de aproximadamente US\$ 1.373 milhão. Por outro lado, os Novos Títulos Conversíveis Classe C têm um valor

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATOS RELEVANTES

NCG 461:9 FATOS RELEVANTES OU ESSENCIAIS

agregado de aproximadamente US\$ 6.816 milhões. Se os referidos Novos Títulos Conversíveis Classe C fossem subscritos pelos credores quirografários, a referida subscrição exigiria (i) um aporte de novos recursos de aproximadamente US\$ 3.269 milhões; e (ii) a aceitação dos referidos instrumentos como dação em pagamento de seus créditos, no valor aproximado de US\$ 3.547 milhões.

Todos os Novos Títulos Conversíveis serão oferecidos preferencialmente aos acionistas da LATAM, conforme exigido pela legislação aplicável; desde que, no entanto, sujeito à assinatura dos Acordos de Garantia e à documentação final, (e) os Acionistas Garantidores tenham concordado em apoiar totalmente a emissão dos Novos Títulos Conversíveis Classe B sem ter direito a qualquer pagamento em troca do referido empreendimento; e (z) os Credores Garantidores tenham concordado em apoiar a emissão de todos os Novos Títulos Conversíveis Classe C em troca de uma compensação de 20% calculada sobre o valor mencionado de aporte de novos fundos de aproximadamente US\$ 3.269 milhões.

4. Em relação aos compromissos de garantia descritos acima, a LATAM celebrou nesta data, com as Partes

Garantidoras, os Acordos de Garantia, cujos principais termos estão descritos a seguir:

i. Data Limite: Os Acordos de Garantia contemplam 30 de setembro de 2022 como o prazo para os empreendimentos assumidos pelas Partes Apoiadoras nos termos dos referidos acordos e do Plano de Reorganização, sujeito a certas extensões habituais a esse tipo de transação (incluindo, sem limitação, atraso para saída do Procedimento Capítulo 11 devido à identificação de uma nova variante de covid-19).

ii. Atribuição Direta: Se não forem subscritos pelos acionistas da LATAM durante o respectivo período de assinatura do DocuSign Envelope ID: A8D394A6-513B-4648-A9D5-19BB851F0F5C 3 preferente, 50% dos Novos Títulos Conversíveis Classe C (correspondentes a aproximadamente US\$ 3.408 milhões) serão cedidos diretamente aos Credores Garantidores em troca de uma combinação de um aporte de novos recursos à LATAM e de dação em pagamento pelos seus créditos quirografários, na seguinte proporção: 52,037% em dação em pagamento pelos seus créditos quirografários; e 47,963% de aporte de novos recursos.

iii. Pagamento pelo Compromisso de Garantia: Os Credores Garantidores têm direito a um pagamento de 20%, pagável em dinheiro, calculado sobre o valor dos novos recursos que os Credores Garantidores concordaram em aportar à LATAM (ou seja, calculado em aproximadamente US\$ 3.669 milhões). (“Pagamento pelo Compromisso de Garantia”).

iv. Transação alternativa: Os Devedores não poderão buscar, propor ou celebrar nenhuma operação que seja alternativa às operações de reestruturação previstas no Plano de Reorganização, ressalvadas algumas exceções, como aquelas que são consistentes com os deveres fiduciários do conselho de administração da Sociedade.

v. Eventos de rescisão: Os Acordos de Garantia contêm eventos de rescisão habituais mutuamente aceitáveis para Devedores e Partes Garantidoras, incluindo eventos de rescisão causados por: (i) ocorrência de eventos que tenham efeito adverso relevante sobre a Sociedade ou suas operações; e (ii) falta de liquidez da Sociedade ou diminuição da receita.

vi. Pagamentos de rescisão: O Acordo de Garantia com os Credores

Garantidores prevê pagamentos de rescisão no caso de tal Acordo de Garantia ser rescindido. Essas taxas de rescisão variam de 10% a 50% do Pagamento do Compromisso de Garantia, dependendo do evento que levou à rescisão.

vii. Representações e Garantias; Condições Precedentes; Obrigações de Fazer e Não Fazer: Os Acordos de Garantia contêm representações e garantias, condições precedentes e obrigações de fazer e não fazer em tais reestruturações.

viii. Contrato de Direitos de Registro (Registration Rights Agreement): A LATAM e os Credores Garantidores negociarão de boa-fé um contrato de direitos de registro (*registration rights agreement*) para as novas ações a serem entregues aos Credores Garantidores em relação ao Plano de Reorganização, o que permitirá que tais Partes Garantidoras registrem ações nos Estados Unidos da América na forma de ADSs.

5. Nos termos do Capítulo 11 do Código de Insolvência, o Tribunal deve aprovar estes Acordos de Garantia e o Pagamento do Compromisso de Garantia. Em virtude do exposto acima, com esta data, a Companhia enviou ao

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATOS RELEVANTES

NCG 461:9 FATOS RELEVANTES OU ESSENCIAIS

Tribunal os Acordos de Garantia para aprovação e confirmação.

6. A Sociedade manterá seus acionistas, credores e o mercado informados sobre o andamento do Procedimento Capítulo 11. Além disso, a LATAM continua se concentrando em garantir que sua estratégia de saída a permita emergir com uma estrutura de capital robusta, liquidez adequada e a capacidade de executar com sucesso seu plano de negócios de maneira sustentável ao longo do tempo e em conformidade com todas as leis aplicáveis.

Santiago, 18 de fevereiro de 2022

CONTRATO DE CRÉDITO DIP CONSOLIDADO E MODIFICADO

Em conformidade com o disposto no Artigo 9º e no parágrafo 2º do Artigo 10º da Lei do Mercado de Capitais e no Regulamento Geral n.º 30, devidamente autorizado, por meio deste relatório, informo o seguinte FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” ou a “Sociedade”), inscrita no Registro de Valores Mobiliários n.º 306:

- Conforme informado anteriormente, o contrato denominado *Super-Priority Debtor-In-Possession Term Loan Agreement* (o “Contrato de Crédito

DIP Existente”), firmado no contexto do processo de reorganização da LATAM e de algumas de suas filiais diretas e indiretas (em conjunto com a LATAM, os “Devedores”) nos Estados Unidos da América (o “Procedimento Capítulo 11”) pendente no Tribunal de Falências do Distrito Sul de Nova York que julga o Procedimento Capítulo 11 (o “Tribunal”), contempla um financiamento de Tranche A, um de Tranche B e outro de Tranche C, no valor de até US\$ 1,3 bilhão, US\$ 750 milhões e US\$ 1,15 bilhão, respectivamente.

- Conforme relatado anteriormente, a data de expiração programada do Contrato de Crédito DIP Existente é 8 de abril de 2022. Diante disso e tendo em vista que o Procedimento do Capítulo 11 está em andamento e que os Devedores não sairão dele antes de 8 de abril de 2022, a LATAM solicitou e recebeu diversas propostas de financiamento para prorrogação e/ou refinanciamento do Contrato de Crédito DIP Existente, que foram avaliadas e negociadas em tempo hábil pela Sociedade em conjunto com seus assessores.
- Nesse sentido, o Comitê de Diretores da LATAM, em reunião realizada em 16 de fevereiro de 2022, analisou as

referidas propostas de financiamento e recomendou ao Conselho de Administração que aprovasse a proposta apresentada por um grupo de financiadores composto por (i) Oaktree Capital Management, L.P., e determinados fundos, contas e entidades assessoradas pela Oaktree (“OCM”); (ii) Apollo Management Holdings, L.P., e determinados fundos, contas e entidades assessoradas pela Apollo (“Apollo”); (iii) DocuSign Envelope ID: D32A9C6C-F0A4-4D6A-B5AF-CDC1541AB742 2 QA Investments Limited (“QA”); (iv) Costa Verde Aeronáutica S.A. (“Costa Verde”); (v) Lozuy S.A. (“Lozuy”); e (vi) Delta Airlines, Inc. (“Delta”) (doravante, a “Proposta de Financiamento DIP Consolidada e Modificada”). Em uma reunião realizada em 17 de fevereiro de 2022, o Conselho de Administração da Sociedade, por unanimidade dos conselheiros independentes, concordou em aprovar a Proposta de Financiamento do DIP Consolidado e Modificado, sujeita à aprovação do Tribunal.

- Um texto consolidado e modificado do Contrato de Crédito DIP Existente (o “Contrato de Crédito DIP Consolidado e Modificado”) foi submetido à aprovação do Tribunal em 17 de fevereiro de 2022. O Contrato de Crédito DIP

Consolidado e Modificado estende a data de vencimento esperada de todas as tranches do Contrato de Crédito DIP Existente, refinancia e substitui o financiamento da Tranche C existente sob o Contrato de Crédito DIP Existente e inclui certas reduções de taxas e juros, conforme descrito abaixo:

»Credores:

» Os credores ao abrigo da Tranche A e da Tranche B permanecem os mesmos que os previstos no Contrato de Crédito DIP Existente.

» Os credores da Tranche C são QA, Costa Verde, Lozuy, Delta, OCM e Apollo. QA, Costa Verde, Lozuy e Delta são credores da Tranche C sob o Contrato de Crédito DIP Existente e manterão seus compromissos de financiamento sob a Tranche C, enquanto a OCM e a Apollo fornecerão novos financiamentos sob o Contrato de Crédito DIP Consolidado e Modificado.

»Montante Autorizado:

» Os montantes autorizados para a Tranche A e a Tranche B mantêm-se inalterados, mantendo-se a US\$ 1,3 bilhão e US\$ 750 milhões em capital, respectivamente.

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATOS RELEVANTES

NCG 461:9 FATOS RELEVANTES OU ESSENCIAIS

» Por sua vez, o montante autorizado no âmbito da Tranche C aumenta de US\$ 1,15 bilhão para US\$ 1,245 bilhão em capital. Esse aumento destina-se a cobrir os custos de refinanciamento da Tranche C existente ao abrigo do Contrato de Crédito DIP Existente.

» Data de Vencimento Programada:

» A Tranche A, a Tranche B e a Tranche C terão vencimento previsto para 8 de agosto de 2022, podendo a LATAM prorrogar tal prazo a seu critério, em uma ou mais prorrogações de prazos de no mínimo 30 dias cada, até uma data posterior a 31 de outubro de 2022; considerando que a LATAM pode também estender a data de vencimento para uma data não posterior a (x) 30 de novembro de 2022 ou (y) a rescisão do Acordo de Garantia à Reestruturação assinado em apoio ao plano de reorganização apresentado pelos Devedores no âmbito do Procedimento Capítulo 11, de acordo com seus termos, caso a Organização Mundial da Saúde ou os Centros de Controle de Doenças dos Estados Unidos tenham designado ou caracterizado

qualquer variante do SARS-CoV-2 (ou seja, o vírus que causa a covid-19) como uma “variante preocupante”.

» Todos os itens anteriores, a menos que a data de vencimento seja antecipada de acordo com seus termos, incluindo, sem limitação, no caso de inadimplência do Contrato de Crédito DIP (doravante, a “Data de Vencimento”).

» Juros e Comissões:

» Juros da Tranche A e Tranche B:

► Tanto a taxa de juros quanto as datas de pagamento dos juros dependerão da escolha feita pela LATAM ao solicitar o desembolso do financiamento de Tranche A e Tranche B, podendo escolher entre (i) pagar os juros em dinheiro no vencimento de cada período de juros trimestral ou (ii) capitalizar os referidos juros para pagá-los à vista na Data de Vencimento. Em ambos os casos, a LATAM também poderá escolher a taxa de juros aplicável, podendo optar entre a taxa do eurodólar ou a taxa base alternativa (*Alternate Base Rate*, ABR).

► Aos empréstimos da Tranche A cujos juros são pagos em dinheiro no vencimento de cada período de juros ou cujos juros são capitalizados trimestralmente para serem pagos na Data de Vencimento incidirão juros à taxa LIBO mais 9,5% ao ano no caso de empréstimos em eurodólares e 8,5% ao ano mais a taxa base no caso de empréstimos ABR.

► A taxa de juros dos empréstimos da Tranche B permanece inalterada em relação àquela contemplada no Contrato de Crédito DIP Existente. Portanto, aos empréstimos da Tranche B que são capitalizados trimestralmente para serem pagos na Data de Vencimento incidirão juros à taxa LIBO mais 7,5% ao ano (no caso de empréstimos em eurodólar) e 6,5% ao ano mais a taxa base (no caso de créditos ABR). Por outro lado, no caso dos empréstimos da Tranche B que são pagos em dinheiro no vencimento de cada período de juros trimestral, incidirão à taxa LIBO mais 7% ao ano (no caso de empréstimos em eurodólares) e a 6% ao ano mais taxa base (no caso de créditos ABR).

» Comissões e Outros Encargos:

» Uma comissão de compromisso de empréstimo não utilizado (*Undrawn Commitment Fee*) pagável em dinheiro equivalente a 0,5% ao ano dos compromissos de financiamento de Tranche A e Tranche B que permanecem disponíveis será calculada diariamente e será paga no último dia útil de cada trimestre até a Data de Vencimento.

» Uma comissão de compromisso de empréstimo não utilizado (*Undrawn Commitment Fee*) pagável em dinheiro equivalente a 0,5% ao ano dos compromissos de financiamento de Tranche C que permanecem disponíveis será paga na Data de Vencimento e será calculada como se tivesse incidido diariamente e fosse capitalizada trimestralmente.

» Uma comissão de saída relativa ao financiamento de Tranche C pagável na data de pagamento ou por pré-pagamento de todos os empréstimos da Tranche C a 3,0%, calculada sobre o montante do capital devido em todos os empréstimos da Tranche C desembolsados por certos

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATOS RELEVANTES

NCG 461:9 FATOS RELEVANTES OU ESSENCIAIS

financiadores da Tranche C (a "Comissão de Saída da Tranche C").

» Uma comissão que se acumula na data de vencimento do financiamento da Tranche C de 5,5% calculada sobre a soma (i) do montante do capital devido a título de todos os empréstimos da Tranche C concedidos pelos financiadores da Tranche C com direito à Comissão de Saída da Tranche C; e (ii) da Comissão de Saída da Tranche C.

» Uma comissão de modificação que se acumula na data de encerramento, mas é devida na data de pagamento antecipado voluntário, ou de pagamento dos empréstimos da Tranche A na Data de Vencimento, pagável em dinheiro equivalente a 3% dos compromissos de financiamento ao abrigo da Tranche A em vigor na data de encerramento do Contrato de Crédito DIP Consolidado e Modificado.

» Uma comissão de modificação que se acumula na data de encerramento, mas é devida na data do pagamento antecipado voluntário, ou de pagamento dos empréstimos da Tranche B na Data de DocuSign Envelope ID:

D32A9C6C-F0A4-4D6A-B5AF-CDC1541AB742 5 Vencimento, pagável em dinheiro equivalente a 3% dos compromissos de financiamento da Tranche B em vigor na data de encerramento do Contrato de Crédito DIP Consolidado e Modificado.

»Garantias e Preferências:

O financiamento da Tranche C consolidado continuará a ser garantido pelos mesmos ativos que atualmente garantem o financiamento da Tranche C em vigor no Contrato de Crédito DIP Existente.

A LATAM aguarda a decisão do Tribunal em resposta à Proposta de Financiamento DIP Consolidada e Modificada.

Santiago, 23 de fevereiro de 2022

REGISTRO DE ADRs ADICIONAIS

Em conformidade com o disposto no Artigo 9º e no parágrafo 2º do Artigo 10 da Lei do Mercado de Capitais e no Regulamento Geral n.º 30, devidamente autorizado, por meio deste relatório, informo o seguinte FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM" ou a "Sociedade"), inscrita no Registro de Valores Mobiliários n.º 306:

Conforme informado, por ocasião do processo de reorganização nos Estados Unidos da América ("Estados Unidos") sob o Capítulo 11 do Título 11 do Código dos Estados Unidos, perante o Tribunal de Falências dos Estados Unidos do Distrito Sul de Nova York (o "Procedimento Capítulo 11"), do qual a Sociedade e algumas das suas filiais participam, os ADRs (*American Depositary Receipt*) da Companhia, embora tenham sido retirados da Bolsa de Valores de Nova York (NYSE), continuam sendo negociados no mercado OTC (*over-the-counter*) nos Estados Unidos.

Considerando que o último registro de ADRs da LATAM perante a Comissão de Valores Mobiliários ("SEC") foi solicitado e aprovado em 2011 para 200 milhões de ADRs e que, até esta data, a maioria dos referidos ADRs já foram emitidos, a Administração da Sociedade considerou conveniente protocolar junto à SEC um pedido de registro de mais 200 milhões de ADRs, a fim de disponibilizá-los para emissão no mercado.

Ressalta-se que, com essa ampliação da disponibilidade de ADRs, a Sociedade não emite novas ações nem aumenta seu capital, mas apenas permite que os investidores nos Estados Unidos

acessem esse valor, que tem como ativo subjacente ações ordinárias da LATAM, previamente emitidas.

Santiago, 7 de março de 2022

CONTRATO DE CRÉDITO DIP CONSOLIDADO E MODIFICADO

Em conformidade com o disposto no Artigo 9º e no parágrafo 2º do Artigo 10 da Lei do Mercado de Capitais e no Regulamento Geral n.º 30, devidamente autorizado, por meio deste relatório, informo o seguinte FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM" ou a "Sociedade"), inscrita no Registro de Valores Mobiliários n.º 306:

•Ressaltamos o fato relevante datado de 18 de fevereiro de 2022 relativo à proposta de texto consolidado e modificado do contrato denominado *SuperPriority Debtor-In-Possession Term Loan Agreement* (referido contrato, o "Contrato de Crédito DIP Existente", e a proposta de texto consolidado e modificado, a "Proposta de Contrato de Crédito DIP Consolidado e Modificado") submetido à aprovação do Tribunal de Falências do Distrito Sul de Nova York (o "Tribunal") em 17 de fevereiro de 2022.

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATOS RELEVANTES

NCG 461:9 FATOS RELEVANTES OU ESSENCIAIS

- A LATAM e algumas de suas filiais diretas e indiretas (conjuntamente, os “Devedores”) acordaram certas modificações adicionais (as “Modificações Adicionais”) à Proposta de Contrato de Crédito DIP Consolidado e Modificado com os potenciais credores.

- O Comitê de Diretores da LATAM, em reunião realizada em 6 de março de 2022, revisou essas Modificações Adicionais e recomendou sua aprovação ao Conselho de Administração. Em reunião realizada em 6 de março de 2022, o Conselho de Administração da Sociedade, por unanimidade dos conselheiros independentes, concordou em aprovar as Modificações Adicionais, sujeitas à aprovação do Tribunal. Assim, em 7 de março de 2022, foi submetida à aprovação do Tribunal uma minuta revisada da Proposta de Contrato de Crédito DIP Consolidado e Modificado (incluindo as Modificações Adicionais).

- Os termos da Proposta de Contrato de Crédito DIP Consolidado e Modificado (e alterações das Modificações Adicionais) mantêm, em essência, a estrutura da Proposta de Contrato de Crédito DIP Consolidado e Modificado protocolada no Tribunal em 17 de fevereiro de 2022. As principais alterações referem-se a:

» Juros e Comissões:

» Juros:

- ▶ A taxa de juros dos empréstimos da Tranche A cujos juros são pagos em dinheiro no fim de cada período de juros aumentou de LIBO mais 9,50% ao ano para LIBO mais 9,75% ao ano para empréstimos em eurodólares e da taxa base mais 8,50% para a taxa base mais 8,75% para os empréstimos efetuados com referência à taxa base alternativa.

- ▶ A taxa de juros dos empréstimos da Tranche A cujos juros são capitalizados trimestralmente para pagamento no vencimento aumentou de LIBO mais 9,50% ao ano para LIBO mais 11,00% ao ano para empréstimos em eurodólares e da taxa base mais 8,50% até o taxa base mais 10,00% para empréstimos feitos com referência à taxa base alternativa.

- ▶ A taxa de juros dos empréstimos da Tranche C aumentou de LIBO mais 12% ao ano para LIBO mais 15% ao ano.

» Comissões:

- » Os Devedores pagarão uma comissão adicional equivalente a 1,00% dos compromissos de financiamento desembolsados e não desembolsados de cada (i) credor da Tranche A, (ii) credor da Tranche B e (iii) credor da Tranche C que, de acordo com a Proposta de Contrato de Crédito DIP Consolidado e Modificado, qualifica-se como um credor Apollo ou Oaktree (as “Comissões de Encerramento”), que serão acumulados integralmente na data de encerramento da Proposta de Contrato de Crédito DIP Consolidado e Modificado.

» Condições adicionais:

- » Será condição para o financiamento que o Tribunal tenha emitido a ordem de declaração informativa (*disclosure statement*) e a ordem de aprovação de apoio (aprovação de *backstop*).

A LATAM aguarda a decisão do Tribunal em resposta à Proposta de Contrato de Crédito DIP Consolidada e Modificada.

Santiago, 8 de março de 2022

RELATÓRIO OPERACIONAL MENSAL – JANEIRO

Nos termos do Artigo 9º e do parágrafo 2º do Artigo 10 da Lei n.º 18.045 e do Regulamento Geral n.º 30, devidamente autorizado pelo Conselho de Administração em sessão realizada na mesma data, comunico à Comissão para o Mercado Financeiro, como FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” ou a “Companhia”), o seguinte:

- Como parte das obrigações de relatórios que a LATAM deve cumprir, de acordo com o Procedimento Capítulo 11, está a preparação e entrega de um relatório mensal chamado MOR, por sua sigla em inglês *Monthly Operating Report*.

- Em virtude do exposto, colocamos à disposição da sua Comissão e do mercado em geral, o MOR correspondente ao mês de dezembro de 2021 e o MOR correspondente ao mês de janeiro de 2022, emitidos hoje.

- O MOR não substitui de forma alguma as informações financeiras que a Companhia fornece regularmente de acordo com os padrões de valores mobiliários e/ou a regulamentação

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATOS RELEVANTES

NCG 461:9 FATOS RELEVANTES OU ESSENCIAIS

aplicável e foi DocuSign Envelope ID: 865ECBD4-5D19-4CF8-9515-F49B5A17450D preparado com o único objetivo de cumprir as obrigações do Procedimento Capítulo 11.

Santiago, 8 de março de 2022

DESEMBOLSO SOB O CONTRATO DE CRÉDITO DIP

Em conformidade com o disposto nos artigos 9º e 10 da Lei do Mercado de Capitais n.º 18.045 e com o disposto no Regulamento Geral n.º 30 de 1989 desta Superintendência, devidamente autorizado, por meio deste relatório, informo o seguinte FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Grupo S.A. (“LATAM” ou a “Companhia”), inscrita no Registro de Valores Mobiliários n.º 306:

- Conforme informado anteriormente, a LATAM e algumas de suas filiais diretas e indiretas que fazem parte do processo de reorganização nos Estados Unidos (“Procedimento Capítulo 11”) fazem parte de um contrato denominado *Super-Priority Debtor-In-Possession Term Loan Agreement* (o “Contrato de Crédito DIP”) no valor de até US\$ 3,200 milhões, estruturado em diferentes tranches, denominadas Tranche A (até US\$ 1.300 milhão); Tranche B (até US\$ 750 milhões); e Tranche C (até US\$

1.150 milhões).

- Por meio dos fatos relevantes datados de 8 de outubro de 2020, 9 de junho de 2021, 10 de novembro de 2021 e 23 de dezembro de 2021, a LATAM informou a ocorrência do primeiro, segundo, terceiro e quarto desembolsos no âmbito do Contrato de Crédito DIP no valor de US\$ 1,150 milhão, US\$ 500 milhões, US\$ 200 milhões e US\$ 100 milhões, respectivamente.

- Considerando a extensão das restrições sanitárias e de mobilidade impostas pelas autoridades, bem como a análise da projeção de liquidez, informa-se, com a data de hoje, que foi solicitado novo desembolso no âmbito do Contrato de Crédito DIP no valor de US\$ 300 milhões. O referido desembolso seria feito em US\$ 38.552.295,92 pelos financiadores da Tranche A, em US\$ 227.343.750,00 pelos financiadores da Tranche B e em US\$ 34.103.954,08 pelos financiadores da Tranche C, conforme previsto no Contrato de Crédito DIP.

Santiago, 14 de março de 2022

NOVO CONTRATO DE CRÉDITO DIP CONSOLIDADO E MODIFICADO

Em conformidade com o disposto no Artigo 9º e no parágrafo 2º do Artigo 10 da Lei do Mercado de Capitais e no Regulamento Geral n.º 30, devidamente autorizado, por meio deste relatório, informo o seguinte FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” ou a “Sociedade”), inscrita no Registro de Valores Mobiliários n.º 306:

- Referimo-nos aos fatos relevantes datados de 18 de fevereiro de 2022 e 7 de março de 2022 relacionados à proposta (a “Proposta Inicial de Financiamento DIP Consolidada e Modificada”) de texto consolidado e modificado do contrato denominado *Super-Priority Debtor-In-Possession Term Loan Agreement* (referido contrato, o “Contrato de Crédito DIP Existente”) celebrado no contexto do processo de reorganização da LATAM e algumas de suas filiais diretas e indiretas (conjuntamente, os “Devedores”) nos Estados Unidos da América (o “Procedimento Capítulo 11”) perante o Tribunal de Falências do Distrito Sul de Nova York que julga o Procedimento Capítulo 11 (o “Tribunal”). Conforme informado anteriormente, a Proposta Inicial de Financiamento do DIP Consolidada e Modificada foi inicialmente submetida à aprovação do Tribunal em 17 de fevereiro de 2022 e, posteriormente, em 7 de

março de 2022.

- Não obstante o exposto acima, os Devedores continuaram com um processo de marketing para modificação e refinanciamento do Contrato de Crédito DIP Existente com a finalidade de obter melhores termos e condições do que aqueles incluídos na Proposta Inicial de Financiamento DIP Consolidada e Modificada. Nesse sentido, os Devedores aceitaram uma proposta alternativa fornecida por um grupo diferente de potenciais credores (tal proposta, a “Nova Proposta de Financiamento DIP Consolidada e Modificada”). A Nova Proposta de Financiamento DIP Consolidada e Modificada foi oportunamente avaliada e negociada pela Sociedade em conjunto com seus assessores.

- Nesse sentido, o Comitê de Diretores da LATAM, em reunião realizada em 14 de março de 2022, analisou a Nova Proposta de Financiamento DIP Consolidada e Modificada e recomendou ao Conselho de Administração a aprovação da referida proposta. O Conselho de Administração da Sociedade, em reunião realizada em 14 de março de 2022, por unanimidade dos conselheiros independentes, concordou em aprovar a Nova Proposta de Financiamento DIP

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATOS RELEVANTES

NCG 461:9 FATOS RELEVANTES OU ESSENCIAIS

Consolidada e Modificada, sujeita à aprovação do Tribunal.

• Em 14 de março de 2022, um novo texto consolidado e modificado do Contrato de Crédito DIP Existente (o “Novo Contrato de Crédito DIP Consolidado e Modificado”) foi submetido à aprovação do Tribunal. O Novo Contrato de Crédito DIP Consolidado e Modificado (i) refinancia e substitui integralmente as Tranches A, B e C existentes no Contrato de Crédito DIP Existente; (ii) contempla uma data de vencimento de acordo com o calendário que os Devedores preveem sair do Procedimento Capítulo 11; e (iii) inclui certas reduções nas taxas e juros em comparação com o Contrato de Crédito DIP Existente e a Proposta Inicial de Financiamento DIP Consolidada e Modificada, conforme descrito em mais detalhes abaixo:

» Credores:

» Os credores da Tranche A são o JPMorgan Chase Bank, N.A. e suas filiais (“JPM”) e certas entidades e fundos pertencentes a um sindicato organizado pelo JPM.

» Os credores da Tranche C são algumas das partes do Acordo

de Garantia à Reestruturação celebrado no âmbito do plano de reorganização apresentado pelos Devedores no Procedimento Capítulo 11 (o “Plano de Reorganização”).

» Parcelas e valor autorizado; Desembolsos:

» A Nova Proposta de Financiamento DIP Consolidada e Modificada contempla um novo financiamento na Tranche A e um novo financiamento na Tranche C de até US\$ 2.050 milhões e US\$ 1.650 milhão, respectivamente.

» A Nova Proposta de Financiamento DIP Consolidada e Modificada contempla um desembolso inicial de US\$ 2.750 milhões, que ocorrerá na data de encerramento do Novo Contrato de Crédito DIP Consolidado e Modificado.

» Data de Vencimento Programada:

» A Nova Proposta de Financiamento DIP Consolidada e Modificada contempla uma data de vencimento prevista para 8 de agosto de 2022, sujeita

à prorrogação pela LATAM, a seu critério, em uma ou mais prorrogações de prazo de no mínimo 30 dias cada, até uma data não posterior a 14 de outubro de 2022; considerando que a LATAM pode também estender a data de vencimento para uma data não posterior a, o que ocorrer primeiro, (x) 30 de novembro de 2022, ou (y) a rescisão do Acordo de Garantia à Reestruturação assinado como suporte ao Plano de Reorganização, de acordo com seus termos, caso a Organização Mundial da Saúde ou os Centros de Controle de Doenças dos Estados Unidos tenham designado ou caracterizado qualquer variante do SARS-CoV-2 (ou seja, o vírus que causa a covid-19) como uma “variante preocupante”. Doravante, a data de vencimento prevista, que poderá ser prorrogada de acordo com o disposto neste parágrafo, a “Data de Vencimento”.

» Qualquer prorrogação além de 14 de outubro de 2022 será possível se (i) nenhum inadimplemento ou evento de inadimplemento tenha ocorrido e continue e (ii) o prazo nos termos dos acordos de garantia celebrados tenha sido prorrogado para uma data igual ou posterior à Data de Vencimento

(após a efetivação do referido pedido de prorrogação).

» Todos os anteriores, a menos que a Data de Vencimento seja antecipada de acordo com seus termos, incluindo, sem limitação, no caso de um evento de inadimplência sob o Novo Contrato de Crédito DIP Consolidado e Modificado.

» Juros e comissões:

» Juros da Tranche A e Tranche C

► Tanto a taxa de juros aplicável quanto as datas de pagamento dos juros dependerão da escolha feita pela LATAM no momento de solicitar o desembolso da Tranche A e da Tranche C, podendo a LATAM optar entre (i) pagar os juros em dinheiro no vencimento de cada período de juros trimestral ou (ii) capitalizar esses juros trimestralmente a serem pagos na Data de Vencimento. Em ambos os casos, a LATAM também poderá escolher a taxa de juros aplicável, podendo optar pela SOFR ou pela Taxa Base Alternativa (“ABR”).

► Os empréstimos da Tranche

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATOS RELEVANTES

NCG 461:9 FATOS RELEVANTES OU ESSENCIAIS

A, cujos juros são devidos em dinheiro no fim de cada período de juros ou cujos juros são capitalizados trimestralmente para pagamento na Data de Vencimento, incidirão juros SOFR mais 7,50% ao ano (para empréstimos denominados em SOFR) e 6,50% ao ano mais a taxa base (para empréstimos denominados em ABR).

» Os empréstimos da Tranche C cujos juros são devidos em dinheiro no fim de cada período de juros incidirão juros SOFR mais 13% ao ano (para empréstimos denominados em SOFR) e 12% ao ano mais a taxa base (para empréstimos denominados em ABR).

» Os empréstimos da Tranche C cujos juros são capitalizados trimestralmente para pagamento na Data de Vencimento incidirão juros SOFR mais 13,50% ao ano (para empréstimos denominados em SOFR) e 12,50% ao ano mais

a taxa base (para empréstimos denominados em ABR).

» Comissões

» Uma comissão de compromisso de empréstimo não utilizado (*Undrawn Commitment Fee*) pagável em dinheiro, 1,00% ao ano dos compromissos diários não utilizados do Tranche C, que será calculada diariamente e será paga no último dia útil de cada trimestre até a Data de Vencimento.

» Uma comissão de saída, pagável em dinheiro, referente ao financiamento da Tranche A em caso de reembolso total ou parcial ou pré-pagamento de empréstimos da Tranche A, a 0,5% do valor pago ou pré-pago (incluindo juros e comissões).

» Uma comissão de saída, pagável em dinheiro, referente ao financiamento da Tranche C no caso de reembolso ou pagamento antecipado total dos empréstimos da Tranche C a 0,75%, calculada sobre os compromissos desembolsados ou não desembolsados da Tranche C na data de encerramento do Novo

Contrato de Crédito DIP Consolidado e Modificado.

» Uma comissão de encerramento, pagável em dinheiro, com relação ao financiamento da Tranche A a 0,50% do capital dos empréstimos da Tranche A desembolsados na data de encerramento do Novo Contrato de Crédito DIP Consolidado e Modificado.

» Uma comissão de encerramento, com relação ao financiamento da Tranche C, a 0,75% dos compromissos da Tranche C. Essa comissão de encerramento será capitalizada e adicionada ao valor principal total dos empréstimos da Tranche C na data de encerramento do Novo Contrato de Crédito DIP Consolidado e Modificado.

» O pagamento antecipado dos empréstimos da Tranche C está sujeito ao pagamento de um valor adicional (*make-whole*) em determinadas circunstâncias, consistindo em juros adicionais de SOFR mais 13,5% calculados sobre os empréstimos da Tranche C que são pagos antecipadamente. Esses juros adicionais serão acumulados entre a data do referido pagamento, reembolso ou pagamento antecipado

até (a) o mais tardar (i) 14 de outubro de 2022 e (ii) a data de vencimento programada do Novo Contrato de Crédito DIP Consolidado e Modificado e (b) a data de conclusão de qualquer plano ou reorganização do Capítulo 11 confirmado pelo Tribunal.

» Além disso, a LATAM pagará ao agente administrativo, aos credores da Tranche A, ao agente de garantia e aos agentes de garantia locais os honorários estabelecidos nas cartas de honorários entre a LATAM e as partes, conforme descrito na submissão apresentada ao Tribunal.

» Condições adicionais:

» Elimina a condição de financiamento incluída na Proposta Inicial de Financiamento DIP Consolidada e Modificada, que exigia que o Tribunal expedisse o despacho homologando a declaração informativa e o despacho homologando os acordos de garantia.

» Também elimina o marco relacionado à confirmação do Plano de Reorganização do Capítulo 11.

A LATAM aguarda a decisão do Tribunal em resposta à Nova Proposta de

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATOS RELEVANTES

NCG 461:9 FATOS RELEVANTES OU ESSENCIAIS

Contrato de Crédito DIP Consolidada e Modificada.

Santiago, 15 de março de 2022

ACORDOS DE GARANTIA E O NOVO CONTRATO DE CRÉDITO DIP CONSOLIDADO E MODIFICADO

Em conformidade com o disposto no Artigo 9º e no parágrafo 2º do Artigo 10 da Lei do Mercado de Capitais e no Regulamento Geral n.º 30, devidamente autorizado, por meio deste relatório, informo o seguinte FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” ou a “Sociedade”), inscrita no Registro de Valores Mobiliários n.º 306:

1. Conforme informado pelo Fato Relevante datado de 12 de janeiro de 2022, na mesma data, a LATAM assinou com (i) um grupo de credores quirografários da LATAM representado pela Evercore; (ii) com a Delta Air Lines, Inc., a Qatar Airways Investment (UK) Ltd., o grupo Cueto; e (iii) com o grupo Eblen acordos de compromisso de garantia (os “Acordos de Garantia”) em apoio ao plano de reorganização e financiamento proposto pela LATAM e algumas das suas filiais diretas e indiretas (doravante, referidas “filiais”, em conjunto com a LATAM, os “Devedores”) no seu processo de reorganização nos Estados Unidos da

América (o “Procedimento Capítulo 11”) de acordo com as normas estabelecidas no Capítulo 11 (o “Capítulo 11”) do Título 11 do Código dos Estados Unidos. Conforme informado no referido Fato Relevante, nos termos do disposto no Capítulo 11, o tribunal que julga o Procedimento Capítulo 11 (o “Tribunal”) teve que aprovar estes Acordos de Garantia e, para tanto, foram apresentados ao Tribunal o pedido de aprovação e confirmação também datado de 12 de janeiro de 2022.

2. Conforme informado pelo Fato Relevante datado de 14 de março de 2022, na mesma data, a LATAM submeteu à aprovação do Tribunal uma proposta (a “Nova Proposta de Financiamento DIP Consolidada e Modificada”) de texto consolidado e modificado do contrato denominado *Super-Priority Debtor-In-Possession Term Loan Agreement* celebrado no contexto do Proposta Inicial de Financiamento DIP Consolidada e Modificada (o “Contrato de Empréstimo DIP Existente”).

3. Nesta data, o Tribunal deliberou aprovar os Acordos de Garantia e a Nova Proposta de Financiamento DIP Consolidada e Modificada, cujos principais termos e condições foram descritos nos Fatos Relevantes referidos nos parágrafos anteriores.

4. Em virtude da aprovação da Nova Proposta de Financiamento DIP Consolidada e Modificada, em 8 de abril de 2022, será assinado o texto consolidado e modificado do Contrato de Crédito DIP Existente, que substituirá e refinanciará integralmente o referido contrato.

5. Vale ressaltar que os financiadores da Tranche C da Nova Proposta de Financiamento DIP Consolidada e Modificada concordaram em permitir que um grupo de acionistas da LATAM formado pelos grupos Cueto, Qatar e Delta, que são financiadores da Tranche C do Contrato de Crédito DIP Existente, participe da Tranche C da Nova Proposta de Financiamento DIP Consolidada e Modificada. Nesse sentido, o Comitê de Diretores da LATAM, em reunião realizada em 15 de março de 2022, analisou esse acordo e recomendou sua aprovação ao Conselho de Administração. O Conselho de Administração da Sociedade, em reunião realizada na mesma data, por unanimidade dos conselheiros independentes, deliberou aprovar a participação dos referidos acionistas na Tranche C da Nova Proposta de Financiamento DIP Consolidada e Modificada. Conseqüentemente, os financiadores da Tranche C da Nova Proposta de Financiamento DIP

Consolidada e Modificada seriam ditos acionistas, além dos financiadores da Tranche C que outorgaram compromissos de financiamento segundo a Nova Proposta de Financiamento DIP Consolidada e Modificada apresentada ao Tribunal em 14 de março de 2022.

Santiago, 29 de março de 2022

CONVOCAÇÃO PARA ASSEMBLEIA ORDINÁRIA DE ACIONISTAS

Nos termos do artigo 9º e parágrafo 2º do artigo 10 da Lei n.º 18.045 e do Regulamento Geral n.º 30 da Comissão, devidamente habilitada para este fim, comunico o seguinte Fato Relevante relativo à LATAM Airlines Group S.A. (a “Sociedade”):

O Conselho de Administração da Sociedade, em reunião realizada em 29 de março de 2022, deliberou pela convocação da Assembleia Geral Ordinária da Sociedade (a “Assembleia”), que será realizada exclusivamente à distância conforme indicado abaixo, na data de 20 de abril de 2022, às 11h, Rosário Norte 615, Las Condes, Santiago, para conhecer ou se pronunciar, conforme o caso, sobre os seguintes assuntos:

1. Memória, Balanço e Demonstrações Financeiras correspondentes ao



Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATOS RELEVANTES

NCG 461:9 FATOS RELEVANTES OU ESSENCIAIS

Exercício de 2021; a situação da Sociedade; e respectivo relatório da Empresa de Auditoria Externa;

2. Remuneração do Conselho de Administração para o Exercício de 2022;

3. Remuneração e orçamento do Comitê de Diretores para o Exercício de 2022;

4. Designação da Empresa de Auditoria Externa;

5. Designação das Agências de Classificação de Risco;

6. Determinação do jornal para as publicações da Sociedade;

7. Conta de operações com partes relacionadas; e

8. Outros assuntos de interesse social que sejam específicos da Assembleia Geral Ordinária.

Os titulares de ações inscritos no Registro de Acionistas até a meia-noite do 5º dia útil anterior ao dia da realização da Assembleia, ou seja, 12 de abril de 2022, terão direito a participar, podendo exercer o seu direito de palavra e voto.

Foi deliberado que a Assembleia seja realizada exclusivamente à distância. Portanto, a implementação dos meios tecnológicos utilizados constituirá o único mecanismo de participação e votação na mesma, de forma a evitar que os participantes sejam expostos ao contágio. Para isso, o acionista interessado em participar da Assembleia ou seu representante deverá, até às 15h do dia anterior à Assembleia, registrar-se no site <https://autenticacion.dcv.cl/> ou enviar um e-mail para registrojuntas@dcv.cl, manifestando seu interesse em participar da Assembleia, anexando uma imagem digitalizada da sua carteira de identidade em ambos os lados, a procuração, se for o caso, e o formulário de solicitação de participação. A restante documentação necessária e as informações mais detalhadas sobre como se inscrever, participar e votar à distância na Assembleia e outros aspectos convenientes para esse efeito estarão disponíveis e serão oportunamente comunicadas por meio de uma instrução no site da empresa, www.latamairlinesgroup.net.

Os editais de convocação serão publicados no Diálogo La Tercera, de Santiago, nos dias 8, 13 e 18 de abril de 2022.

Os acionistas poderão obter uma cópia dos documentos que fundamentam as questões que serão discutidas na Assembleia, a partir de 8 de abril de 2022, no site da Sociedade, www.latamairlinesgroup.net. Além disso, qualquer acionista que desejar obter uma cópia de tais documentos poderá entrar em contato, a partir de 8 de abril de 2022, com o departamento de atendimento ao investidor da Sociedade no endereço eletrônico InvestorRelations@latam.com ou pelo telefone (56 -2) 2565-8785, para este fim. Dentre tais documentos, estarão disponíveis informações sobre as propostas das empresas de auditoria externa que serão discutidas na Assembleia para o exercício de 2022 e suas respectivas fundações.

Santiago, 29 de março de 2022

RELATÓRIO OPERACIONAL MENSAL – FEVEREIRO

• Como parte das obrigações de relatórios que a LATAM deve cumprir, de acordo com o Procedimento Capítulo 11, está a preparação e entrega de um relatório mensal chamado MOR, por sua sigla em inglês *Monthly Operating*

Report, correspondente ao mês de fevereiro de 2022.

Santiago, 8 de abril de 2022

DESEMBOLSO SOB O CONTRATO DE CRÉDITO DIP CONSOLIDADO E MODIFICADO

Em conformidade com o disposto no Artigo 9º e no parágrafo 2º do Artigo 10 da Lei do Mercado de Capitais e no Regulamento Geral n.º 30, devidamente autorizado, por meio deste relatório, informo o seguinte FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM”), inscrita no Registro de Valores Mobiliários n.º 306:

• Conforme informado anteriormente, em 15 de março de 2022, o Tribunal de Falências do Distrito Sul de Nova York, julgando o processo de reorganização nos Estados Unidos (o “Procedimento Capítulo 11”) da LATAM e algumas das suas filiais diretas e indiretas que fazem parte do referido processo, deliberou aprovar a proposta de texto consolidado e modificado (o “Contrato de Crédito DIP Consolidado e Modificado”) do contrato de financiamento firmado no âmbito do Procedimento Capítulo 11, denominado Super-Priority Debtor-In-Possession Term Loan Agreement, e que vigorava a partir

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATOS RELEVANTES

NCG 461:9 FATOS RELEVANTES OU ESSENCIAIS

desta data (o “Contrato de Empréstimo DIP Existente”). Os principais termos e condições do Contrato de Crédito DIP Consolidado e Modificado foram descritos nos Fatos Relevantes datados de 14 e 15 de março.

- Nesta data, foi assinado o Contrato de Crédito DIP Consolidado e Modificado no valor total de US\$ 3,700 milhões e foi realizado o desembolso inicial no valor de US\$ 2,750 milhões. O Contrato de Crédito DIP Consolidado e Modificado modifica e reformula o Contrato de Crédito DIP Existente e paga as obrigações pendentes nos termos dele.

Santiago, 10 de maio de 2022

RELATÓRIO OPERACIONAL MENSAL – MARÇO

- Como parte das obrigações de relatórios que a LATAM deve cumprir, de acordo com o Procedimento Capítulo 11, está a preparação e entrega de um relatório mensal chamado MOR, por sua sigla em inglês *Monthly Operating Report*, correspondente ao mês de março de 2022.

Santiago, 11 de maio de 2022

ACORDO COM O BANCO ESTADO E O COMITÊ DE CREDORES QUIROGRAFÁRIOS

Em conformidade com o disposto no Artigo 9º e no parágrafo 2º do Artigo 10 da Lei do Mercado de Capitais e no Regulamento Geral n.º 30, devidamente autorizado, por meio deste relatório, informo o seguinte FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” ou a “Sociedade”), inscrita no Registro de Valores Mobiliários n.º 306:

- 1.** Em decorrência do processo de mediação em andamento no âmbito do plano de reorganização e financiamento (o “Plano de Reorganização” ou o “Plano”) proposto pela LATAM e algumas de suas filiais diretas e indiretas (em conjunto com a LATAM, os “Devedores”) em seu processo de reorganização nos Estados Unidos da América (o “Procedimento Capítulo 11”) perante o Tribunal de Falências do Distrito Sul de Nova York (o “Tribunal de Falências”) sob as regras estabelecidas no Capítulo 11 do Título 11 do Código dos Estados Unidos, (i) os Devedores; (ii) o grupo de credores quirografários da LATAM representado pela Evercore (os “Credores Garantidores”), Delta Air Lines, Inc, Qatar Airways Investment (UK) Ltd., o grupo Cueto (coletivamente, os “Acionistas Garantidores” e, em conjunto com os Credores Garantidores, as “Partes Garantidoras”); (iii) o grupo Eblen; (iv) Banco del Estado de Chile (“Banco Estado”) como representantes dos

detentores de títulos chilenos emitidos pela LATAM; (v) certos detentores de tais títulos chilenos (os “Detentores Garantidores de Títulos Chilenos”); e (vi) o Comitê de Credores Quirografários (o “UCC”) do Procedimento Capítulo 11 chegaram a um acordo que resolve (e) as impugnações ao Plano e as impugnações aos despachos do Tribunal de Falências, apresentadas pelo Banco Estado; e (z) as impugnações ao Plano e outras ações falimentares, apresentadas pela UCC.

- 2.** Este acordo abre caminho para a audiência de confirmação do Plano agendada para 17 e 18 de maio e adiciona suporte ao Plano acordado da Sociedade, facilitando ainda mais a saída bem-sucedida da insolvência. Ao mesmo tempo, permite aos detentores de títulos chilenos aumentar sua recuperação sob o Plano, bem como fornecer compromissos de financiamento segundo os acordos de garantia celebrados entre os Devedores e os Credores Garantidores (o “Acordo de Garantia aos Credores”) em suporte ao Plano de Reorganização.

- 3.** Os principais termos deste acordo são os seguintes:

- a.** Modifica-se o tratamento dispensado aos credores quirografários da classe 5 do Plano. De acordo com o Plano

original, os credores quirografários dessa classe poderiam optar por participar dos Novos Títulos Conversíveis Classe A ou Classe C, dependendo de terem escolhido ou não contribuir com novos fundos. Os credores quirografários que optaram pelos Novos Títulos Conversíveis Classe A receberiam os referidos títulos em pagamento pelos credores quirografários que foram reconhecidos, e aqueles que optaram pelos Novos Títulos Conversíveis Classe C receberiam os referidos títulos em troca de uma combinação de dação em pagamento por seus créditos quirografários reconhecidos e contribuição de novos fundos a uma taxa de aproximadamente US\$ 0,921692 de novos fundos para cada US\$ 1 de créditos. Segundo o acordo, essa proporção foi alterada para aproximadamente US\$ 0,899774 de novos recursos para cada US\$ 1 de créditos.

- b.** Segundo o acordo, os credores quirografários Classe 5 que optarem por receber os Novos Títulos Conversíveis Classe A ou Classe C também terão direito de receber um pagamento único em dinheiro (a “Distribuição Adicional em Efetivo”), igual a (1) aproximadamente US\$ 212 milhões; ou (2) se o EBITDAR do plano de negócios da Sociedade para o período entre 1º de

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATOS RELEVANTES

NCG 461:9 FATOS RELEVANTES OU ESSENCIAIS

janeiro de 2022 e a data 15 dias antes da saída do Procedimento Capítulo 11 superar em mais de US\$ 100 milhões o EBITDAR real da LATAM para o mesmo período, aproximadamente (y) US\$ 250 milhões a mais, (z) 75% do excedente sobre US\$ 250 milhões da diferença entre o EBITDAR real da LATAM sobre o EBITDAR do plano de negócios da Sociedade, se houver. Serão deduzidos da Distribuição Adicional em Efetivo certas comissões pagáveis às Partes Garantidoras segundo os respectivos Acordos de Garantia e certos pagamentos em dinheiro a serem efetuados pela Sociedade com o apoio dos Credores Garantidores no contexto do Procedimento Capítulo 11.

c. A Distribuição Adicional em Efetivo será feita entre os credores quirografários que optarem por receber os Novos Títulos Conversíveis Classe A e Classe C; com a ressalva de que os credores quirografários que participarem exclusivamente dos Novos Títulos Conversíveis Classe A terão direito ao pagamento em dinheiro de, no mínimo, 4,875% do valor de seus créditos, e os que participarem tanto dos Novos Títulos Conversíveis Classe A quanto dos Novos Títulos Conversíveis Classe C e que não sejam Credores Garantidores terão direito a receber metade do referido pagamento com relação à parte

dos seus créditos que fazem parte dos Novos Títulos Conversíveis Classe A. Se a Distribuição Adicional em Efetivo determinada conforme disposto no parágrafo anterior for inferior ao valor referido, qualquer déficit será coberto pelos Credores Garantidores (i) com as Distribuições Adicionais em Efetivo recebidas quanto à sua participação nos Novos Títulos Conversíveis Classe C; e, se necessário, (ii) com os honorários pagos a eles nos termos do Acordo de Garantia dos Credores.

d. O Plano passou a contemplar a emissão de novos títulos chilenos denominados em Unidades de Fomento, no valor equivalente a até US\$ 180 milhões, que serão entregues como dação em pagamento dos créditos dos credores quirografários Classe 5 que optarem por receber os referidos títulos em substituição aos Novos Títulos Conversíveis Classe A e Novos Títulos Conversíveis Classe C e a referida Distribuição Adicional em Efetivo; exceto se as Partes Garantidoras não tiverem permissão para receber tais bônus. Esses novos títulos chilenos terão juros de 2% ao ano e vencerão em 31 de dezembro de 2042.

e. Os Detentores de Títulos Chilenos Garantidores, representando em conjunto aproximadamente US\$ 135

milhões, assinaram o Acordo de Garantia à Reestruturação (o “RSA”) celebrado no Plano e concordaram em fornecer compromissos de garantia nos termos do Acordo de Garantia dos Credores de até aproximadamente US\$ 86 milhões. Conseqüentemente, concordaram em apoiar a subscrição de uma parcela das novas ações ordinárias integralizadas e dos Novos Títulos Conversíveis Classe C que serão emitidos no âmbito do Plano, até o valor acima mencionado de US\$ 86 milhões, em troca de um pagamento de 20% calculado sobre esse valor.

f. Sujeito ao cumprimento de certas condições, as Partes Garantidoras concederam à LATAM a opção de prorrogar o prazo de seus respectivos acordos de garantia de 30 de outubro de 2022 a 30 de novembro de 2022, em troca de um pagamento de 1,34846% calculado sobre as quantidades acordadas em tais contratos (o “Pagamento de Prorrogação”), devido somente se a Companhia exercer essa opção. Não obstante o exposto acima, a Sociedade não prevê o exercício dessa opção e espera concluir com sucesso sua reestruturação até o fim de outubro do ano corrente.

g. O Banco Estado e o UCC retirarão todas as impugnações pendentes ao Plano e todas as impugnações às ordens

emitidas pelo Tribunal de Falências. O UCC também se retirará de outras ações de falência no Procedimento Capítulo 11. Além disso, o Banco Estado e os Detentores de Títulos Chilenos Garantidores concordaram em apoiar a confirmação e implementação do Plano.

4. A fim de implementar os acordos firmados, várias modificações foram feitas no Plano, no RSA e nos acordos de compromisso de garantia celebrados com as Partes Garantidoras, os quais foram submetidos ao Tribunal de Falências. Além disso, o Banco Estado e os Detentores de Títulos Chilenos Garantidores aderiram ao RSA e ao Acordo de Garantia dos Credores.

A Sociedade manterá seus acionistas, credores e o mercado informados sobre o andamento do Procedimento Capítulo 11.

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATOS RELEVANTES

NCG 461:9 FATOS RELEVANTES OU ESSENCIAIS

Santiago, 11 de junho de 2022

COMPROMISSO DE FINANCIAMENTO DE SAÍDA

Em conformidade com o disposto no Artigo 9º e no parágrafo 2º do Artigo 10 da Lei do Mercado de Capitais e no Regulamento Geral n.º 30, devidamente autorizado, por meio deste relatório, informo o seguinte FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” ou a “Sociedade”), inscrita no Registro de Valores Mobiliários n.º 306:

1. Conforme informado anteriormente, o plano de recuperação e financiamento (o “Plano de Reorganização” ou o “Plano”), proposto pela LATAM e algumas de suas filiais diretas e indiretas (em conjunto com a LATAM, os “Devedores”) em seu procedimento de reorganização nos Estados Unidos (o “Procedimento Capítulo 11”) perante o Tribunal de Falências do Distrito Sul de Nova York (o “Tribunal de Falências”) de acordo com as regras estabelecidas no Capítulo 11 do Título 11 do Código dos Estados Unidos (o “Código de Insolvência dos Estados Unidos”), contempla, entre outras coisas, a contratação de nova dívida no valor aproximado de US\$ 2.250 milhões e uma nova linha de crédito rotativo no valor aproximado

de US\$ 500 milhões (em conjunto, o “Financiamento de Saída”).

2. Após realizar um processo competitivo no mercado para obter as melhores condições financeiras disponíveis para o Financiamento de Saída, os Devedores assinaram, em 10 de junho de 2022, cartas de compromisso de financiamento (as “Cartas de Compromisso de Financiamento de Saída”) que contêm uma proposta para a provisão de Financiamento de Saída (a “Proposta de Financiamento de Saída”) com o JPMorgan Chase Bank, N.A. (“JPM”), Goldman Sachs Lending Partners LLC (“GS”), Barclays Bank PLC (“Barclays”) e BNP Paribas, BNP Paribas Securities Corp. (conjuntamente, “BNP”) e Natixis, New York Branch (“Natixis” e, coletivamente com JPM, GS, Barclays e BNP e suas filiais, os “Financiadores do Financiamento de Saída”). De acordo com as Cartas de Compromisso de Financiamento de Saída, tais financiadores concordaram em liberar o Financiamento de Saída aos Devedores.

3. De acordo com as regras estabelecidas no Capítulo 11 do Código de Insolvência dos Estados Unidos, a Proposta de Financiamento de Saída está sujeita à aprovação do Tribunal de Falências.

4. A Proposta de Financiamento de Saída foi estruturada como uma combinação de (i) uma Linha de Crédito Rotativo (Exit Revolving Facility) de US\$ 500 milhões (a “Proposta de Linha de Crédito Rotativo”); (ii) um Financiamento a Prazo (Exit Term B Loan Facility) de US\$ 750 milhões (a “Proposta de Financiamento a Prazo”); (iii) um Crédito-Ponte para Títulos por 5 anos de US\$ 750 milhões (a “Proposta de Crédito-Ponte para Títulos por 5 anos”); e (iv) um Crédito-Ponte para Títulos por 7 anos de US\$ 750 milhões (a “Proposta de Crédito-Ponte para Títulos por 7 anos”) e, juntamente com a Proposta de Linha de Crédito Rotativo, a Proposta de Crédito-Ponte para Títulos por 5 anos, os “Componentes do Financiamento de Saída”); no entanto, desde que o capital de cada um dos Componentes do Financiamento de Saída (exceto para a Proposta de Linha de Crédito Rotativo) possa ser aumentado sempre que tal aumento seja compensado pela redução correspondente nos outros Componentes do Financiamento de Saída.

5. A Proposta de Financiamento de Saída também contempla um financiamento de até US\$ 1.172.882.484 milhões que serão

concedidos durante a vigência do Procedimento Capítulo 11 (ou seja, antes de sua saída) na forma de financiamento DIP com menos preferência para seu pagamento do que os Componentes do Financiamento de Saída (junior debtor-in-possession facility) (o “Financiamento DIP Júnior”). Em relação ao exposto, os Devedores, depois de realizar um processo competitivo no mercado a fim de obter as melhores condições financeiras disponíveis para o Financiamento DIP Júnior, assinaram em 10 de junho de 2022 uma carta de compromisso de financiamento (a “Carta de Compromisso DIP Júnior”, e juntamente com as Cartas de Compromisso de Financiamento de Saída, as “Cartas de Compromisso”) que contém uma proposta para a concessão do Financiamento DIP Júnior, com a Delta Air Lines, Inc., Lozuy S.A., Costa Verde Aeronautica S.A., QA Investments Limited e membros do grupo *ad hoc* de credores da LATAM representados pela Evercore (juntos, os “Financiadores do Financiamento DIP Júnior”). De acordo com as regras estabelecidas no Capítulo 11 do Código de Insolvência dos Estados Unidos, a Proposta de Financiamento DIP Júnior está sujeita à aprovação do Tribunal de Falências.

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATOS RELEVANTES

NCG 461:9 FATOS RELEVANTES OU ESSENCIAIS

6. Os Componentes do Financiamento de Saída foram estruturados como financiamento DIP (*debtor-in-possession*) a ser concedido durante o Procedimento Capítulo 11. Não obstante o exposto acima e diferentemente do financiamento DIP modificado e consolidado atualmente em vigor (o “Financiamento DIP Existente”), os Componentes do Financiamento de Saída foram estruturados de forma que, observados algumas condições usuais neste tipo de operação, permaneçam efetivos depois que os Devedores saírem do Procedimento Capítulo 11. Portanto, desde que essas condições sejam atendidas, na data da partida (a “Data de Conversão”), os Componentes do Financiamento de Saída serão automaticamente convertidos em um financiamento que continuará em vigor após tal saída. O precedente não se aplica ao Financiamento DIP Júnior, que deve ser totalmente amortizado antes da saída do Procedimento Capítulo 11.

7. Após o encerramento do financiamento contemplado nos Componentes do Financiamento de Saída e no Financiamento DIP Júnior, o Financiamento DIP Existente será integralmente amortizado com os recursos obtidos deles.

8. Os principais termos e condições dos Componentes do Financiamento de Saída e do Financiamento DIP Júnior contemplados nas Cartas de Compromisso estão descritos a seguir; desde que, no entanto, os termos e condições finais deles sejam determinados com base nas condições de mercado disponíveis no momento da contratação, que podem diferir materialmente dos termos e condições estabelecidos abaixo, sujeito, em qualquer caso, a certos limites estabelecidos nas Cartas de Compromisso:

a. Proposta de Linha de Crédito Rotativo:

i. Credores: Financiadores do Financiamento de Saída.

ii. Capital: US\$ 500 milhões.

iii. Data de Vencimento

Programada: O que ocorrer primeiro: (i) em 31 de dezembro de 2026; (ii) quatro anos e meio após o fechamento; (iii) quatro anos após a Data de Conversão. A Proposta de Linha de Crédito Rotativo inclui um mecanismo que permite que os credores individuais prorroguem seus compromissos de financiamento ou empréstimo, desde que qualquer

oferta para estender a data de vencimento seja feita a todos os credores de forma proporcional.

iv. Juros: À escolha da LATAM, alternativamente: (i) a Taxa Base Alternativa (“ABR”) mais uma margem aplicável de 3%; ou (ii) a taxa SOFR de Prazo Ajustado mais uma margem aplicável de 4%.

Não obstante o exposto acima, a Proposta de Linha Crédito Rotativo prevê que parte dessa linha de pelo menos US\$ 50 milhões seja disponibilizada na forma de empréstimos *swingline* (ou seja, empréstimos que podem ser solicitados em um prazo menor). Com relação a tais empréstimos *swingline*, os juros incidirão em todos os casos sobre a taxa ABR.

v. Garantias e preferência:

1. Em essência, será garantido pelas mesmas garantias aplicáveis ao Financiamento DIP Existente, com algumas variações.

2. Antes da Data de Conversão, você terá a preferência para seu pagamento (*super-priority administrative claim*), conforme previsto no Código de Insolvência dos Estados Unidos.

b. Proposta de Financiamento a Prazo:

i. Credores: Financiadores do Financiamento de Saída.

ii. Capital: US\$ 750 milhões

iii. Data de Vencimento Programada:

Cinco anos a partir da data de encerramento; se, no entanto, a Data de Conversão não ocorrer até 1º de dezembro de 2023, a data de vencimento será 1º de dezembro de 2023.

iv. Juros: À escolha da LATAM, alternativamente: (i) ABR mais uma margem aplicável a ser determinada no momento da contratação; ou (ii) taxa SOFR de Prazo Ajustado acrescida de uma margem aplicável a ser determinada no momento da contratação.

v. Margem Aplicável, OID e Comissões

Antecipadas: Espera-se que a margem aplicável e o desconto de emissão original (*original issue discount - OID*) ou as comissões devidas antecipadamente para o Financiamento a Prazo sejam determinados com base nas condições de mercado disponíveis no momento da concessão, sujeito a certos limites estabelecidos nas Cartas de

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATOS RELEVANTES

NCG 461:9 FATOS RELEVANTES OU ESSENCIAIS

Compromisso de Financiamento de Saída relacionadas à Proposta de Financiamento a Prazo.

vi. Garantias e preferência: Igual à Proposta de Linha de Crédito Rotativo.

c. Proposta de Crédito-Ponte para Títulos por 5 anos:

i. Credores: Financiadores do Financiamento de Saída.

ii. Capital: US\$ 750 milhões

iii. Data de vencimento:

1. Data de Vencimento Programada: Um ano a partir da data de encerramento; se, no entanto, a Data de Conversão não ocorrer até 1º de dezembro de 2023, a data de vencimento será 1º de dezembro de 2023.

2. Prorrogação: Não obstante o exposto acima, sujeito a certas condições precedentes, no primeiro aniversário da data de encerramento, qualquer empréstimo segundo a Proposta de Crédito-Ponte para Títulos por 5 anos que não tenha sido pago antecipadamente será

automaticamente convertido em um empréstimo de prazo com garantia sênior, que vencerá cinco anos após a data de encerramento; no entanto, se a Data de Conversão não ocorrer até 1º de dezembro de 2023, essa data de vencimento estendida será 1º de dezembro de 2023.

iv. Taxa de Juros, OID e Comissões

Antecipadas: Espera-se que a taxa de juros e o desconto de emissão original (OID) ou as comissões devidas antecipadamente aos empréstimos ou títulos emitidos de acordo com a Proposta de Crédito-Ponte para Títulos por 5 anos sejam determinados com base nas condições de mercado disponíveis no momento da concessão ou fixação do preço dos mesmos, sujeito a certos limites estabelecidos nas Cartas de Compromisso de Financiamento de Saída relacionadas à Proposta de Crédito-Ponte para Títulos por 5 anos.

v. Garantias e preferência: Igual à Proposta de Linha de Crédito Rotativo.

d. Proposta de Crédito-Ponte para Títulos por 7 anos:

i. Credores: Financiadores do Financiamento de Saída.

ii. Capital: US\$ 750 milhões

iii. Data de vencimento:

1. Data de Vencimento Programada: Um ano a partir da data de encerramento; se, no entanto, a Data de Conversão não ocorrer até 1º de dezembro de 2023, a data de vencimento será 1º de dezembro de 2023.

2. Prorrogação: Não obstante o exposto acima, sujeito a certas condições precedentes, no primeiro aniversário a partir da data de encerramento, qualquer empréstimo segundo a Proposta de Crédito-Ponte para Títulos por 7 anos que não tenha sido pago antecipadamente será automaticamente convertido em um empréstimo de prazo com garantia sênior, que vencerá sete anos após a data de encerramento; no entanto, se a Data de Conversão não ocorrer até 1º de dezembro de 2023, essa data de vencimento estendida será 1º de dezembro de 2023.

iv. Taxa de Juros, OID e Comissões

Antecipadas: Espera-se que a taxa de juros e o desconto de emissão original (OID) ou as comissões devidas antecipadamente aos

empréstimos ou títulos emitidos de acordo com a Proposta de Crédito-Ponte para Títulos por 7 anos sejam determinados com base nas condições de mercado disponíveis no momento da concessão ou fixação do preço dos mesmos, sujeito a certos limites estabelecidos nas cartas de comissões relacionadas à Proposta de Crédito-Ponte para Títulos por 7 anos.

v. Garantias e preferência: Igual à Proposta de Linha de Crédito Rotativo.

e. Financiamento DIP Júnior:

i. Credores: Financiadores do Financiamento DIP Júnior

ii. Capital: Até US\$ 1.172.882.484.

iii. Data de Vencimento Programada:

O que ocorrer primeiro entre 1º de dezembro de 2023 ou a data em que os Devedores saírem do Procedimento Capítulo 11.

iv. Juros: À escolha da LATAM, alternativamente: (i) a taxa ABR mais 12,5% ou (ii) a taxa SOFR a Prazo mais 13,5%.

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATOS RELEVANTES

NCG 461:9 FATOS RELEVANTES OU ESSENCIAIS

v. Pagamento Antecipado (Make-whole payment): Se qualquer um dos empréstimos sob o Financiamento Júnior DIP for pago antes de 14 de outubro de 2022, a LATAM fará um pagamento adicional igual ao SOFR a Prazo mais 13,5% calculado sobre os empréstimos sob o Financiamento DIP Júnior que, de outra forma, seriam pagos em ou após 14 de outubro de 2022.

vi. Garantias e preferência: As mesmas garantias que asseguram o Financiamento DIP Existente; desde que, no entanto, os Componentes do Financiamento de Saída tenham prioridade sobre o Financiamento DIP Júnior.

9. Os Componentes do Financiamento de Saída contemplam as habituais comissões de compromisso para este tipo de operação. A comissão de compromisso aplicável a cada Componente do Financiamento de Saída não excede 2% do montante do capital em cada um deles. A LATAM divulgará mais detalhes sobre as referidas comissões assim que as negociações atualmente em andamento forem concluídas, as quais poderiam ser afetadas caso o montante das referidas comissões fosse divulgado nesta data. Em qualquer caso, a Sociedade divulgará informações mais precisas sobre essas

comissões tão logo sejam concluídas as referidas negociações que estão em andamento.

A Sociedade manterá seus acionistas, credores e o mercado informados sobre o andamento do Procedimento Capítulo 11.

Santiago, 14 de junho de 2022

RELATÓRIO OPERACIONAL MENSAL – ABRIL

• Como parte das obrigações de relatórios que a LATAM deve cumprir, de acordo com o Procedimento Capítulo 11, está a preparação e entrega de um relatório mensal chamado MOR, por sua sigla em inglês *Monthly Operating Report*, correspondente ao mês de abril de 2022.

Santiago, 20 de junho de 2022

CONVOCAÇÃO PARA A ASSEMBLEIA EXTRAORDINÁRIA DE ACIONISTAS

Nos termos do artigo 9º e parágrafo 2º do artigo 10 da Lei n.º 18.045 e do Regulamento Geral n.º 30 da Comissão, devidamente habilitada para este fim, comunico o seguinte Fato Relevante relativo à LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” ou a “Sociedade”):

Conforme informado anteriormente, por resolução de 18 de junho de 2022, o Tribunal de Falências do Distrito Sul de Nova York (o “Tribunal de Falências”) que julga o processo de reorganização (o “Procedimento Capítulo 11”) da LATAM e algumas de suas filiais diretas e indiretas (em conjunto com a LATAM, os “Devedores”) nos termos do Capítulo 11 do Título 11 do Código dos Estados Unidos confirmou o plano de reorganização e financiamento (o “Plano de Reorganização” ou o “Plano”) proposto pelos Devedores para saída bem-sucedida do Procedimento Capítulo 11. Anteriormente, o Plano já havia sido aprovado pela grande maioria dos credores cujos créditos são afetados pelo Plano.

A confirmação do Plano pelo Tribunal de Falências representa o último marco do Procedimento Capítulo 11 nos Estados Unidos. Cabe agora implementar a referida resolução do Tribunal de Falências por meio das correspondentes modificações nos estatutos da LATAM, que permitam que os Devedores saiam com sucesso do Procedimento Capítulo 11. As modificações nos estatutos também contemplam propostas de modificações decorrentes de exigências específicas das partes garantidoras do Plano, bem como outras necessárias

à adequação dos referidos estatutos à legislação societária vigente. Para tanto, o Conselho de Administração da Companhia, em sessão extraordinária realizada nesta data, concordou em convocar seus acionistas para uma Assembleia Geral Extraordinária (a “Assembleia”), que será realizada exclusivamente à distância, no dia 5 de julho 2022, às 16h30, para conhecer e se pronunciar sobre as seguintes questões:

- 1.** Informar os acionistas sobre o Procedimento Capítulo 11 e o Plano de Reorganização.
- 2.** Acordar sobre a emissão de três classes de títulos conversíveis em ações da Companhia (os “Títulos Conversíveis”), de acordo com as disposições do Plano de Reorganização.
- 3.** Reconhecer, para os efeitos pertinentes, as reduções integrais do capital social produzidas com efeitos a partir de 12 de junho de 2018 e 19 de agosto de 2019, por decurso do prazo de subscrição e pagamento da parte pendente do investimento dos aumentos de capital acordados nas Assembleias Gerais Extraordinárias de 11 de junho de 2013 e 18 de agosto de 2016, respectivamente.



Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATOS RELEVANTES

NCG 461:9 FATOS RELEVANTES OU ESSENCIAIS

4. Acordar um aumento de capital da Companhia por US\$ 10.456 milhões ou pelo valor determinado pela Assembleia, mediante a emissão de 605.801.285.307 ações ou o número de ações determinado pela Assembleia, todas ordinárias, sem valor nominal, das quais: (i) US\$ 9.656 milhões ou o valor determinado pela Assembleia, representados por 531.991.409.513 novas ações ou pelo número de ações determinado pela Assembleia, a serem destinadas para atender à conversão dos Títulos Conversíveis; e (ii) US\$ 800 milhões ou o valor determinado pela Assembleia, representados por 73.809.875.794 novas ações ou pela quantidade de ações determinada pela Assembleia, a serem ofertadas preferencialmente aos acionistas e, o saldo não investido, entre acionistas e/ou terceiros.

5. Aprovar um novo texto dos artigos 5º e artigo transitório único dos estatutos, relativos ao capital social, refletindo os acordos adotados segundo os números 2, 3 e 4 acima.

6. Aprovar um novo texto do artigo 2º, relativo à sede social, estabelecendo que este seja a parte da província de Santiago sobre a qual tem jurisdição o Conservador do Comércio de Santiago.

7. Aprovar um novo texto do artigo 4º, relativo ao objeto social, a fim de modificar parcialmente a ordem das atividades que compõem o referido objeto.

8. Aprovar um novo texto dos estatutos da Companhia, que substitua integralmente o atual e inclua as reformas dos estatutos adotadas nos números 5, 6 e 7 acima; e que, ainda: (i) altere o texto dos seguintes artigos, conforme segue: (a) o artigo 6º, referente aos acordos entre acionistas, para adequá-lo às disposições da Lei das Sociedades Anônimas (a “Lei”); (b) o artigo 10, referente à remuneração do Conselho de Administração e ao reembolso dos Conselheiros de determinados encargos e despesas; (c) o artigo 11, referente às Reuniões do Conselho de Administração, ao voto do presidente, à indicação do secretário e à participação dos Conselheiros nas Sessões remotamente, por meio tecnológico; (d) o artigo 12 sobre a convocação pelo presidente das Sessões Extraordinárias do Conselho de Administração; (e) o artigo 13 referente aos poderes do Conselho de Administração, no sentido de eliminar a referência ao artigo 40 da Lei e aumentar as pessoas para quem o Conselho de Administração pode

delegar parcialmente esses poderes; (f) o artigo 14 referente às atas do Conselho de Administração e sua assinatura, quanto ao registro em ata do Conselho de Administração do falecimento ou impedimento de assinatura de um Conselheiro; (g) o artigo 15, sobre o cargo de Diretor Geral e sua denominação, e a delegação de poderes neste último pelo Conselho de Administração; (h) o artigo 16, sobre a oportunidade em que deverá ser realizada a Assembleia Geral Ordinária; DocuSign Envelope ID: A09106DD-87E8-4AD4-A856-8A8662F2C8BB (i) o artigo 17 referente às questões da Assembleia Ordinária; (j) o artigo 18, referente às questões da Assembleia Extraordinária; (k) o artigo 19, relativo à convocação das Assembleias, quanto à referência à regulamentação aplicável, às formalidades de convocação e aos requisitos de autoconvocação nos termos do artigo 60 da Lei; (l) artigo 20, relativo às Assembleias Gerais, quanto aos quóruns e requisitos de constituição, participação e votação à distância, e os requisitos para publicação de editais em segunda convocação; (m) o artigo 21, relativo às Assembleias Gerais, sobre os quóruns para nelas deliberar, os acionistas com direito à participação e a eliminação da

referência à eleição de Conselheiros; (n) o artigo 23, sobre os sistemas de registro de presença nas Assembleias Gerais; (o) o artigo 24, sobre as assinaturas das atas das Assembleias-Gerais, o teor destas e o envio de cópia das mesmas à Comissão para o Mercado Financeiro (a “Comissão”); (p) o artigo 25, relativo ao balanço geral anual, quanto às referências formais e regulamentação aplicável; (q) o artigo 27, relativo à distribuição de lucros, no sentido de adequá-lo à regulamentação em vigor; (r) o artigo 28, referente à documentação que deverá ser colocada à disposição dos acionistas antes da Assembleia Geral Ordinária; (s) artigo 29, relativo à prestação e publicação de informações sobre as demonstrações financeiras anuais e o relatório da Empresa de Auditoria Externa, de acordo com o disposto no artigo 76 da Lei; e (t) o artigo 32, relativo à arbitragem e à resolução de conflitos, quanto ao tipo de arbitragem, às regras que a regem e à possibilidade de o requerente retirar o conflito do conhecimento do árbitro segundo o disposto no artigo 125 da Lei; (ii) incorporar três novos artigos transitórios, tornando o artigo transitório único o primeiro artigo transitório, a fim de: (a) estabelecer a proibição, somente até a data

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATOS RELEVANTES

NCG 461:9 FATOS RELEVANTES OU ESSENCIAIS

de entrada em vigor do Plano de Reorganização (a “Data de Vigência do Plano”), de emitir ações ou quaisquer outros valores mobiliários conversíveis em ações sem direito a voto; (b) estabelecer que, durante o período de dois anos contados da Data de Vigência do Plano, os acordos referidos no parágrafo 2º do artigo 67 da Lei, exigirão o voto favorável de pelo menos 73% das ações emitidas com direito de voto; e (c) regulamentar o prazo de renovação e duração dos membros do Conselho de Administração da Companhia, pelos dois períodos subsequentes à Data de Vigência do Plano; tudo isso de acordo com o disposto no Plano de Reorganização; e (iii) substituir os termos “Superintendência de Valores Mobiliários e Seguros” por “Comissão para o Mercado Financeiro” e “Auditores Externos” por “Empresa de Auditoria Externa”, de acordo com a regulamentação em vigor.

9. Fixar o preço, o procedimento e demais aspectos e condições do investimento dos títulos e ações que forem emitidos com a autorização da Assembleia; e/ou autorizar amplamente o Conselho de Administração da Companhia para (i) estabelecer o procedimento

e demais aspectos e condições da colocação dos referidos títulos e ações; (ii) fixar o preço de emissão das ações, caso a Assembleia delegue essa competência nos termos da regulamentação aplicável; e (iii) em geral, resolver e implementar todos os aspectos, modalidades, ações e detalhes que possam surgir em relação às reformas estatutárias e demais acordos aprovados na Assembleia.

10. Em geral, adotar as reformas dos estatutos sociais e todos os demais acordos necessários ou convenientes à execução das deliberações adotadas pela Assembleia.

Os titulares de ações inscritos no Registro de Acionistas até a meia-noite do 5º dia útil anterior ao dia da realização da Assembleia, ou seja, quarta-feira, 29 de junho de 2022, terão direito a participar, podendo exercer o seu direito de palavra e voto.

Como indicado, foi deliberado que a Assembleia será realizada exclusivamente de forma remota, de modo que os meios tecnológicos utilizados constituirão o único mecanismo para participar e votar nela a fim de evitar que os

participantes sejam expostos ao contágio. Para isso, o acionista interessado em participar da Assembleia ou um representante dele deve, até às 15h do dia anterior à Assembleia, registrar-se no site <https://autenticacion.dcv.cl/> ou enviar um e-mail para registrojuntas@dcv.cl, manifestando seu interesse em participar da Assembleia e anexando uma imagem digitalizada da carteira de identidade de ambos os lados ou passaporte; a procuração, se for o caso, e o formulário de solicitação de participação. A Assembleia será realizada por meio da plataforma de videoconferência Zoom e a votação por aclamação ou voto por voz, ou pela plataforma de votação eletrônica disponibilizada pela DCV Registros S.A., que deverá ser acessada pela plataforma Click&Vote, usando o link “Participar da Assembleia”. A restante documentação necessária e as informações mais detalhadas sobre como se inscrever, participar e votar à distância na Assembleia e outros aspectos convenientes para esse efeito estarão disponíveis e serão oportunamente comunicadas por meio de uma instrução no site da Companhia, www.latamairlinesgroup.net.

Os editais de convocação serão publicados no Diário La Tercera, de Santiago dias 24, 28 e 30 de junho de 2022.

Os acionistas poderão obter uma cópia dos documentos que fundamentam as questões que serão discutidas na Assembleia, a partir de 24 de junho de 2022, no site da Companhia, www.latamairlinesgroup.net. Além disso, qualquer acionista que desejar obter uma cópia de tais documentos poderá entrar em contato, a partir de sexta-feira, 24 de junho de 2022, com o departamento de atendimento ao investidor da Companhia no endereço eletrônico InvestorRelations@latam, com ou pelo telefone (562) 2565-8785, para este fim.

A LATAM planeja concluir sua saída do Procedimento Capítulo 11 durante o segundo semestre de 2022. A Companhia manterá seus acionistas, credores e o mercado informados sobre o andamento do Procedimento Capítulo 11.

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATOS RELEVANTES

NCG 461:9 FATOS RELEVANTES OU ESSENCIAIS

Santiago, 5 de julho de 2022

APROVAÇÃO DO PLANO DE REORGANIZAÇÃO PELOS ACIONISTAS

Em conformidade com o artigo 9º e parágrafo 2º do artigo 10 da Lei n.º 18.045 e com o Regulamento Geral n.º 30 de sua Comissão, devidamente habilitada para este fim, comunico como Fato Relevante relativo à LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” ou a “Companhia”), que, na Assembleia Geral Extraordinária da Companhia, realizada na mesma data (a “Assembleia”), foram adotadas as seguintes principais deliberações:

1. A emissão de três classes de títulos conversíveis em ações da Companhia (conjuntamente, os “Títulos Conversíveis”) no valor total de US\$ 9.493.269.524.

De acordo com o plano de reorganização da LATAM (o “Plano de Reorganização”) que foi confirmado em 18 de junho de 2022 pelo Tribunal de Falências do Distrito Sul de Nova York que julga o procedimento de reorganização da Companhia e algumas de suas filiais diretas e indiretas sob os regulamentos do Capítulo 11 do Título 11 do Código dos Estados Unidos da América, esses Títulos Conversíveis

são denominados ilustrativamente como Títulos Conversíveis Classe A, Títulos Conversíveis Classe B e Títulos Conversíveis Classe C, sem prejuízo à denominação usadas no momento da emissão.

2. Reconhecer, para os fins pertinentes, as reduções integrais do capital social produzidas a partir de 12 de junho de 2018 -- em US\$ 23.622.047,25, representando 1.500.000 ações do plano de remuneração aprovado na Assembleia Geral Extraordinária de 11 de junho de 2013 -- e a partir de 19 de agosto de 2019 -- em US\$ 4.668.320, representando 466.832 ações do aumento de capital aprovado na Assembleia Geral Extraordinária de 18 de agosto de 2016--, pelo fato de as referidas ações não terem sido subscritas ou integralizadas nos prazos máximos estabelecidos para DocuSign Envelope ID: 7305ACE1-9A23-4116-88C8-114A0E858370 o fim; e registrar que o capital social, em decorrência do exposto, sobe para US\$ 3.146.265.152,04, dividido em 606.407.693 ações, da mesma e única série, sem valor nominal, totalmente subscritas e integralizadas.

3. Aumentar o capital social da Companhia em US\$ 10.293.269.524, mediante a emissão de

605.801.285.307 ações integralizadas, todas ordinárias, da mesma e única série, sem valor nominal, sendo: (a) US\$ 9.493.269.524, representados por 531.991.409.513 novas ações, a serem destinadas para atender à conversão dos Títulos Conversíveis (as “Ações de Suporte”); e (b) US\$ 800.000.000, representados por 73.809.875.794 novas ações, a serem ofertadas preferencialmente aos acionistas e, o saldo não investido, entre acionistas e/ou terceiros (as “Novas Ações Integralizadas”).

4. Aprovar o novo texto do 5º e único artigo transitório dos estatutos, relativos ao capital social, de forma a refletir os acordos adotados nos números anteriores; aprovar um novo texto do artigo 2º, relativo à sede social, estabelecendo que este seja a parte da província de Santiago sobre a qual tem jurisdição o Conservador do Comércio de Santiago; e aprovar um novo texto do artigo 4º, relativo ao objeto social, com o objetivo de modificar parcialmente a ordem das atividades que compõem o referido objeto.

5. Aprovar um novo texto dos estatutos da LATAM que substituirá integralmente o atual, que inclui as reformas dos estatutos adotadas em virtude do número anterior; e as

demais de ordem interna que foram indicadas detalhadamente nos editais de convocação e citação para a Assembleia.

6. Dar amplos poderes ao Conselho de Administração para que, no âmbito dos acordos aprovados na Assembleia e de acordo com o disposto no Plano de Reorganização, proceda à emissão dos Títulos Conversíveis, das Ações de Suporte e das Novas Ações Integralizadas; negociar, acordar, subscrever e cumprir o respectivo contrato de emissão dos Títulos Conversíveis, bem como qualquer modificação dele; fixar o preço de colocação das Novas Ações Integralizadas, conforme a norma contida no parágrafo 2º do Artigo 23 do Regulamento das Sociedades Anônimas; realizar ou providenciar todos os procedimentos necessários para o registro dos Títulos Conversíveis, das Ações de Suporte e das Novas Ações Integralizadas no Registro de Valores Mobiliários mantido por sua Comissão; para que, uma vez registrados os Títulos Conversíveis e as Novas Ações Integralizadas, decida e efetue sua colocação, represente a Companhia ou providencie sua representação perante todos os tipos de autoridades, entidades ou pessoas; deliberar sobre o procedimento de conversão dos Títulos

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATOS RELEVANTES

NCG 461:9 FATOS RELEVANTES OU ESSENCIAIS

Conversíveis, suas características e condições; outorgar os poderes necessários ou convenientes para a realização total ou parcial do anterior; e, em geral, para resolver todas as situações, modalidades, suplementos e detalhes que possam surgir ou sejam necessários em relação à emissão e investimento dos Títulos Conversíveis, das Ações de Suporte e das Novas Ações Integralizadas e outros assuntos relacionados aprovados na Assembleia.

A nova estrutura de capital contemplada no Plano de Reorganização foi aprovada por 99,82% das ações presentes ou representadas na Assembleia, que por sua vez representam 82,17% do total de ações de emissão da LATAM com direito a voto.

Santiago, 12 de julho de 2022

RELATÓRIO OPERACIONAL MENSAL – MAIO

- Como parte das obrigações de relatórios que a LATAM deve cumprir, de acordo com o Procedimento Capítulo 11, está a preparação e entrega de um relatório mensal chamado MOR, por sua sigla em inglês *Monthly Operating Report*, correspondente ao mês de maio de 2022.

Santiago, 9 de agosto de 2022

RELATÓRIO OPERACIONAL MENSAL – JUNHO

- Como parte das obrigações de relatórios que a LATAM deve cumprir, de acordo com o Procedimento Capítulo 11, está a preparação e entrega de um relatório mensal chamado MOR, por sua sigla em inglês *Monthly Operating Report*, correspondente ao mês de junho de 2022.

Santiago, 29 de agosto de 2022

ATUALIZAÇÃO DO PLANO DE NEGÓCIOS DE 5 ANOS

Em conformidade com o disposto no Artigo 9º e no parágrafo 2º do Artigo 10 da Lei do Mercado de Capitais e no Regulamento Geral n.º 30, devidamente autorizado, por meio deste relatório, informo o seguinte FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” ou a “Sociedade”), inscrita no Registro de Valores Mobiliários n.º 306:

1. Conforme informado anteriormente, por resolução de 18 de junho de 2022, o Tribunal de Falências do Distrito Sul de Nova York (o “Tribunal de Falências”) que julga o processo de reorganização

(o “Procedimento Capítulo 11”) da LATAM e algumas de suas filiais diretas e indiretas (em conjunto com a LATAM, os “Devedores”) nos termos do Capítulo 11 do Título 11 do Código dos Estados Unidos confirmou o plano de reorganização e financiamento (o “Plano de Reorganização” ou o “Plano”) proposto pelos Devedores para saída bem-sucedida do Procedimento Capítulo 11.

2. Como parte do Procedimento Capítulo 11 e em relação com as obrigações dos Devedores de acordo com (i) o Acordo de Garantia à Reestruturação (*Restructuring Support Agreement*) celebrado em apoio ao Plano (o “RSA”) e (ii) os termos dos acordos de confidencialidade (“NDAs”) com certas contrapartes do RSA, os Devedores forneceram a essas contrapartes certos relatórios e atualizações financeiras que constituem informações não públicas relevantes (tais informações não públicas relevantes, as “Informações Divulgadas”).

3. De acordo com os NDAs e mediante a ocorrência de determinados eventos neles previstos, a Sociedade comprometeu-se a divulgar publicamente as Informações Divulgadas. Em cumprimento das suas obrigações segundo os NDAs,

a Sociedade fornece as Informações Divulgadas, conforme o Anexo 99.1 deste documento.

4. As Informações Divulgadas incluem informações financeiras projetadas. Essas informações financeiras projetadas constituem informações prospectivas, são fornecidas apenas para fins ilustrativos e não devem ser consideradas como se DocuSign Envelope ID: 2C9BB4AF-491F-4C5A-AA68-0B68AB5EC6F9 2 fossem necessariamente indicativas de resultados futuros. O uso de previsões e estimativas específicas nas Informações Divulgadas não tem o objetivo de demonstrar a crença da administração de que uma determinada previsão ou estimativa será alcançada, mas sim que a previsão ou estimativa está dentro da faixa de resultados possíveis, assumindo outros fatores inerentes ao plano de negócios atualizado. Os resultados apresentados podem estar no ponto médio, inferior ou superior do intervalo.

5. Certas informações incluídas nas Informações Divulgadas descrevem ou assumem os termos esperados das transações que a Sociedade espera realizar em relação à sua reestruturação conforme contemplado no Plano de Reorganização. A consumação de tais transações está sujeita a vários

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATOS RELEVANTES

NCG 461:9 FATOS RELEVANTES OU ESSENCIAIS

outros riscos e contingências, incluindo condições de fechamento. Não há garantia de que tais transações serão realizadas nos termos nelas assumidos ou de outra forma. Portanto, o conteúdo das Informações Divulgadas está em evolução e está sujeito a alterações pela LATAM a seu exclusivo critério. Além disso, nenhuma responsabilidade é assumida por mudanças nas condições de mercado, e a LATAM não tem nenhuma obrigação de atualizar as Informações Divulgadas para refletir eventos ou condições que ocorram após a data deste documento. Além disso, as suposições e estimativas subjacentes às informações financeiras projetadas contidas nas Informações Divulgadas são inerentemente incertas e estão sujeitas a uma ampla variedade de riscos e incertezas comerciais, econômicos, competitivos e de outro tipo. Os resultados reais podem diferir materialmente dos resultados contemplados pelas informações financeiras projetadas contidas nas Informações Divulgadas, e a inclusão de tais informações nas Informações Divulgadas não deve ser interpretada como declaração por qualquer pessoa de que os resultados refletidos em tais projeções serão alcançados.

Santiago, 29 de agosto de 2022

RELATÓRIO OPERACIONAL MENSAL – JULHO

• Como parte das obrigações de relatórios que a LATAM deve cumprir, de acordo com o Procedimento Capítulo 11, está a preparação e entrega de um relatório mensal chamado MOR, por sua sigla em inglês *Monthly Operating Report*, correspondente ao mês de julho de 2022.

Santiago, 5 de setembro de 2022

AUMENTO DE CAPITAL E PERÍODO PREFERENCIAL

Nos termos do artigo 9º e parágrafo 2º do artigo 10 da Lei n.º 18.045 e do Regulamento Geral n.º 30 da Comissão (a “Comissão”), devidamente habilitada para este fim, comunico o seguinte Fato Relevante relativo à LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” ou a “Companhia”):

I. Conforme informado pelo Fato Relevante de 18 de junho de 2022, o plano de reorganização e financiamento (o “Plano de Reorganização”) anteriormente aprovado pelo Conselho de Administração da Companhia foi confirmado por deliberação datada de 18 de junho de 2022 pelo Tribunal de Falências do Distrito

Sul de Nova York que julga o procedimento de reorganização (o “Procedimento Capítulo 11”) da LATAM e algumas de suas filiais diretas e indiretas (em conjunto com a LATAM, os “Devedores”) nos termos do Capítulo 11 do Título 11 do Código do Estados Unidos da América. O Plano de Reorganização, que permitirá que os Devedores saiam com sucesso do Procedimento Capítulo 11, é vinculativo para a Companhia. Em cumprimento ao Plano de Reorganização, o Conselho de Administração da Companhia adotou as deliberações constantes do item II abaixo.

II. Em sessão realizada hoje, o Conselho de Administração da Companhia adotou, entre outras, as seguintes deliberações:

1. O registro no Registro de Valores Mobiliários da Comissão: (i) das 605.801.285.307 ações da Companhia correspondentes ao aumento de capital aprovado na Assembleia Geral Extraordinária da Companhia realizada em 05 de julho de 2022 (a “Assembleia”); e (ii) das três classes de títulos conversíveis em ações da Companhia cuja emissão também foi aprovada em Assembleia (coletivamente, os “Títulos Conversíveis”).

A partir de 2 de setembro de 2022: (i) as referidas 605.801.285.307 ações foram inscritas no Registro de Valores

Mobiliários da Comissão sob o n.º 1120; e (ii) os Títulos Conversíveis, por sua vez, foram registrados no mesmo Registro sob o n.º 1116.

Das referidas 605.801.285.307 ações da Companhia: (i) 531.991.409.513 ações serão alocadas para atender à conversão dos Títulos Conversíveis; e (ii) as 73.809.875.794 ações remanescentes serão ofertadas preferencialmente aos acionistas e, o saldo não investido, entre acionistas e/ou terceiros (as “Novas Ações Integralizadas”), nos termos aprovados pela Assembleia;

2. O preço de investimento das referidas 73.809.875.794 Novas Ações Integralizadas foi fixado em US\$ 0,01083865799 (zero vírgula zero um zero oito três oito seis cinco sete nove nove nove dólares estadunidenses). Por sua vez, o valor de subscrição dos Títulos Conversíveis será de US\$ 1 por título.

Esses valores serão informados nos avisos estabelecidos no artigo 10 do Regulamento das Sociedades Anônimas;

3. Foi acordado o início da oferta e investimento das Novas Ações Integralizadas e dos Títulos Conversíveis. Nesse sentido, foi deliberado que o prazo legal de 30 dias de opção

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATOS RELEVANTES

NCG 461:9 FATOS RELEVANTES OU ESSENCIAIS

preferencial para as Novas Ações Integralizadas e para os Títulos Conversíveis decorre simultaneamente de 13 de setembro a 12 de outubro de 2022.

Os acionistas que terão direito a exercer a oferta de opção preferencial, tanto em relação às Novas Ações Integralizadas quanto aos Títulos Conversíveis, serão os inscritos até a meia-noite do dia 7 de setembro de 2022.

Essas datas e demais pormenores rigorosos serão comunicados pela publicação de editais nos termos estabelecidos nos artigos 10 e 26 do Regulamento das Sociedades Anônimas;

4. Os avisos que correspondem à publicação de acordo com o Regulamento das Sociedades Anônimas serão os seguintes:

AVISO	DATA DA PUBLICAÇÃO	JORNAL
Aviso Artigo 10	6 de setembro de 2022	“La Tercera” de Santiago
Aviso Artigo 26	13 de setembro de 2022	“La Tercera” de Santiago

Santiago, 4 de outubro de 2022

RELATÓRIO OPERACIONAL MENSAL – AGOSTO

• Como parte das obrigações de relatórios que a LATAM deve cumprir, de acordo com o Procedimento Capítulo 11, está a preparação e entrega de um relatório mensal chamado MOR, por sua sigla em inglês *Monthly Operating Report*, correspondente ao mês de agosto de 2022.

Santiago, 11 de outubro de 2022

FINANCIAMENTO DE SAÍDA

Em conformidade com o disposto no Artigo 9º e no parágrafo 2º do Artigo 10 da Lei do Mercado de Capitais e no Regulamento Geral n.º 30, devidamente autorizado, por meio deste relatório, informo o seguinte FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” ou a “Sociedade”), inscrito no Registro de Valores Mobiliários n.º 306:

I. Financiamento de Saída.

1. Conforme informado anteriormente por meio de um fato relevante datado de 11 de junho de 2022, em 10 de junho de 2022, a LATAM e algumas das suas filiais diretas e indiretas (em

conjunto com a LATAM, os “Devedores”) assinaram cartas de compromisso de financiamento (as “Cartas de Compromisso de Financiamento de Saída”) com JPMorgan Chase Bank, N.A. (“JPM”), Goldman Sachs Lending Partners LLC (“GS”), Barclays Bank PLC (“Barclays”), BNP Paribas, BNP Paribas Securities Corp. (conjuntamente, “BNP”) e Natixis, New York Branch (“Natixis” e, coletivamente com JPM, GS, Barclays e BNP e suas filiais, os “Financiadores do Financiamento de Saída”). As Cartas de Compromisso de Financiamento de Saída contêm um compromisso de fornecer US\$ 2.250 milhões em financiamento e uma nova linha de crédito rotativo de US\$ 500 milhões (coletivamente, o “Financiamento de Saída”). O exposto acima, conforme contemplado no plano de reorganização e financiamento dos Devedores (o “Plano de Reorganização”) que foi aprovado e confirmado no seu procedimento de reorganização nos Estados Unidos da América (o “Procedimento Capítulo 11”) perante o Tribunal de Falências do Distrito Sul de Nova York sob as regras estabelecidas no Capítulo 11 do Título 11 do Código dos Estados Unidos.

2. O Financiamento de Saída foi estruturado como uma combinação de (i) uma Linha de Crédito Rotativo (Exit

Revolving Facility) de US\$ 500 milhões (a “Linha de Crédito Rotativo”); (ii) um Financiamento a Prazo (Exit Term B *Loan Facility*) de US\$ 1.100 milhões (o “Financiamento a Prazo”); (iii) um Crédito-Ponte para Títulos por 5 anos de US\$ 750 milhões (o “Crédito-Ponte para Títulos por 5 anos”); (iv) uma emissão de títulos dispensada de registro ao abrigo do *Securities Act* de 1933, e aditamentos (a “*Securities Act*”), de acordo com a Regra 144A e o Regulamento S, ambos sob a *Securities Act*, com vencimento cinco anos após a emissão (5NC2) (os “Títulos de 5 anos” juntamente com o Crédito-Ponte para Títulos por 5 anos, o “Crédito-Ponte para Títulos por 5 anos”), por um valor total de US\$ 450 milhões; (v) um Crédito-Ponte para Títulos por 7 anos no valor de US\$ 750 milhões (o “Crédito-Ponte para Títulos por 7 anos”, e juntamente com o Crédito-Ponte para Títulos por 5 anos, os “Créditos-Ponte”); e (vi) uma emissão de títulos isentos de registro sob a *Securities Act*, de acordo com a Regra 144A e o Regulamento S, ambos sob a *Securities Act*, com vencimento sete anos após a emissão (7NC3) (os “Títulos por 7 anos” e, juntamente com o Crédito-Ponte para Títulos por 7 anos, o “Crédito-Ponte/Títulos por 7 anos” e, juntamente com o Crédito-Ponte/Títulos por 5 anos, os “Créditos-Ponte/Títulos”) no valor total de US\$ 700 milhões.

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATOS RELEVANTES

NCG 461:9 FATOS RELEVANTES OU ESSENCIAIS

3. Os Créditos-Ponte serão amortizados antes ou na data de saída do Procedimento Capítulo 11 com os recursos obtidos com o investimento Títulos por 5 anos e 7 anos (conjuntamente, os “Títulos”), e os recursos obtidos sob o Financiamento a Prazo. Assim, a partir da referida data, o Financiamento de Saída será composto por um financiamento de US\$ 2.250 milhões e uma nova linha de crédito rotativo de US\$ 500 milhões.

4. A Sociedade pretende assinar a documentação da Linha de Crédito Rotativo, do Financiamento a Prazo e dos Empréstimos-Ponte em 12 de outubro de 2022 e desembolsá-los da seguinte forma:

a. Os Créditos-Ponte em 12 de outubro de 2022; e

b. Com relação ao Financiamento a Prazo: (i) um valor inicial de US\$ 750 milhões em 12 de outubro de 2022; e (ii) o restante por US\$ 350 milhões, na data de saída do Procedimento Capítulo 11.

5. Por sua vez, o fechamento dos Títulos está previsto para 18 de outubro de 2022.

6. Conforme relatado anteriormente, a Linha de Crédito Rotativo, o

Financiamento a Prazo e os Títulos foram estruturados como financiamento de *debtor-in-possession* que será encerrado durante a vigência do Procedimento Capítulo 11; desde que, no entanto, tenham sido estruturados para permanecerem em vigor após a saída dos Devedores do Procedimento Capítulo 11. Portanto, sujeito ao cumprimento de certas condições habituais, na data da partida (a “Data de Conversão”), serão automaticamente convertidos em um financiamento que continuará em vigor após tal saída.

7. Os principais termos e condições do Financiamento de Saída estão descritos abaixo:

a. Linha de Crédito Rotativo:

i. Devedor: A Sociedade, atuando por meio de sua filial na Flórida.

ii. Garantidores: Os Devedores (exceto LATAM) e outras filiais da Sociedade que, de tempos em tempos, podem se tornar garantidores (coletivamente, os “Garantidores”).

iii. Credores: Financiadores do Financiamento de Saída.

iv. Capital: US\$ 500 milhões.

v. Data de Vencimento Programada:

O que ocorrer primeiro: (i) em 31 de dezembro de 2026; (ii) quatro anos e meio após o fechamento; (iii) quatro anos após a Data de Conversão. A Linha de Crédito Rotativo inclui um mecanismo que permite que os credores individuais prorroguem seus compromissos de financiamento ou empréstimo, desde que qualquer oferta para estender a data de vencimento seja feita a todos os credores de forma proporcional.

vi. Juros: À escolha da LATAM, alternativamente: (i) a Taxa Base Alternativa (“ABR”) (com piso de 1%) mais uma margem aplicável de 3%; ou (ii) a taxa SOFR de Prazo Ajustado (com piso de 0%) mais uma margem aplicável de 4%.

vii. Comissões:

1. Cada Financiador do Financiamento de Saída receberá um valor igual a 1,5% do valor total dos compromissos desse credor, pagos e condicionados à data de encerramento.

2. Wilmington Trust, N.A., que atua como *collateral trustee, trustee*, agente de registro, agente pagador e agente de garantias dos financiamentos do Financiamento de Saída, receberá (i)

uma taxa de aceitação de US\$ 25.000, (ii) uma taxa de administração anual de US\$ 10.000 por financiamento e (iii) uma taxa anual de agente de garantia de US\$ 50.000 mais US\$ 5.000 pela adesão ao financiamento que compõe o Financiamento de Saída.

3. O JPMorgan, na qualidade de agente gestor, receberá uma taxa de administração anual de US\$ 75.000.

viii. Garantias e preferência:

1. Será garantido *pari passu* com os demais financiamentos do Financiamento de Saída, com as seguintes garantias: (i) antes da Data de Conversão, com substancialmente as mesmas garantias que asseguram os financiamentos DIP atualmente vigentes (o “Financiamento DIP Existente”); e (ii) após a Data de Conversão, com as mesmas garantias, mas com algumas variações.

2. Antes da Data de Conversão, você terá a preferência para seu pagamento (*super-priority administrative claim*), conforme previsto no Código de Insolvência dos Estados Unidos.

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATOS RELEVANTES

NCG 461:9 FATOS RELEVANTES OU ESSENCIAIS

b. Financiamento a Prazo:

i. Devedor: A Sociedade (como devedora) e a Professional Airlines Services, Inc. (“PAS”), sociedade constituída na Flórida e subsidiária integral da LATAM (como codevedora) (a “Codevedora”).

ii. Garantidores: Os Garantidores.

iii. Credores: Financiadores do Financiamento de Saída.

iv. Capital: US\$ 1.100 milhões.

v. Data de Vencimento Programada:

Cinco anos a partir da data de encerramento; se, no entanto, a Data de Conversão não ocorrer até 1º de dezembro de 2023, a data de vencimento será 1º de dezembro de 2023. Além disso, este financiamento terá amortizações de 1% do principal original ao ano, pagáveis trimestralmente, a partir do primeiro trimestre fiscal completo após a data de encerramento do Financiamento a Prazo, com amortização integral no vencimento.

vi. Juros: À escolha da LATAM, alternativamente: (i) ABR (com piso de 1,5%) mais uma margem aplicável

de 8,75%; ou (ii) taxa SOFR de Prazo Ajustado (com piso de 0,5%) mais uma margem aplicável de 9,75% e, após a LATAM sair do Capítulo 11, a critério da LATAM, alternativamente a (i) ABR (com piso de 1,5%) mais uma margem aplicável de 8,5%; ou (ii) taxa SOFR a Prazo Ajustado (com piso de 0,5%) mais uma margem aplicável de 9,5%.

vii. Desconto de emissão da oferta (Offering Issue Discount): 8,5%.

viii. Comissões:

1. Cada Financiador do Financiamento de Saída receberá um valor igual a 2% do valor total dos compromissos desse credor, pagos e condicionados à data de encerramento.

2. Taxa de duração (*duration fee*) no valor igual a 0,25% do valor total dos compromissos dessa parte em 30 de setembro de 2022, pagáveis e condicionados à data de encerramento.

3. O GS, na qualidade de agente gestor, receberá uma taxa de administração anual de US\$ 75.000.

4. Consulte o parágrafo 6(a)(vii)(2) para obter uma descrição das taxas pagáveis à Wilmington Trust, N.A.

ix. Garantias e preferência: Igual à Linha de Crédito Rotativo.

O Financiamento a Prazo poderá ser amortizado pelo valor nominal a partir do terceiro ano.

c. Crédito-Ponte Títulos:

i. Créditos-Ponte:

1. Os Devedores obtiveram compromissos de financiamento para os Créditos-Ponte de filiais dos Financiadores de Financiamento de Saída; desde que, porém, conforme indicado acima, os Créditos-Ponte sejam amortizados com os recursos obtidos com os Títulos e o Financiamento a Prazo.

2. Exceto conforme estabelecido abaixo com relação à data de vencimento e comissões, os termos e condições dos Créditos-Ponte serão substancialmente semelhantes aos dos Títulos descritos abaixo.

a. Data de Vencimento:

i. Data de Vencimento Programada: Um ano a partir da data de encerramento; se, no entanto, a Data de Conversão não ocorrer até 1º de dezembro de 2023, a data de vencimento será 1º de dezembro de 2023.

ii. Prorrogação: Não obstante o exposto acima, sujeito a certas condições precedentes, no primeiro aniversário da data de encerramento, qualquer empréstimo sob os Créditos-Ponte que não tenha sido pago antecipadamente será automaticamente convertido em um empréstimo a prazo com garantia sênior que vencerá na data: (y) cinco anos após a data de encerramento (no caso dos Títulos por 5 anos) ou (z) sete anos após a data de encerramento (no caso dos Títulos por 7 anos); no entanto, se a Data de Conversão não ocorrer em ou antes de 1º de dezembro de 2023, essa data de expiração estendida será 1º de dezembro de 2023 (“Data de Prorrogação”).

b. Comissões:

i. Valor equivalente a 1,125% do capital total comprometido nos Créditos-Ponte. Esta comissão será pagável na data de encerramento e sujeita à condição de que ocorra nessa data.

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATOS RELEVANTES

NCG 461:9 FATOS RELEVANTES OU ESSENCIAIS

ii. Uma taxa de compromisso no valor igual a 1,125% do capital total comprometido nos Créditos-Ponte. Esta comissão será pagável na data de encerramento e sujeita à condição de que ocorra nessa data.

iii. Uma taxa de duração (*duration fee*) no valor igual a 0,25% do capital total comprometido em 30 de setembro de 2022, pagável e condicionada à data de encerramento.

iv. Uma comissão de financiamento em cada caso igual a 1,25% do capital total comprometido nos Créditos-Ponte efetivamente financiados na data de encerramento. Esta comissão será pagável na data de encerramento e sujeita à condição de que ocorra nessa data.

v. Uma taxa de prorrogação igual a 1,5% do capital total comprometido nos Créditos-Ponte, pendente de pagamento na Data de Prorrogação, pagável e sujeita à sua ocorrência na data de encerramento.

vi. Consulte o parágrafo 6(a)(vii)(2) para obter uma descrição das taxas pagáveis à Wilmington Trust, N.A.

ii. Títulos:

1. Emissores/Devedores: A Sociedade (como devedora) e PAS (como codevedora).

2. Garantidores: Os Garantidores.

3. Capital:

a. No caso dos Títulos por 5 anos, US\$ 450 milhões.

b. No caso dos Títulos por 7 anos, US\$ 700 milhões.

4. Data de Vencimento Programada:

a. No caso dos Títulos por 5 anos, 15 de outubro de 2027.

b. No caso dos Títulos por 7 anos, 15 de outubro de 2029.

5. Juros:

a. No caso dos Títulos por 5 anos, 13,375%.

b. No caso dos Títulos por 7 anos, 13,375%.

6. Desconto de emissão da oferta (*Offering Issue Discount*):

a. No caso dos Títulos por 5 anos, 5,6%.

b. No caso dos Títulos por 7 anos, 6,9%.

7. Comissões: Consulte o parágrafo 6(a)(vii)(2) para obter uma descrição das taxas pagáveis à Wilmington Trust, N.A.

8. Garantias e preferência: Igual à Linha de Crédito Rotativo.

8. Conforme informado anteriormente, as Cartas de Compromisso de Financiamento de Saída também contemplam financiamento adicional a ser fornecido na forma de financiamento de *debtor-in-possession* júnior (*junior debtor-in-possession*) (o “Financiamento DIP Júnior”) durante a vigência do Procedimento Capítulo 11 do (antes da sua saída). Para tanto, em 3 de outubro de 2022, a Sociedade celebrou um contrato de empréstimo a prazo de *debtor-in-possession* (*debtor-in-possession term loan credit agreement*) no valor de US\$ 1.145.672.141,67 e espera fechar este financiamento em 12 de outubro de 2022 simultaneamente com o encerramento do Financiamento de Saída. Os principais termos e condições do Financiamento DIP Júnior estão descritos abaixo:

a. Devedor: A Sociedade.

b. Garantidores: Os Devedores (exceto LATAM).

c. Capital: US\$ 1.145.672.141,67.

d. Data de Vencimento Programada: O que ocorrer primeiro entre 1º de dezembro de 2023 ou a data em que os Devedores saírem do Procedimento Capítulo 11.

e. Juros: À escolha da LATAM, alternativamente: (i) a taxa ABR (com piso de 1,5%) mais 12,5% ou (ii) a taxa SOFR a Prazo (com piso de 0,5%) mais 13,5%.

f. Comissões:

i. O JPM receberá uma taxa de administração mensal de US\$ 6.250 por mês.

ii. A Wilmington Trust, N.A., receberá uma comissão anual de agente de garantia júnior de US\$ 30.000, mais US\$ 5.000 para afiliação.

g. Garantias e preferência: As mesmas garantias que asseguram o Financiamento DIP Existente; desde que, no entanto, os Componentes do Financiamento de Saída tenham prioridade sobre o Financiamento DIP Júnior.

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATOS RELEVANTES

NCG 461:9 FATOS RELEVANTES OU ESSENCIAIS

9. Após o fechamento do Financiamento de Saída e do Financiamento DIP Júnior, o Financiamento DIP Existente será pago integralmente com os recursos obtidos dele.

II. Acordos de Compromisso de Garantia

1. Conforme informado anteriormente, a Sociedade celebrou acordos de compromisso de garantia (os “Acordos de Compromisso de Garantia”) com certos credores e acionistas garantidores (coletivamente, as “Partes Garantidoras”) em suporte às operações de reestruturação previstas no Plano de Reorganização.

2. Conforme informado no fato relevante datado de 11 de maio de 2022, o prazo atualmente estabelecido nos Acordos de Compromisso de Garantia é 30 de outubro de 2022. No entanto, os Devedores têm o direito de prorrogar a referida data até 30 de novembro de 2022 em troca de um pagamento de 1,34846% calculado sobre os valores garantidos (ou seja, aproximadamente US\$ 73 milhões) (o “Pagamento de Prorrogação”).

3. Como os Devedores estão atualmente contemplando a saída do Capítulo 11 durante a primeira semana de novembro, elas consideraram necessário estender o prazo dos Acordos de Compromisso de Garantia até 30 de novembro de 2022 e, portanto, pagarão o Pagamento de Prorrogação às Partes Garantidoras.

4. Conforme informado anteriormente no fato relevante datado de 11 de maio de 2022, o Pagamento de Prorrogação será deduzido daquela única distribuição adicional em efetivo que será distribuída aos credores quirografários que optarem por receber os Novos Títulos Conversíveis Classe A ou Classe C contemplados no Plano de Reorganização em pagamento dos seus créditos. Portanto, o Pagamento de Prorrogação não constituirá desembolso adicional por parte da Sociedade, além do previamente comunicado.

A Sociedade manterá seus acionistas, credores e o mercado informados sobre o andamento do Procedimento Capítulo 11.

Santiago, 13 de outubro de 2022

PERÍODO PREFERENCIAL E RESULTADOS DA SEGUNDA RODADA

Em conformidade com o disposto no Artigo 9º e no parágrafo 2º do Artigo 10 da Lei do Mercado de Capitais e no Regulamento Geral n.º 30, devidamente autorizado, por meio deste relatório, informo o seguinte FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” ou a “Sociedade”), inscrito no Registro de Valores Mobiliários n.º 306:

1. Conforme informado pela Sociedade por meio do informativo de interesse publicado na mesma data, em 12 de outubro de 2022 o prazo legal de 30 dias da opção preferencial (o “POP”) (i) das 73.809.875.794 novas ações integralizadas, emitidas e registradas no Registro de Valores Mobiliários da Comissão para o Mercado Financeiro (“CMF”) (as “Novas Ações Integralizadas”); e (ii) dos 1.257.002.540 títulos conversíveis em ações Série G, dos 1.372.839.695 títulos conversíveis em ações Série H e dos 6.863.427.289 títulos conversíveis em ações Série I, todos registrados no Registro de Valores Mobiliários da CMF (conjuntamente, os “Títulos Conversíveis”). As Novas Ações Integralizadas e os Títulos Conversíveis foram emitidos conforme acordado

na Assembleia Geral Extraordinária da LATAM em 5 de julho de 2022, de acordo com as disposições do plano de reorganização e financiamento (o “Plano de Reorganização”) da LATAM e algumas das suas filiais que foi aprovado e confirmado no seu procedimento de reorganização nos Estados Unidos da América (o “Procedimento Capítulo 11”) perante o Tribunal de Falências do Distrito Sul de Nova York em virtude das normas estabelecidas no Capítulo 11 do Título 11 do Código dos Estados Unidos.

2. Nesta data, ocorreu a segunda rodada (a “Segunda Rodada”) de subscrição das Novas Ações Integralizadas, na qual os acionistas ou cessionários que subscreveram as Novas Ações Integralizadas no POP e que declararam à LATAM, no ato da subscrição, sua intenção de participar da Segunda Rodada.

3. Após a conclusão do POP e da Segunda Rodada, os acionistas (ou seus respectivos cessionários) subscreveram 42.460.487.574 Novas Ações Integralizadas, 17.868 Títulos Conversíveis Série G, 636.975.241 Títulos Conversíveis Série H e 83.777 Títulos DocuSign Envelope ID: D19FA109-2764-427D-8C87-F1A6EA6EF4F2 2 Conversíveis Série I. Consequentemente, ainda estão

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATOS RELEVANTES

NCG 461:9 FATOS RELEVANTES OU ESSENCIAIS

disponíveis 31.349.388.220 Novas Ações Integralizadas, 1.256.984.672 Títulos Conversíveis Série G, 735.864.454 Títulos Conversíveis Série H e 6.863.343.512 Títulos Conversíveis Série I (o “Remanescente”).

4. Conforme informado anteriormente, o Remanescente será investido, observadas as normas legais e regulamentares aplicáveis, de acordo com as regras que regem a oferta das Novas Ações Integralizadas e dos Títulos Conversíveis, as quais constam em editais publicados no jornal La Tercera de 6 de setembro de 2022, de acordo com o disposto no artigo 10 do Regulamento da Lei das Sociedades Anônimas. O referido investimento inclui, entre outras coisas, o investimento de parte do Remanescente entre (i) um grupo de credores quirografários da LATAM representados pela Evercore e certos detentores de títulos chilenos emitidos pela LATAM (coletivamente, os “Credores Garantidores”); e (ii) Delta Air Lines, Inc., Qatar Airways Investments (UK) Ltd. e o grupo Cueto (juntos, os “Acionistas Garantidores”); e estes, juntamente com os Credores Garantidores, as “Partes Garantidoras”) de acordo com seus respectivos acordos de compromisso de garantia (os “Acordos de Compromisso de Garantia”).

5. Para os efeitos do disposto acima, a Sociedade exercerá seus direitos decorrentes dos Acordos de Compromisso de Garantia, devendo consequentemente exigir das Partes Garantidoras a subscrição e o pagamento da parte que as corresponda no Remanescente, de acordo com o disposto nos referidos acordos. Dado o período de financiamento contemplado nos Termos de Compromisso de Garantia, a Sociedade contempla que a data de vigência do Plano de Reorganização ocorra por volta do próximo dia 3 de novembro.

A Sociedade manterá seus acionistas, credores e o mercado informados sobre o andamento do Procedimento Capítulo 11.

Santiago, 26 de outubro de 2022

PLANO DE IMPLEMENTAÇÃO DE REORGANIZAÇÃO

Em conformidade com o disposto no Artigo 9º e no parágrafo 2º do Artigo 10 da Lei do Mercado de Capitais e no Regulamento Geral n.º 30, devidamente autorizado, informo o seguinte FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” ou a “Sociedade”), inscrita no Registro de Valores Mobiliários n.º 306:

1. Conforme informado anteriormente, a Sociedade contempla que a data de vigência (a “Data de Vigência”) do seu plano de reorganização e financiamento (o “Plano de Reorganização”), que foi aprovado e confirmado no seu processo de reorganização nos Estados Unidos da América (o “Procedimento Capítulo 11”) sob as regras estabelecidas no Capítulo 11 do Título 11 do Código dos Estados Unidos, ocorre em 3 de novembro de 2022. Consequentemente, na Data de Vigência, a Sociedade, juntamente com suas várias filiais que fazem parte do Procedimento Capítulo 11, sairão dele.

2. Com relação ao supracitado:

a. A Sociedade contempla que (i) as 73.809.875.794 novas ações integralizadas, registradas no Registro de Valores Mobiliários da Comissão para o Mercado Financeiro (“CMF”); (ii) a parte dos 1.257.002.540 títulos conversíveis em ações Série G, (iii) os 1.372.839.695 títulos conversíveis em ações Série H; (iv) os 6.863.427.289 títulos conversíveis em ações Série I, todos registrados no Registro de Valores Mobiliários da CMF (conjuntamente, os títulos conversíveis referidos nas alíneas (ii), (iii) e (iv) acima, os “Títulos Conversíveis”); e (v) a parte dos 3.818.042 novos títulos corporativos não conversíveis em

ações Série F subscritos, também registrados no Registro de Valores Mobiliários da CMF, sejam entregues aos seus respectivos subscritores na Data de Vigência.

b. Os prazos de conversão dos Títulos Conversíveis passarão a vigorar a partir da Data de Vigência, nos termos e condições contemplados nos respectivos contratos de emissão. Os detentores de Títulos Conversíveis que pretendam exercer a sua opção de conversão deverão fazê-lo DocuSign Envelope ID: 648FE90F-06E8-4B13-8274-750547E24386 2 de acordo com o procedimento estabelecido para este fim no respectivo contrato de emissão, mediante comunicação escrita dirigida à LATAM, para o endereço eletrônico InvestorRelations@latam.com com o assunto “Solicitação de Conversão de Títulos Conversíveis”, conforme formato constante do Anexo 3 do contrato de emissão. Para facilitar o uso, uma cópia deste formulário está disponível em <https://www.latamairlinesgroup.net/es/newsreleases/news-release-details/informacion-sobre-proceso-de-conversion-debonos-convertibles>.

c. Conforme informado por meio do fato relevante datado de 11 de maio de 2022, os credores quirografários que optaram por receber títulos

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATOS RELEVANTES

NCG 461:9 FATOS RELEVANTES OU ESSENCIAIS

convertíveis Série G e títulos convertíveis Série I terão o direito de receber um pagamento adicional único em dinheiro (a “Distribuição Adicional em Efetivo”) determinado com base na diferença entre o EBITDAR da Sociedade contemplado no seu plano de negócios original e o EBITDAR real da Sociedade entre 1º de janeiro de 2022 e a data 15 dias antes do início do Procedimento Capítulo 11. A referida Distribuição Adicional em Efetivo será paga a partir da Data de Vigência. O valor bruto da referida Distribuição Adicional em Efetivo será, ao final, de US\$ 250 milhões e dele devem ser deduzidos (i) as comissões devidas às partes garantidoras do Plano de Reorganização nos seus respectivos acordos de garantia, conforme informado por meio do fato relevante datado de 11 de outubro de 2022, por prorrogar o prazo dos referidos acordos até 30 de novembro de 2022; e (ii) certos pagamentos em dinheiro a serem feitos pela Sociedade com o apoio dos credores garantidores no contexto do Procedimento Capítulo 11. Considerando esses ajustes, o valor a ser distribuído como Distribuição Adicional em Efetivo será de aproximadamente US\$ 175 milhões.

3. Tão logo ocorra a Data de Vigência, o Conselho de Administração convocará

a Assembleia Geral Extraordinária para proceder à renovação total do Conselho de Administração da Sociedade, nos termos previstos no Artigo Provisório Quarto dos estatutos da Sociedade.

Santiago, 3 de novembro de 2022

SAÍDA DO CAPÍTULO 11 E CONVOCAÇÃO DA ASSEMBLEIA GERAL EXTRAORDINÁRIA

Em conformidade com o disposto no Artigo 9º e no parágrafo 2º do Artigo 10 da Lei do Mercado de Capitais e no Regulamento Geral n.º 30, devidamente autorizado, informo o seguinte FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” ou a “Sociedade”), inscrita no Registro de Valores Mobiliários n.º 306:

1. A data de entrada em vigor (a “Data de Vigência”) do plano de reorganização e financiamento da LATAM (o “Plano de Reorganização”), que foi aprovado e confirmado no procedimento de reorganização nos Estados Unidos da América (o “Procedimento Capítulo 11”) sob os regulamentos estabelecidos no Capítulo 11 do Título 11 do Código dos Estados Unidos, ocorreu nesta data, 3 de novembro de 2022, conforme informado anteriormente pela Sociedade. Conseqüentemente, nesta

mesma data, a Sociedade, juntamente com suas diversas filiais que faziam parte do Procedimento Capítulo 11, saíram dele.

2. Conforme informado no Fato Relevante de 26 de outubro de 2022, nos termos do Plano de Reorganização e do artigo provisório 4º do estatuto da Sociedade, assim que ocorrer a Data de Vigência, o Conselho de Administração convocará a Assembleia Geral Extraordinária para proceder à renovação total do Conselho de Administração da Sociedade.

3. Para efeitos do disposto no item 2 supracitado, o Conselho de Administração, em sessão extraordinária realizada nesta mesma data, acordou convocar os seus acionistas para uma Assembleia Geral Extraordinária (a “Assembleia”), que se realizará remotamente, no dia 15 de novembro de 2022, às 12h00, a fim de conhecer e se pronunciar sobre as seguintes questões:

a. Informar os acionistas sobre o Procedimento Capítulo 11 e a implementação do Plano de Reorganização.

b. Proceder à renovação total do Conselho de Administração.

c. Deliberar sobre a remuneração do Conselho de Administração e do Comitê de Diretores; e o orçamento deste último.

Os titulares de ações inscritos no Registro de Acionistas até a meia-noite do 5º dia útil anterior ao dia da realização da Assembleia, ou seja, quarta-feira, 9 de novembro de 2022, terão direito a participar, podendo exercer o seu direito de palavra e voto.

A fim de evitar que os participantes sejam expostos ao contágio. Para isso, o acionista interessado em participar da Assembleia ou um representante dele deve, até às 15h do dia anterior à Assembleia, registrar-se no site <https://autenticacion.dcv.cl/> ou enviar um e-mail para registrojuntas@dcv.cl, manifestando seu interesse em participar da Assembleia e anexando uma imagem digitalizada da carteira de identidade de ambos os lados ou passaporte; a procuração, se for o caso, e o formulário de solicitação de participação. A Assembleia será realizada por meio da plataforma de videoconferência Zoom e a votação por aclamação ou voto por voz, ou pela plataforma de votação eletrônica disponibilizada pela DCV Registros S.A., que deverá ser acessada pela plataforma Click&Vote, usando o

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATOS RELEVANTES

NCG 461:9 FATOS RELEVANTES OU ESSENCIAIS

link "Participar da Assembleia". A restante documentação necessária e as informações mais detalhadas sobre como se inscrever, participar e votar à distância na Assembleia e outros aspectos convenientes para esse efeito estarão disponíveis e serão oportunamente comunicadas por meio de uma instrução no site da empresa, www.latamairlinesgroup.net.

Os editais de convocação serão publicados no Diário La Tercera dos dias 5, 8 e 10 de novembro de 2022.

Os acionistas poderão obter uma cópia dos documentos que fundamentam as questões que serão discutidas na Assembleia, a partir de sábado, 5 de novembro de 2022, no site da Sociedade, www.latamairlinesgroup.net. Além disso, qualquer acionista que desejar obter uma cópia de tais documentos poderá entrar em contato, a partir de sábado, 5 de novembro de 2022, com o departamento de atendimento ao investidor da Sociedade no endereço eletrônico InvestorRelations@latam.com ou pelo telefone (562) 2565-3844, para este fim.

O 11, aditamento ao Plano de Reorganização com documentos outorgados no âmbito da conclusão do processo de reorganização ao abrigo do Capítulo 11, que inclui, entre outros,

um acordo de direitos de registro (*Registration Rights Agreement*).

Santiago, terça-feira, 8 de novembro de 2022

RELATÓRIO OPERACIONAL MENSAL – SETEMBRO

• Como parte das obrigações de relatórios que a LATAM deve cumprir, de acordo com o Procedimento Capítulo 11, está a preparação e entrega de um relatório mensal chamado MOR, por sua sigla em inglês *Monthly Operating Report*, correspondente ao mês de setembro de 2022.

Santiago, 15 de novembro de 2022 ELEIÇÃO DOS MEMBROS DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Nos termos dos artigos 9º e 10 da Lei n.º 18.045 do Mercado de Capitais e do Regulamento Geral n.º 30 de 1989 desta Comissão, informo como fato relevante que, em Assembleia Geral Extraordinária (a "Assembleia") da LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM") realizada em 15 de novembro de 2022, os acionistas da LATAM procederam à eleição dos membros do Conselho de Administração da LATAM, que terão mandato de dois anos.

Na eleição ocorrida no Conselho de Administração, foram eleitos como Conselheiros:

1. Ignacio Cueto Plaza;
2. Sonia J.S. Villalobos;
3. Bouk van Geloven.
4. Antonio Gil Nieves;
5. Alexander D. Wilcox;
6. Bornah Moghbel;
7. Enrique Cueto Plaza;
8. Michael Neruda; e
9. Frederico Curado (na qualidade de conselheiro independente).

Ressalte-se que, em Reunião do Conselho de Administração, realizada nesta mesma data, os Srs. Ignacio Cueto Plaza e Bornah Moghbel, respectivamente, foram nomeados Presidente e Vice-Presidente do Conselho de Administração. Da mesma forma, informa-se que, de acordo com o artigo 50 bis da Lei 18.046 das Sociedades Anônimas, foram eleitos como membros do Comitê de Diretores o Sr. Frederico Curado (como conselheiro independente), o Sr. Michael Neruda e a Sra. Sonia J.S. Villalobos.

Santiago, 15 de dezembro de 2022

RELATÓRIO OPERACIONAL MENSAL – OUTUBRO

• Como parte das obrigações de relatórios que a LATAM deve cumprir, de acordo com o Procedimento Capítulo 11, está a preparação e entrega de um relatório mensal chamado MOR, por sua sigla em inglês *Monthly Operating Report*. Aguarda-se, nesta data, a entrega do MOR correspondente ao mês de outubro de 2022, último mês anterior à saída do Procedimento Capítulo 11.

Por fim, informamos que, apesar de a LATAM ter saído do Procedimento Capítulo 11 em 3 de novembro, certas regulamentações do Capítulo 11 do Título 11 do Código dos Estados Unidos da América ainda impõem algumas obrigações à Companhia. Uma dessas obrigações consiste na emissão, no âmbito do encerramento do Procedimento Capítulo 11, trimestralmente, relatórios denominados "*Post Confirmation Reports*". Tais relatórios serão emitidos juntamente com as demonstrações financeiras trimestrais.

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATORES DE RISCO

NCG 461: 3.6 GESTÃO DE RISCOS

Os seguintes fatores importantes e os fatores importantes descritos em outros relatórios que enviamos ou arquivamos na *Securities and Exchange Commission* (SEC) dos Estados Unidos podem afetar nossos resultados reais e fazer com que difiram materialmente daqueles expressos em quaisquer declarações prospectivas feitas por nós ou por terceiros em nosso nome. Em particular, como não somos uma empresa estadunidense, há riscos associados ao investimento nas nossas ADSs que não são típicos de investimentos em ações de empresas estadunidenses. Antes de tomar uma decisão de investimento, você deve considerar cuidadosamente todas as informações contidas neste documento, incluindo os seguintes fatores de risco.

RISCOS RELACIONADOS À NOSSA SAÍDA DO CAPÍTULO 11 DE FALÊNCIA

Recentemente saímos de um processo de falência, o que pode afetar adversamente nossos negócios e relacionamentos.

O pedido de falência, apesar de nossa recente saída do processo de falência, segundo o Capítulo 11, pode afetar adversamente nossos negócios e relacionamentos com clientes, fornecedores, contratados ou colaboradores. Existem muitos riscos

devido às incertezas em torno da nossa recente saída do processo de falência, incluindo o seguinte:

- Os principais fornecedores, vendedores ou outras partes contratuais poderiam, entre outras coisas, renegociar os termos dos nossos contratos, tentar encerrar seu relacionamento conosco ou exigir garantias financeiras da nossa empresa;
- Nossa capacidade de renovar contratos existentes e obter novos contratos sob termos e condições razoavelmente aceitáveis pode ser adversamente afetada;
- Nossa capacidade de atrair, motivar e reter executivos e funcionários pode ser prejudicada; e,
- A concorrência pode afastar nossos clientes, e nossa capacidade de competir por novos negócios e atrair e reter clientes pode ser afetada negativamente.

A ocorrência de um ou mais desses eventos pode ter um efeito adverso relevante nas nossas operações, condição financeira e reputação, e não podemos garantir que o fato de estarmos sujeitos a processos de falência não afetará adversamente nossas operações no futuro.

Ao sair do processo de falência, a composição de nosso conselho de administração mudou significativamente.

A composição do nosso conselho de administração mudou significativamente após sair do processo de falência. Nosso novo conselho de administração é composto pelos seguintes membros: Ignacio Cueto Plaza, Sonia J.S. Villalobos, Bouk van Geloven, Antonio Gil Nievas, Alexander D. Wilcox, Bornah Moghbel, Enrique Cueto Plaza, Michael Neruda e Frederico Curado (como conselheiro independente). Embora tenha havido um processo de transição ordenado à medida que integramos os novos membros do conselho de administração, nosso novo conselho pode mudar de ideia sobre iniciativas estratégicas e uma série de questões que moldarão o futuro da Companhia. Como resultado, a estratégia e os planos futuros da Companhia podem diferir materialmente daqueles do passado.

A capacidade de atrair e reter pessoal-chave é fundamental para o sucesso do nosso negócio e pode ser afetada pela nossa saída do processo de falência.

O sucesso do nosso negócio depende do pessoal-chave. A capacidade de

atrair e reter esse pessoal pode ser afetada pela nossa saída do processo de falência, pelas incertezas que o negócio enfrenta atualmente e pelas mudanças que podemos fazer na estrutura organizacional para ajustá-lo às novas circunstâncias. Podemos ter que celebrar contratos de retenção ou outros de manutenção cara. Se executivos, gerentes ou outras pessoas importantes renunciarem, se aposentarem ou forem demitidos ou se seus serviços forem interrompidos de outra forma, podemos não ser capazes de substituí-los em tempo hábil e podemos sofrer reduções significativas na produtividade.

RISCOS RELACIONADOS À NOSSA EMPRESA

Os efeitos prolongados da covid-19 são altamente imprevisíveis e podem ser significativos, exercendo um efeito adverso nos negócios e resultados das operações do grupo.

A pandemia de covid-19 e o medo de surtos generalizados de doenças contagiosas que podem ocorrer no futuro reduziram significativamente e podem continuar a reduzir a demanda e a disponibilidade de viagens aéreas em todo o mundo. Como resultado, nossos negócios, operações e desempenho

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATORES DE RISCO

NCG 461: 3.6 GESTÃO DE RISCOS

financeiro foram e podem continuar sendo afetados de maneira significativa e negativa pela covid-19.

A pandemia de covid-19 e suas variantes afetaram negativamente as condições econômicas globais, interrompendo as cadeias de suprimentos e impactando negativamente as operações de fabricação de aeronaves, e podem reduzir a disponibilidade de peças de aeronaves. O efeito nos nossos resultados poderá ser material e adverso se as interrupções na cadeia de suprimentos persistirem e precederem nossa capacidade de manter adequadamente nossa frota.

Embora as vacinas tenham se mostrado geralmente eficazes e certas restrições de viagens impostas pelo governo associadas à pandemia de covid-19 tenham sido atenuadas, a pandemia em andamento, incluindo grandes surtos, o ressurgimento da covid-19 em várias regiões e o surgimento de novas variantes do vírus resultaram e podem continuar a resultar em uma demanda significativamente menor por viagens. Durante 2022, muitos países suspenderam as restrições de viagem, mas a disseminação de novas variantes da covid-19 levou alguns deles a retomar algumas medidas. Como resultado dessas e de outras condições fora do nosso controle, os resultados das nossas operações podem continuar

voláteis e sujeitos a mudanças rápidas e inesperadas. Além disso, nossas operações foram e poderão ser afetadas adversamente se nossos funcionários forem colocados em quarentena como resultado da exposição à covid-19. Da mesma forma, as medidas de saúde, segurança e saneamento que adotamos como grupo podem não ser suficientes para impedir a propagação ou transmissão da covid-19 ou outras doenças infecciosas aos nossos passageiros ou funcionários nas nossas aeronaves ou nos aeroportos onde operamos, o que pode resultar em impactos financeiros e reputacionais adversos para o grupo. Essas questões tiveram e podem continuar a ter um efeito material adverso nos negócios e resultados das operações do grupo. No entanto, essas medidas podem não ser suficientes, e a covid-19 ou outras doenças podem ser transmitidas aos passageiros ou funcionários em um aeroporto ou aeronave.

Como resultado da pandemia de covid-19, o setor de aviação pode sofrer mudanças no comportamento do consumidor, inclusive com relação a viagens corporativas, viagens de longa distância e demanda por viagens.

Existe a possibilidade de mudanças no comportamento do consumidor a médio e longo prazo em decorrência

da pandemia de covid-19 e suas variantes que possam causar impactos financeiros adversos para a empresa. As viagens corporativas aumentaram em 2022, graças ao levantamento das restrições de viagens, mas ainda não se recuperaram totalmente para os níveis pré-covid-19. Não é possível prever as consequências do aumento do uso da tecnologia como substituta das viagens e se as viagens corporativas, as viagens de longa distância e a demanda por viagens podem retornar aos níveis pré-covid-19. Além disso, os viajantes podem estar menos propensos a viajar ou mais preocupados com os preços, podendo escolher alternativas de baixo custo como resultado da pandemia de covid-19.

A falha em implementar com sucesso a estratégia do grupo ou em ajustar tal estratégia à atual situação econômica prejudicaria os negócios do grupo e o valor de mercado das nossas ADSs e ações ordinárias.

Desenvolvemos um plano estratégico com o objetivo de nos tornar uma das companhias aéreas mais admiradas do mundo e renovar nosso compromisso com a lucratividade contínua e o maior retorno para os acionistas. Nossa estratégia exige que identifiquemos propostas de valor atraentes para

nossos clientes, encontremos as eficiências nas nossas operações diárias e nos tornemos uma empresa mais forte e resistente a riscos. Um princípio do nosso plano estratégico é a adoção de um novo modelo de viagens para serviços domésticos e internacionais de forma a atender às mudanças na dinâmica dos clientes e da indústria e, assim, aumentar nossa competitividade. O novo modelo de viagens é baseado em uma redução contínua dos preços das passagens, tornando as viagens aéreas mais acessíveis a um público mais amplo, principalmente para viajantes frequentes. Este modelo exige esforços contínuos para reduzir os custos, aumentando as receitas das atividades auxiliares. Além desses esforços, a Empresa continua implementando uma série de iniciativas para reduzir o custo por ASK em todas as suas operações, bem como desenvolver iniciativas adicionais de receita.

As dificuldades na implementação da nossa estratégia podem afetar negativamente o grupo, os negócios, os resultados das operações e o valor de mercado das nossas ADSs e ações ordinárias.

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATORES DE RISCO

NCG 461: 3.6 GESTÃO DE RISCOS

Nossos resultados financeiros estão expostos a flutuações de moedas estrangeiras.

Preparamos e apresentamos nossas demonstrações financeiras consolidadas em dólares estadunidenses. A LATAM e suas filiais operam em diversos países e enfrentam o risco de flutuações nas taxas de câmbio de moedas estrangeiras em relação ao dólar estadunidense ou entre moedas desses diferentes países. As variações na taxa de câmbio entre o dólar estadunidense e as moedas dos países onde o grupo opera podem afetar negativamente os negócios, nossa situação financeira e os resultados das nossas operações. Se o valor do real brasileiro e do peso chileno ou de outras moedas nas quais as receitas são denominadas caírem em relação ao dólar estadunidense, nossos resultados operacionais e condição 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.

As mudanças nas políticas econômicas dos governos do Chile, Brasil e outros países que afetam as taxas de câmbio também podem impactar adversamente nossos negócios, nossa situação financeira, os resultados operacionais e o retorno dos nossos acionistas sobre suas ações ordinárias ou ADSs.

Nossas operações estão sujeitas a variações no fornecimento e custo do combustível de aviação, o que pode impactar negativamente nossos negócios.

Os preços mais altos desse combustível podem ter um efeito material adverso nos nossos negócios, na nossa situação financeira e nos resultados das nossas operações. Os custos de combustível de aviação (*jet fuel*) representam historicamente uma parcela significativa das nossas despesas operacionais, sendo 47,9% do nosso custo total de vendas em 2022. Tanto o custo quanto a disponibilidade de combustível estão sujeitos a muitos fatores e eventos econômicos e políticos que não podemos controlar ou prever, como circunstâncias políticas e econômicas internacionais, por exemplo, instabilidade política nos principais países exportadores de petróleo. Qualquer escassez futura de abastecimento 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 ou no fornecimento, como resultado de condições climáticas adversas ou catástrofes naturais, ações trabalhistas (como a greve das transportadoras no Brasil em 2018), a persistência dos conflitos no Oriente Médio ou na Ucrânia

ou outros eventos podem resultar em um aumento nos preços dos combustíveis ou na redução dos serviços regulares das companhias aéreas. Não podemos garantir que seremos capazes de compensar qualquer aumento no preço do combustível. Além disso, uma queda nos preços dos combustíveis pode levar à redução das tarifas aéreas por meio da diminuição ou eliminação da tarifa de combustível. Celebramos contratos de fornecimento de combustível, mas não podemos garantir que tais contratos serão suficientes para nos proteger de um aumento nos preços de combustível no futuro próximo ou no longo prazo.

O grupo depende de alianças estratégicas ou relações comerciais em muitos países diferentes, e os negócios poderão ser afetados se qualquer uma das nossas alianças estratégicas ou relação comercial for encerrada.

Mantemos várias alianças e outras relações comerciais em muitas das jurisdições onde a LATAM e suas filiais operam. Essas alianças ou relações comerciais permitem expandir nossa conectividade e, em alguns casos, oferecer aos clientes serviços que não disponibilizaríamos de outra forma. Se qualquer uma das nossas alianças estratégicas ou relações comerciais se deteriorar ou se qualquer um desses contratos for rescindido, os negócios,

a situação financeira e os resultados operacionais do grupo poderão ser afetados adversamente.

Os negócios e resultados operacionais do grupo poderão ser afetados se não conseguirmos obter e manter as rotas, o acesso adequado a aeroportos, os slots e outras autorizações operacionais. Da mesma forma, problemas técnicos ou operacionais com a infraestrutura aeroportuária das cidades onde atuamos podem nos afetar adversamente.

Os negócios da LATAM dependem do seu acesso às principais rotas e aeroportos. Os acordos bilaterais de aviação entre países, as políticas de céus abertos e autorizações locais de aviação geralmente carregam 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 na nossa capacidade de transportar mais passageiros;
- A imposição de restrições à capacidade de voar;
- A incapacidade de obter ou manter direitos de rota em mercados locais ou acordos bilaterais; ou

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATORES DE RISCO

NCG 461: 3.6 GESTÃO DE RISCOS

- A incapacidade de manter nossos slots existentes e de 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 garantir que os acordos bilaterais existentes com os países onde as empresas do grupo estão estabelecidas continuarão nem que as licenças de governos estrangeiros permanecerão em vigor. Qualquer modificação, suspensão ou revogação de um ou mais acordos bilaterais pode ter um efeito adverso relevante nos nossos negócios, na nossa situação financeira e nos nossos resultados operacionais. A suspensão da nossa permissão para operar em determinados aeroportos, destinos e slots ou a imposição de outras sanções também pode ter um efeito material negativo. Uma mudança na administração das leis e nos regulamentos atuais ou a adoção de novas leis ou regulamentos nos países onde o grupo opera que restrinjam o acesso a rotas, aeroportos ou outros podem ter um efeito material adverso nos nossos negócios, nossa situação financeira ou nos resultados operacionais.

Além disso, nossas operações e nossa 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, em Lima. Os aeroportos podem enfrentar desafios no cumprimento dos seus programas de investimento em ativos fixos depois de sofrerem uma deterioração financeira significativa resultante da pandemia de covid-19. Atrasos ou cancelamentos de programas de CAPEX podem afetar nossas operações ou a capacidade de crescimento futura.

O Aeroporto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez, em Santiago, está passando por uma grande expansão, que deveria terminar em 2021, mas que foi inaugurada em fevereiro de 2022. Atualmente, há uma disputa entre a operadora aeroportuária e o governo devido ao impacto da pandemia de covid-19 e à desaceleração da receita das operações aeroportuárias, o que pressionou ainda mais a liquidez da operadora diante dos investimentos em andamento necessários para o projeto de expansão. Para mitigar o impacto do prejuízo financeiro, a atual operadora pede a prorrogação do período de

concessão, que expira em 2035, ou a renegociação do percentual da receita de participação atual que deve ser compartilhado com o governo. Essa disputa envolve um risco para futuros investimentos em OPEX e CAPEX e efeitos adversos para as operações aeroportuárias.

O Aeroporto Internacional de Santiago inaugurou seu novo Terminal Internacional, chamado Terminal 2, no fim de fevereiro de 2022. Um dos problemas mais desafiadores do novo terminal é que o processo de faturação considera uma redução de 50% nos balcões assistidos de *check-in*, forçando as companhias aéreas a implementar modelos de autoatendimento, em que o sucesso depende das empresas, mas também está associado a restrições governamentais do país de destino. Além disso, o Terminal 1 está passando por uma reforma para adaptar sua infraestrutura a um terminal dedicado às operações domésticas. Essas obras estão previstas para serem concluídas em 2025.

Devido a concessões aeroportuárias anteriores fornecidas pelo governo chileno em 2019, existem dois aeroportos em construção no Chile: O Aeroporto Internacional Diego Aracena, em Iquique, e o Aeroporto Internacional

de Chacalluta, em Arica, ambos em expansão de terminais e plataformas. Espera-se que essas obras sejam concluídas em 2023 e envolvam um risco de efeitos adversos nas operações aeroportuárias. Além disso, há outras três novas concessões no Chile cujo trabalho nos terminais deve iniciar durante os anos de 2023 e 2024: Aeroporto de Balmaceda, Aeroporto Internacional de La Florida e Aeroporto Internacional Presidente Carlos Ibáñez del Campo.

No Peru, um dos principais riscos operacionais que enfrentamos atualmente no Aeroporto Internacional Jorge Chávez, em Lima, é a capacidade limitada de crescimento na frente aérea (inclusive no que diz respeito à pista e plataforma, bem como às vagas de estacionamento) e os desafios relacionados à infraestrutura interna do aeroporto, que entrou em colapso na maioria dos seus processos (AVSEC, embarque e migrações). O Aeroporto Internacional Jorge Chávez, em Lima, está em processo de construção de uma segunda pista em 2024 e um novo terminal no início de 2025. Qualquer atraso ou limitação devido a obras em andamento pode impactar negativamente nossas operações, limitar nossa capacidade de crescimento e afetar nossa competitividade no país e na região.

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATORES DE RISCO

NCG 461: 3.6 GESTÃO DE RISCOS

Os aeroportos no Brasil, 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 que sejam vitais para nossa estratégia ou nossa capacidade de manter os slots existentes e obter outros pode afetar muito nossas operações de forma negativa.

Em 2023, após dois anos de atraso devido à pandemia de covid-19, o Aeroporto GRU, concessionária do Aeroporto de Guarulhos, iniciará a última fase de obras de ampliação da infraestrutura, incluindo a construção de uma nova saída rápida na pista principal e uma nova taxiway. Além disso, estão previstas a construção de uma nova doca e a ampliação da plataforma, processo a ser realizado até 2025 e que permitirá um aumento das operações no aeroporto mais movimentado do país.

Em 2022, dando continuidade ao programa de concessão aeroportuária do governo estadual no Brasil (o "Programa de Concessões"), 15 aeroportos no Brasil receberam concessões em 3 blocos, 8 dos quais são operados pela LATAM, incluindo o Aeroporto de Congonhas, localizado no centro de São Paulo. A

aceleração do Programa de Concessões permite investimentos importantes em infraestrutura, mas implica em um grande volume de obras a serem executadas simultaneamente. Nos próximos 5 anos, 29 dos 55 aeroportos operados pela LATAM no Brasil passarão por obras de melhoria de infraestrutura, que podem gerar restrições temporárias, principalmente no que diz respeito à carga paga.

Uma parcela significativa da nossa receita de transporte de carga provém de relativamente poucos tipos de produtos e pode ser afetada por eventos que afetem 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 as exportações de peixes, frutos do mar e frutas do Chile, aspargos do Peru e flores frescas do Equador e da Colômbia. Eventos que afetem adversamente a produção, venda ou demanda desses itens podem ter um impacto negativo no volume de mercadorias transportadas e um efeito significativo nos resultados operacionais. Medidas futuras de proteção comercial implementadas por ou contra os países para os quais

fornecemos serviços de carga podem ter um impacto nos volumes de tráfego de carga e afetar adversamente nossos resultados financeiros. Alguns dos produtos de carga são sensíveis às taxas de câmbio, e, portanto, os volumes de tráfego podem ser afetados pela valorização ou desvalorização das moedas locais.

Dependemos da manutenção de uma alta taxa de utilização de aeronaves para aumentar nossa receita e absorver nossos custos fixos, o que nos deixa particularmente vulneráveis a atrasos.

No geral, um elemento-chave da nossa estratégia é manter uma alta taxa diária de utilização de aeronaves, que mede o número de horas que usamos nossas aeronaves por dia. A alta utilização diária das aeronaves nos permite maximizar a receita gerada e absorver os custos fixos associados à nossa frota e é possibilitada, em parte, pela redução dos tempos de serviço nos aeroportos e pela definição de cronogramas que nos permitem aumentar a média diária de horas de voo. Nossa taxa de utilização de aeronaves pode ser afetada adversamente por vários fatores fora de nosso controle, incluindo tráfego aéreo e congestionamento de aeroportos, condições climáticas adversas, manutenção imprevista e atrasos devido

a prestadores de serviços terceirizados relacionados a questões como abastecimento de combustível, catering e assistência em terra a aeronaves (*ground handling*). Se uma aeronave atrasa, os atrasos resultantes podem afetar nosso desempenho operacional e ter um impacto financeiro nos nossos resultados.

A LATAM voa com aeronaves Airbus e Boeing e dependemos delas, portanto, nossos negócios poderão ser afetados se não recebermos as aeronaves no prazo, se as aeronaves dessas empresas não estiverem disponíveis ou se o público tiver uma percepção negativa das nossas aeronaves.

Em 31 de dezembro de 2022, a LATAM Airlines Group tinha uma frota total de 237 aeronaves Airbus e 73 aeronaves Boeing (34 dessas aeronaves foram classificadas como ativos não circulantes disponíveis para venda). Os riscos relacionados à Airbus e à Boeing incluem:

- Nossa falha ou incapacidade de obter aeronaves, peças ou serviços de suporte relacionados da Airbus ou Boeing em tempo hábil, devido à alta demanda, atrasos na entrega de aeronaves ou outros fatores;

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATORES DE RISCO

NCG 461: 3.6 GESTÃO DE RISCOS

- Interrupção do serviço da frota devido a necessidades de manutenção não programadas ou imprevistas para essas aeronaves;

- Se as autoridades chilenas ou outras autoridades aeronáuticas emitirem diretrizes que restrinjam ou proíbam o uso das nossas aeronaves Airbus ou Boeing ou que exijam inspeções ou manutenções prolongadas;

- Percepção pública negativa de um fabricante devido a questões de segurança, publicidade negativa ou outros problemas, reais ou supostos, ou em caso de acidente;

- Atrasos entre o momento em que percebemos a necessidade de comprar uma nova aeronave e o tempo que levamos para fazer acordos com a Airbus e a Boeing ou um fornecedor terceirizado para entregar essa aeronave; ou

- A demora, por qualquer motivo, na conclusão de projetos de melhorias de cabine que possam resultar na indisponibilidade de aeronaves por determinado período.

Durante 2022, a Airbus e a Boeing anunciaram atrasos em alguns dos seus modelos por vários motivos, incluindo

problemas na cadeia de suprimentos e aumento rápido da demanda devido à recuperação do setor aéreo. A ocorrência de um ou mais desses fatores pode limitar nossa capacidade de usar a aeronave para gerar lucros, atender ao aumento da demanda ou limitar nossas operações e afetar adversamente nossos negócios.

Se não formos capazes de adicionar aeronaves arrendadas à frota a taxas e prazos aceitáveis no futuro, nossos negócios poderão ser prejudicados.

Uma parte significativa da frota aérea está sujeita a arrendamentos de longo prazo. Os arrendamentos normalmente duram de três a 12 anos a partir da data de aquisição. Poderíamos enfrentar uma concorrência maior ou uma oferta limitada de aeronaves arrendadas, dificultando a negociação de condições competitivas após o vencimento dos atuais arrendamentos operacionais ou o arrendamento de capacidade adicional necessária para o nível alvo de operações. Se formos forçados a pagar taxas de arrendamento mais altas no futuro para manter nossa capacidade e o número de aeronaves da frota, nossa lucratividade poderá ser negativamente afetada.

Enfrentamos riscos reputacionais relacionados ao uso de mídias sociais.

A LATAM usa frequentemente plataformas de mídia social como ferramentas de marketing. Essas plataformas fornecem à LATAM, assim como aos indivíduos, acesso a um amplo público de consumidores e outras partes interessadas. Comentários negativos sobre a LATAM ou os produtos que ela vende podem ser publicados em plataformas de mídia social e dispositivos similares a qualquer momento e podem prejudicar a reputação ou os negócios da LATAM. Além disso, como as leis, regulamentos e termos de serviço das diferentes plataformas que regem o uso de redes sociais evoluem rapidamente, a falha da LATAM, de seus funcionários ou terceiros agindo sob a direção da LATAM em cumprir as leis e regulamentos aplicáveis ao uso dessas plataformas e dispositivos pode afetar negativamente os negócios, a situação financeira e os resultados operacionais da LATAM ou sujeitá-la a multas ou outras sanções.

Temos uma necessidade significativa de liquidez e continuamos a explorar várias opções de financiamento. Nossos negócios podem ser afetados adversamente se não formos capazes de

pagar nossa dívida ou cumprir nossas necessidades financeiras futuras.

Temos um alto nível de dívida e obrigações de pagamento de acordo com nossos arrendamentos de aeronaves e contratos de financiamento de dívida. Precisamos de quantias significativas de financiamento para cobrir nossas necessidades de capital de aeronaves e podemos exigir financiamento adicional para financiar nossas outras necessidades comerciais. Não podemos garantir que teremos acesso ou que conseguiremos obter financiamento no futuro em condições favoráveis. Custos de financiamento mais altos podem afetar nossa capacidade de expandir ou renovar nossa frota, o que, por sua vez, pode afetar adversamente nossos negócios.

Além disso, uma parte significativa dos nossos bens e equipamentos está sujeita a ônus para garantir nossa dívida, incluindo nossos títulos e empréstimos garantidos. Caso não sejamos capazes de efetuar os pagamentos de nossos títulos e empréstimos garantidos, a execução de nossos ônus pode limitar ou acabar com nossa capacidade de usar os bens e equipamentos afetados para nossas necessidades operacionais e gerar receita.

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATORES DE RISCO

NCG 461: 3.6 GESTÃO DE RISCOS

Da mesma forma, as condições externas dos mercados financeiro e de crédito poderiam limitar a disponibilidade de financiamento ou aumentar seus custos, o que pode afetar adversamente nossa lucratividade e posição competitiva e resultar em menores margens de juros, receitas e fluxos de caixa líquidos, bem como menores retornos sobre capital social e capital investido. Os fatores que podem afetar a disponibilidade de financiamento ou aumentar nossos custos de financiamento incluem crises macroeconômicas globais, rebaixamentos dos nossos ratings de crédito ou emissão e outras possíveis interrupções no mercado.

Ao sair do Capítulo 11, reestruturamos nossa dívida reduzindo-a em aproximadamente 35% na saída para uma dívida bruta total de aproximadamente US\$ 6,8 bilhões e melhoramos nossas condições de liquidez, composta por caixa e equivalentes de caixa de aproximadamente US\$ 1,1 bilhão e linhas de crédito rotativo não utilizadas para um valor de US\$ 1,1 bilhão.

Temos exposição significativa à taxa SOFR e outras taxas de juros flutuantes, então, aumentos nas taxas de juros aumentarão nosso custo de financiamento e poderão ter efeitos

adversos na nossa condição financeira e nos resultados operacionais.

Em 27 de julho de 2017, o presidente-executivo da Autoridade de Conduta Financeira do Reino Unido (“FCA”, pelas iniciais em inglês) (o regulador da LIBOR) anunciou que o órgão pretende parar de obrigar os bancos a enviar taxas para o cálculo da LIBOR após 2021. Em 5 de março de 2021, a FCA anunciou em um comunicado público que a LIBOR para determinados prazos deixaria de ser publicada em 30 de junho de 2023. O Comitê do Federal Reserve e o Federal Reserve Bank of New York convocaram o Comitê de Taxa de Referência Alternativa (ARRC, pelas iniciais em inglês), um grupo de participantes do mercado privado, para ajudar a garantir uma transição bem-sucedida da LIBOR para o dólar estadunidense (USD) a uma taxa de referência mais forte, sua alternativa recomendada, a taxa de financiamento overnight garantida (SOFR, pelas iniciais em inglês). 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 tenham linguagem de suporte apropriada nos contratos existentes indexados à LIBOR. Nesse sentido, nossos contratos de derivativos

e dívidas podem ser afetados pela alteração da taxa correspondente.

Como a publicação da LIBOR será encerrada em junho de 2023, migramos para a SOFR como taxa alternativa. O impacto dessa transição da LIBOR pode ser significativo para nós, dado nosso alto endividamento. A SOFR flutuará com as mudanças nas condições de mercado, e, à medida que a SOFR aumentar, nossas despesas com juros aumentarão mecanicamente, o que pode ter um efeito adverso nos nossos custos totais de financiamento. Podemos não ser capazes de ajustar nossos preços adequadamente para compensar qualquer aumento nos custos de financiamento, o que teria um efeito adverso nos nossos resultados operacionais. Além disso, não há garantia de que a SOFR ou outras taxas de substituição da LIBOR manterão a aceitação do mercado.

Aumentos nos custos de seguro e/ou reduções significativas na cobertura podem impactar negativamente nossa situação financeira e resultados operacionais.

Grandes eventos que afetam o setor de seguros de aviação (como ataques terroristas, choques ou acidentes de avião e epidemias e as resultantes

restrições generalizadas de viagem impostas pelo governo) podem levar a aumentos significativos nos prêmios de seguro para companhias aéreas e/ou reduções relevantes na cobertura de seguros. Aumentos adicionais no custo dos seguros e/ou reduções nas coberturas disponíveis podem ter um impacto significativo nos nossos resultados financeiros, alterar a estratégia de seguros e aumentar o risco de sofrer perdas por danos não cobertos.

Problemas com sistemas de controle de tráfego ou outras falhas técnicas podem interromper nossas operações e ter efeitos adversos significativos nos nossos negócios.

As operações, incluindo a capacidade de atender os clientes, dependem da operação efetiva dos equipamentos, incluindo aeronaves, sistemas de manutenção e sistemas de reservas. As operações também dependem da operação efetiva dos sistemas de controle de tráfego aéreo nacional e internacional e da infraestrutura de controle de tráfego aéreo pelas autoridades competentes nos mercados em que o grupo opera. Falhas de equipamentos, escassez de pessoal, problemas de controle de tráfego aéreo e outros fatores que possam

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATORES DE RISCO

NCG 461: 3.6 GESTÃO DE RISCOS

interromper as operações podem afetar adversamente nossas operações e resultados financeiros, bem como nossa reputação.

Contamos com um número limitado de fornecedores para determinadas peças de aeronaves e motores.

Contamos com um número limitado de fornecedores de aeronaves, motores de aeronaves e muitas peças de ambos. Portanto, estamos vulneráveis a qualquer situação relacionada ao fornecimento dessas aeronaves, peças e motores, incluindo defeitos de projeto, problemas mecânicos, cumprimento contratual por parte dos fornecedores ou percepção pública adversa, que resulte na necessidade de realizar manutenções não programadas nas quais os clientes evitem a marca ou em ações das autoridades aeronáuticas, o que por sua vez resultaria na incapacidade de operar nossas aeronaves. Durante o ano de 2022, os principais fornecedores da LATAM Airlines Group foram os fabricantes de aeronaves Airbus e Boeing.

Além da Airbus e da Boeing, a LATAM Airlines possui vários outros fornecedores, principalmente de acessórios para aeronaves, peças de reposição e componentes, incluindo Pratt

& Whitney Canada, MTU Maintenance, Rolls-Royce, General Electric Commercial Aviation Services Ltd., General Electric Celma, General Electric Electric Engines Service, CMF International e Honeywell, entre outros.

Nosso negócio depende fortemente de prestadores de serviços terceirizados. A falha desses terceiros no desempenho esperado ou interrupções no nosso relacionamento com esses provedores ou seus serviços podem ter um efeito adverso na nossa posição financeira e resultados operacionais.

Temos contratos com um número significativo de provedores de serviços terceirizados para executar um grande número de funções que são essenciais para nossos negócios, incluindo operações regionais, operação de centrais de atendimento ao cliente, distribuição e venda de estoque de assentos de companhias aéreas, fornecimento de infraestrutura e serviços, desempenho de processos de negócio, incluindo compras e *cash management*, fornecimento de manutenção e reparação de aeronaves, serviço de alimentação, serviços terrestres, fornecimento de serviços diversos (eletricidade, água, etc.) e realização 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 definindo o desempenho esperado do serviço. No entanto, qualquer um desses provedores de serviços terceirizados pode não cumprir seus compromissos de desempenho de serviço, sofrer interrupções nos seus sistemas que possam afetar os serviços ou outros contratos com esses provedores podem ser rescindidos. Por exemplo, as reservas de voos por clientes e/ou agências de viagens em sistemas de entrega global (GDS, pelas iniciais em inglês) terceirizados podem ser afetadas adversamente por interrupções no nosso relacionamento comercial com operadoras de transporte de GDS ou devido a problemas nas operações delas. Tais interrupções, incluindo a incapacidade de concordar com os termos contratuais aceitáveis quando os contratos expiram ou estão sujeitos a renegociação, podem fazer com que as informações de voo da companhia aérea sejam limitadas ou indisponíveis para visualização, as tarifas aumentem substancialmente tanto para nós quanto para os usuários do GDS e que afetem 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 de serviços pode reduzir nossa receita e aumentar nossas despesas ou nos impedir de operar os voos e fornecer outros serviços aos clientes. Além disso, nossos negócios, o desempenho financeiro e a reputação podem ser significativamente afetados se os clientes acreditarem que nossos serviços não são confiáveis ou satisfatórios.

Interrupções ou violações de segurança da nossa infraestrutura ou sistemas de tecnologia da informação podem afetar as operações, comprometer informações de passageiros ou funcionários e nos expor a responsabilidade, possivelmente prejudicando nossos negócios e reputação.

Um grave erro, falha ou incidente interno de segurança cibernética que afete os sistemas hospedados internamente nos nossos *data centers* ou externamente em locais de terceiros ou uma interrupção em grande escala da infraestrutura de tecnologia da qual dependemos, como energia elétrica, telecomunicações ou internet, pode afetar nossa rede de tecnologia com potencial impacto nas nossas operações. Nossos sistemas de tecnologia e informações relacionadas também podem ser vulneráveis a várias fontes de interrupção, incluindo desastres naturais, ataques terroristas,

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATORES DE RISCO

NCG 461: 3.6 GESTÃO DE RISCOS

falhas de telecomunicações, vírus de computador, ataques cibernéticos, violações de segurança da cadeia de suprimentos (fornecedor) e outros. Esses sistemas incluem nosso sistema computadorizado de reservas, sistemas de operações de voo, sistemas de telecomunicações, website, aplicativos de autoatendimento (“apps”) para clientes, sistemas de manutenção, quiosques de check-in, sistemas de entretenimento a bordo e *data centers*.

Além disso, como parte das nossas operações comerciais normais, coletamos e armazenamos informações confidenciais, incluindo dados pessoais dos nossos clientes e funcionários, bem como informações dos nossos parceiros de negócios. A operação segura das redes e sistemas nos quais esse tipo de informação é armazenada, processada e mantida é fundamental para nossas operações comerciais 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 o software que desenvolvemos ou adquirimos podem conter defeitos que podem comprometer inesperadamente a segurança das informações. A deterioração dos nossos sistemas de tecnologia, resultando em perda, divulgação, uso ilegal ou acesso

a informações de clientes, funcionários e parceiros de negócios, pode resultar em reivindicações legais ou ações judiciais, responsabilidades ou penalidades regulatórias de acordo com as leis que protegem a privacidade de informações pessoais, interrupções nas nossas operações e danos à nossa reputação que, isoladamente ou em conjunto, podem afetar adversamente nossos negócios.

Os rápidos avanços tecnológicos e a digitalização podem criar riscos na implementação e no controle regulatório.

Globalmente, houve grandes avanços nos processos de digitalização e inovação tecnológica, alguns deles como resultado da pandemia de covid-19. Essas novas tecnologias podem gerar novos riscos em sua implementação que podem nos impactar direta ou indiretamente. Por exemplo, no início de 2022, a implementação do 5G nos Estados Unidos teve um impacto temporário nas operações de determinados aeroportos e levou a uma revisão pela FAA dos requisitos específicos para sua implementação. Todos os processos de digitalização e inovação tecnológica podem estar expostos a este risco.

Da mesma forma, outras tecnologias ou o ambiente de transformação tecnológica em rápido crescimento podem avançar

mais rápido do que a capacidade de revisão e controle das autoridades ou o conhecimento dos efeitos dos seus possíveis impactos, que podem nos afetar direta ou indiretamente de maneiras que não podemos prever.

Aumentos nos custos de mão de obra, que representam uma parcela significativa das nossas despesas operacionais totais, podem afetar diretamente nossas receitas.

Os custos de mão de obra representam uma porcentagem significativa do custo total de vendas (12% em 2022) e, em alguns momentos da história da nossa operação, sofremos pressão para aumentar os salários e benefícios dos nossos funcionários. Um aumento significativo nos custos de mão de obra pode resultar em uma redução significativa na nossa receita.

Ações coletivas por parte dos funcionários podem causar interrupção operacional e afetar adversamente nossos negócios.

Certos grupos de colaboradores, como pilotos, comissários de bordo, mecânicos e nossa equipe aeroportuária, possuem habilidades altamente especializadas. Portanto, as ações perpetradas por esses grupos, como greves, abandono de funções

(“walk-outs”) e paralisações, podem afetar seriamente as operações e impactar negativamente o desempenho operacional e financeiro, bem como a nossa imagem.

Qualquer greve, interrupção laboral, paralisação ou qualquer disputa prolongada com colaboradores representados por qualquer um desses sindicatos pode ter um impacto negativo nas operações. Esses riscos geralmente são exacerbados em períodos de renegociação com os sindicatos, que normalmente acontecem a cada dois a quatro anos, dependendo da jurisdição e do sindicato. Qualquer renegociação do acordo coletivo pode levar a aumentos salariais significativos e, conseqüentemente, um aumento das nossas despesas operacionais. Não chegar a um acordo durante as negociações com os sindicatos pode nos obrigar a processos de arbitragem, usar recursos financeiros e administrativos e, possivelmente, aceitar termos menos favoráveis do que os acordos existentes. Funcionários que atualmente não estão sindicalizados também podem ingressar em novos sindicatos que busquem aumentos salariais ou benefícios melhores.

Em novembro de 2022, um sindicato que representa a maioria dos nossos pilotos no Chile votou pela greve, iniciando um processo de mediação exigido pela lei

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATORES DE RISCO

NCG 461: 3.6 GESTÃO DE RISCOS

chilena. Em 9 de novembro de 2022, anunciamos que havíamos chegado a um acordo, evitando uma greve. No entanto, não há garantia de que seremos capazes de chegar a um acordo mutuamente benéfico em caso de desentendimentos futuros com nossos colaboradores.

O negócio poderia enfrentar consequências adversas se não conseguíssemos chegar a acordos coletivos satisfatórios com funcionários sindicalizados.

Em 31 de dezembro de 2022, cerca de 49% dos colaboradores do grupo, incluindo administrativos, tripulantes de cabine, comissários de bordo, pilotos e técnicos de manutenção, são sindicalizados e possuem contratos e convenções coletivas que expiram periodicamente. Os negócios, a condição financeira e os resultados operacionais poderão ser afetados de maneira relevante se não conseguirmos chegar a um acordo com qualquer sindicato que represente esses funcionários ou que contenha termos que não correspondam às expectativas ou que impeçam o grupo de competir de forma eficaz com outras companhias aéreas.

A LATAM poderia enfrentar problemas para encontrar, treinar e reter colaboradores.

O negócio requer muita mão de obra. O grupo emprega um grande número de

pilotos, comissários de bordo, técnicos de manutenção e outras equipes operacionais e administrativas. De tempos em tempos, o setor aeronáutico tem experimentado uma escassez de pessoal qualificado, principalmente pilotos e técnicos de manutenção, o que se intensificou durante a fase de recuperação do tráfego aéreo após o pico da pandemia. Esta escassez de pessoal qualificado agravou-se ainda mais pela nossa recente saída da falência e as consequentes incertezas que a empresa enfrenta. Além disso, como costuma acontecer com muitos de nossos concorrentes, de tempos em tempos, o grupo pode sofrer uma rotatividade significativa dos colaboradores. Se a rotatividade de funcionários, principalmente de pilotos e técnicos de manutenção, aumentar drasticamente, nossos custos de treinamento serão substancialmente maiores. A LATAM não pode garantir que será capaz de recrutar, treinar e reter gerentes, pilotos, técnicos e outro pessoal qualificado necessário para continuar as operações atuais ou substituir os funcionários que deixarem a empresa. Um aumento na rotatividade ou a incapacidade de recrutar, treinar e reter funcionários qualificados a um custo razoável pode ter um efeito material adverso nos negócios, na situação financeira

e nos resultados operacionais. O grupo também pode experimentar níveis elevados de esgotamento dos funcionários relacionados à recente saída do processo do Capítulo 11. A perda de pessoal-chave ou a queda na moral dos colaboradores pode afetar negativamente a capacidade de executar estratégias e implementar iniciativas operacionais, afetando negativamente o grupo.

RISCOS RELACIONADOS COM A INDÚSTRIA DA AVIAÇÃO E OS PAÍSES ONDE O GRUPO OPERA

O desempenho da LATAM depende em grande parte das condições econômicas dos países onde opera. As condições econômicas negativas nesses países teriam um impacto adverso nos negócios e resultados operacionais do grupo e fariam com que o preço de mercado das suas ações ordinárias e ADSs caísse.

A demanda por transporte de passageiros e cargas é altamente cíclica e altamente dependente do crescimento econômico, das expectativas econômicas e das flutuações das taxas de câmbio locais e globais, entre outras coisas. O negócio já foi afetado adversamente por recessões em todo o mundo, baixo crescimento econômico no

Chile, recessões no Brasil e na Argentina e fraco desempenho econômico em alguns países de mercados emergentes onde o grupo opera. A ocorrência de eventos semelhantes no futuro pode afetar adversamente nossos negócios. O grupo planeja continuar expandindo as operações com base na América Latina, o que significa que seu desempenho continuará dependendo em grande parte das condições econômicas da região.

Qualquer um dos seguintes fatores pode afetar adversamente os negócios, a situação financeira e os resultados operacionais nos países onde o grupo opera:

- Mudanças na política econômica ou outras políticas governamentais;
- Mudanças nas práticas regulatórias, legais ou administrativas;
- Fraco desempenho econômico, incluindo, entre outros, desaceleração da economia brasileira, instabilidade política, baixo crescimento econômico, baixas taxas de consumo e/ou investimento e altas taxas de inflação; ou,
- Outras situações políticas ou econômicas fora do nosso controle.

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATORES DE RISCO

NCG 461: 3.6 GESTÃO DE RISCOS

Não podemos garantir que as reduções de capacidade ou outras medidas tomadas pelo grupo em resposta à menor demanda serão suficientes para compensar qualquer futura redução na demanda por serviços de carga e/ou passageiros aéreos nos mercados em que o grupo opera. A baixa demanda prolongada pode afetar adversamente nossas receitas, resultados operacionais ou situação financeira.

Um ambiente econômico adverso, seja global, regional ou em um país específico, pode resultar em queda no tráfego de passageiros e de cargas, além de afetar a capacidade de fixação de tarifas aéreas, o que, por sua vez, afetaria material e negativamente nossa situação financeira e os resultados operacionais.

Estamos expostos a aumentos nas taxas de pouso e outros encargos de serviços aeroportuários que podem afetar adversamente nossa margem e posição competitiva. Além disso, não podemos garantir que no futuro teremos acesso às instalações apropriadas e direitos de pouso necessários para atender nossos planos de expansão.

O grupo deve pagar taxas às operadoras do aeroporto para usar suas instalações. Qualquer aumento significativo nas tarifas aeroportuárias, inclusive nos aeroportos internacionais de Guarulhos, em São Paulo, Jorge Chavez, em Lima, e Comodoro Arturo Merino Benítez, em Santiago, pode ter um impacto material adverso nos nossos resultados operacionais. As taxas de passageiros e as tarifas aeroportuárias aumentaram substancialmente nos últimos anos. Não podemos garantir que os aeroportos onde o grupo opera não aumentarão ou manterão altas taxas aos passageiros ou tarifas aeroportuárias no futuro. Qualquer aumento desse tipo poderia ter um efeito adverso na nossa condição financeira e nos resultados operacionais.

Alguns dos aeroportos que atendemos (ou planejamos atender no futuro) estão sujeitos a limitações de capacidade e impõem várias restrições, inclusive para slots de decolagem e pouso em determinados períodos do dia e limites nos níveis de ruído das aeronaves. Não garantimos que o grupo conseguirá obter um número suficiente de slots, portões ou outras instalações nos aeroportos para aumentar os serviços de acordo com a estratégia de crescimento. Também é possível que os aeroportos que atualmente

não tenham limitações de capacidade venham a tê-las no futuro. Além disso, uma companhia aérea deve usar seus slots regularmente e dentro do prazo ou corre o risco de eles serem realocados para outras companhias aéreas. Quando os slots ou outros recursos aeroportuários não estiverem disponíveis ou tenham algum tipo de disponibilidade limitada, o grupo pode ter que modificar horários, alterar suas rotas ou reduzir o uso de aeronaves. Também é possível que as autoridades aeronáuticas dos países onde o grupo opera mudem as regras de atribuição de slots de decolagem e pouso, como aconteceu no aeroporto de São Paulo (Congonhas), onde os slots antes operados pela Avianca Brasil foram em sua maioria reatribuídos à Azul e para o qual a *Agência Nacional de Aviação Civil no Brasil* (“ANAC”) aprovou novas regras para a distribuição de novos slots. Qualquer uma dessas alternativas poderia ter um impacto financeiro adverso nas operações. Não podemos garantir que os aeroportos onde tais restrições não existem não as implementarão no futuro ou que tais restrições não se tornarão mais rígidas onde já existem. Tais restrições podem limitar nossa capacidade de continuar a oferecer ou aumentar nossos serviços nesses aeroportos.

O negócio é altamente regulamentado, e mudanças no ambiente regulatório em diferentes países podem afetar adversamente nossos negócios e os resultados operacionais.

O negócio é altamente regulamentado e altamente dependente do ambiente regulatório dos países onde o grupo opera ou planeja operar. Por exemplo, os controles de preços das passagens podem limitar nossa capacidade de aplicar técnicas de maximização de lucro segmentando clientes de forma eficaz (“gestão de receita de passageiros”) e ajustar preços para refletir as pressões de custo. Altos níveis de regulamentação governamental podem limitar o escopo das operações e os planos de crescimento. A possível falha das autoridades aeronáuticas em manter as autorizações governamentais necessárias ou o descumprimento dos regulamentos aplicáveis por parte do grupo pode afetar adversamente os negócios e os resultados operacionais.

Os negócios, a situação financeira, os resultados operacionais e o preço das ações ordinárias e ADSs podem ser afetados adversamente por mudanças nas políticas ou regulamentações em nível federal, estadual ou municipal nos países onde o grupo opera, abrangendo ou afetando fatores como:

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATORES DE RISCO

NCG 461: 3.6 GESTÃO DE RISCOS

- Taxas de juros;
- Flutuações da taxa de câmbio;
- Políticas monetárias;
- Inflação;
- Liquidez dos mercados de capitais e empréstimos;
- Políticas fiscais e previdenciárias;
- Regulamentação trabalhista;
- Escassez e racionamento de energia e água; e
- Outras questões políticas, sociais e econômicas dentro ou que afetem o Brasil, Chile, Peru e Estados Unidos, entre outros.

Por exemplo, o governo federal do Brasil frequentemente intervém na economia local e faz mudanças drásticas nas políticas e regulamentações para controlar a inflação e afetar outras políticas e regras. Isso exigiu que o governo federal aumentasse as taxas de juros, fizesse 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 se o governo federal brasileiro implementará 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 ações brasileiros e títulos emitidos no exterior por empresas brasileiras. Essas e outras situações na economia brasileira e nas políticas governamentais podem afetar adversamente nossa empresa, os negócios e os resultados operacionais, bem como o preço de negociação das nossas ações ordinárias e ADSs.

Também estamos sujeitos a acordos internacionais bilaterais de transporte aéreo que preveem a troca de direitos de tráfego aéreo entre os países onde o grupo opera e devemos obter autorizações dos governos estrangeiros relevantes para oferecer serviços nos destinos estrangeiros. Não podemos garantir que tais acordos bilaterais existentes continuarão ou que seremos capazes de obter mais direitos de rota sob tais acordos para atender nossos futuros planos de expansão. Alguns acordos bilaterais também incluem cláusulas que exigem propriedade substancial ou controle efetivo. Qualquer modificação, suspensão ou revogação de um ou mais acordos bilaterais pode ter um efeito adverso relevante nos nossos negócios, na nossa situação financeira

e nos nossos resultados operacionais. A suspensão das nossas licenças para operar em determinados aeroportos ou destinos, nossa incapacidade de obter autorizações favoráveis de pouso e decolagem em determinados aeroportos de alta densidade ou a imposição de outras sanções também podem ter um impacto negativo nos 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 terá um efeito material adverso nos nossos negócios, na situação financeira ou nos resultados operacionais.

Perdas e responsabilidades em caso de acidente envolvendo uma ou mais das nossas aeronaves podem afetar significativamente nossos negócios.

Estamos expostos a possíveis perdas catastróficas em caso de queda de avião, incidente terrorista ou algum outro evento semelhante. Não podemos garantir que em resultado de um acidente ou incidente grave com uma aeronave:

- Não precisaremos aumentar a nossa cobertura de seguro;
- Nossos prêmios de seguro não aumentarão substancialmente;

- Nosso seguro cubra a totalidade da nossa responsabilidade; ou
- Não seremos obrigados a absorver perdas significativas.

As reivindicações substanciais resultantes de um acidente ou incidente grave que excedam a nossa cobertura de seguro poderão ter um efeito material adverso no nosso negócio, nossa condição financeira e nos resultados operacionais. Além disso, qualquer acidente aéreo, mesmo que totalmente coberto, pode causar uma percepção negativa entre o público de que nossas operações ou aeronaves são menos seguras ou confiáveis do que as operadas por outras companhias aéreas ou outros operadores de voo, o que poderia ter um efeito adverso relevante nos nossos negócios, nossa condição financeira e nos resultados operacionais.

Os prêmios de seguro também podem aumentar devido a um acidente que afetou nossa filial peruana. Em 18 de novembro de 2022, a LATAM Airlines Peru informou que, durante a decolagem do voo LA 2213 no Aeroporto Internacional Jorge Chávez, em Lima, um caminhão de bombeiros entrou na pista e colidiu com sua aeronave. Mais tarde, as autoridades confirmaram a morte de dois bombeiros que estavam no carro de bombeiros que atingiu o avião. Não houve mortes entre

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATORES DE RISCO

NCG 461: 3.6 GESTÃO DE RISCOS

os 102 passageiros e 6 tripulantes. A investigação sobre as causas do acidente ainda está em andamento. A LATAM Airlines Peru está cooperando com as investigações relevantes. Os danos à aeronave são cobertos pelo seguro. Ainda não podemos chegar a uma conclusão final sobre o impacto financeiro deste incidente.

Os altos níveis de concorrência no setor de aviação, o aumento de operadoras low-cost e a consolidação ou fusão da concorrência nos mercados em que o grupo atua podem afetar adversamente o nível das operações.

Nossos negócios, nossa condição financeira e os resultados operacionais podem ser afetados adversamente pelos altos níveis de concorrência no setor, principalmente pela entrada de novos concorrentes nos mercados em que o grupo atua. As companhias aéreas competem principalmente em níveis de tarifa, frequência e confiabilidade do serviço, reconhecimento de marca, comodidades para passageiros (como programas de milhagem) e disponibilidade e conveniência de outros serviços de passageiros ou de carga. Companhias aéreas novas ou existentes (e empresas que oferecem serviços de transporte terrestre de carga ou passageiros) podem entrar nos nossos

mercados e competir conosco em qualquer uma dessas bases, inclusive oferecendo preços mais baixos ou serviços mais atraentes ou aumentando sua oferta de destinos, para ganhar maior participação de mercado.

As operadoras *low-cost* têm um efeito significativo na receita do setor, devido ao seu baixo custo unitário. Os custos reduzidos permitem que as companhias aéreas *low-cost* ofereçam tarifas baratas que, por sua vez, permitem que os clientes sensíveis ao preço voem ou mudem de grandes para companhias aéreas *low-cost*. Nos últimos anos, vimos aumentar o interesse em desenvolver o modelo *low-cost* em toda a América Latina. Por exemplo, no mercado chileno, a Sky Airline, nossa principal concorrente, está migrando para o modelo *low-cost* desde 2015, enquanto em julho de 2017, a JetSmart, uma nova companhia aérea *low-cost*, iniciou suas operações. No mercado doméstico do Peru, a VivaAir Peru, uma nova companhia aérea *low-cost*, iniciou suas operações em maio de 2017, e, em abril de 2019, entrou no mercado outra companhia aérea *low-cost*, a Sky Airline Peru, seguida da entrada da JetSmart em junho de 2022. Na Colômbia, nossa concorrente VivaColombia atua no mercado doméstico desde maio de 2012. Devido aos impactos associados

à pandemia de covid-19, algumas dessas companhias aéreas adotaram estratégias para se consolidar em alianças ou fusões com companhias aéreas tradicionais, como Avianca e Gol (Grupo Abra), Avianca e Viva na Colômbia ou JetSmart, para a qual a American Airlines havia recebido a aprovação das autoridades sem quaisquer condições para adquirir uma participação menor. No negócio de carga, também devido a alguns efeitos da pandemia de covid-19 e à escassez de contêineres, empresas como a Maersk, CMA CGM e MSC passaram a competir no transporte aéreo; as companhias aéreas CMA CGM e Air France-KLM concordaram em compartilhar espaço de carga nos seus aviões; e a American Airlines Cargo e a Web Cargo fizeram parceria para aumentar seus destinos. Essas consolidações, fusões ou novas alianças podem continuar a surgir, aumentando a concentração e os níveis de competição. Especificamente, em fevereiro de 2023, a LATAM manifestou interesse em iniciar negociações para adquirir a VivaColombia. Qualquer transação está sujeita a uma análise financeira, um acordo entre as partes e as aprovações regulatórias correspondentes.

Os planos estratégicos de crescimento internacional dependem, em parte, da

obtenção de aprovações regulatórias nos países onde planejamos expandir nossas operações com *joint business agreement* (JBA). O grupo pode não conseguir obter tais autorizações, enquanto outros concorrentes podem. Assim, podemos não ser capazes de competir nas mesmas rotas que eles, o que reduziria nossa participação de mercado e teria um efeito adverso nos nossos resultados financeiros. Não podemos garantir que haverá quaisquer benefícios derivados de tais acordos.

Alguns de nossos concorrentes contam com suporte externo, o que pode afetar adversamente nossa posição perante a concorrência.

Alguns dos nossos concorrentes podem ter fontes externas de suporte, como os governos nacionais, que não estão disponíveis para nós. Esse apoio pode incluir, entre outros, subsídios, apoio financeiro ou isenções fiscais, que pode colocar o grupo em desvantagem competitiva e afetar adversamente as operações e o desempenho financeiro. Por exemplo, a Aerolíneas Argentinas historicamente teve um grande subsídio do governo. Além disso, durante a pandemia de covid-19, alguns dos nossos concorrentes em rotas de longa distância receberam apoio do governo.

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATORES DE RISCO

NCG 461: 3.6 GESTÃO DE RISCOS

Assim, como resultado do ambiente competitivo, pode haver maior consolidação no setor aéreo latino-americano e global, seja por meio de aquisições, *joint ventures*, parcerias ou alianças estratégicas. Não podemos prever os efeitos de uma maior consolidação do setor. Além disso, a consolidação da indústria aeronáutica e as mudanças nas alianças internacionais continuarão afetando o cenário competitivo da indústria e poderão 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 pré-estabelecidos, o que pode aumentar a percepção do risco de fazer negócios naquele mercado específico e, portanto, impactar os resultados comerciais e financeiros.

A decisão de um tribunal de falências no Brasil e do Capítulo 15 do Tribunal de Falências dos Estados Unidos sobre o processo de falência da Avianca Brasil pode parecer inconsistente com o cronograma estabelecido para um devedor saldar uma dívida ou devolver uma aeronave nos termos da Convenção da Cidade do Cabo (CTC,

pelas iniciais em inglês) que o Brasil assinou, levantando preocupações sobre os tempos de recursos dos credores em financiamentos garantidos com aeronaves. Da mesma forma, os credores podem perceber essas decisões como um risco crescente nos negócios de arrendamento ou outras transações financeiras envolvendo aeronaves no Brasil, e existe a possibilidade de que as agências de classificação de risco emitam classificações mais baixas para financiamentos garantidos com aeronaves no Brasil. Portanto, caso as atividades de financiamento sejam impactadas por tais eventos, os resultados comerciais e financeiros podem ser afetados negativamente.

As operações da LATAM estão sujeitas a regulamentações ambientais locais, nacionais e internacionais; os custos de conformidade com os regulamentos aplicáveis ou as consequências do não cumprimento podem afetar adversamente nossos negócios ou nossa reputação.

As operações da LATAM são afetadas por regulamentações ambientais a nível local, nacional e internacional. Essas normas abrangem, entre outras coisas, emissões atmosféricas, gerenciamento

de resíduos sólidos e efluentes aquosos, ruído de aeronaves e outras atividades relacionadas aos negócios. As operações futuras e resultados financeiros podem flutuar como resultado de tais normas. O cumprimento dessas normas e de normas novas ou existentes que possam ser aplicadas a nós no futuro pode aumentar nossa base de custos e afetar adversamente as operações e os resultados financeiros. Da mesma forma, o descumprimento delas pode afetar adversamente a reputação do grupo de diversas formas.

Em 2016, a Organização da Aviação Civil Internacional (“OACI”) adotou uma resolução criando o Esquema de Compensação e Redução de Carbono para a Aviação Internacional (CORSIA, pelas iniciais em inglês), que fornece uma estrutura para uma medida global baseada no mercado a fim de estabilizar as emissões de carbono. (“CO₂”) na aviação civil internacional (por exemplo, voos da aviação civil partindo de um país e chegando em outro). O CORSIA será implementado em fases, começando com a participação voluntária dos países membros da OACI durante uma fase piloto (de 2021 a 2023), seguida de uma primeira fase (de 2024 a 2026) e depois uma segunda fase (a partir de 2027). Atualmente, o CORSIA está focado na

definição de padrões para monitoramento, reporte e verificação das emissões das operações aéreas, bem como na definição das etapas para compensar as emissões de CO₂ após 2020. Para cumprir essa estratégia, desenvolvemos estratégias de sustentabilidade com foco nas mudanças climáticas e tomamos diferentes medidas, como a aliança com a Fundação Catarubem na Colômbia, com os objetivos de compensar o CO₂ por meio da redução do desmatamento e a mudança para práticas de agricultura sustentável, entre outras, contribuindo assim para a melhoria da qualidade de vida das comunidades e a proteção da biodiversidade. Além disso, temos outras iniciativas em andamento, como a promoção do SAF (combustível verde produzido com base vegetal e misturado com combustíveis fósseis convencionais) junto aos governos locais e o programa de combustível sustentável. No entanto, na medida em que a maioria dos países onde o grupo opera permanecem como membros da OACI, podemos ser afetados no futuro por normas adotadas sob a estrutura do CORSIA. Além disso, estruturas como o Sistema de Comércio de Emissões, tanto na UE quanto no Reino Unido (“EU-ETS” e “UK-ETS”), são regulamentações relacionadas ao mercado europeu, onde as companhias aéreas têm um valor pré-estabelecido de

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATORES DE RISCO

NCG 461: 3.6 GESTÃO DE RISCOS

emissões de CO₂ para cada ano, que são reduzidas ao longo do tempo, semelhante a um sistema de *cap and trade*. As companhias aéreas são obrigadas a divulgar e verificar as emissões relacionadas a este esquema e cumprir as metas oportunamente. Se as operações excederem as emissões máximas atribuídas, as companhias aéreas deverão comprar mais do mercado ou pagar a taxa correspondente à autoridade.

O aumento de regulamentações e impostos nacionais sobre emissões de CO₂ nos países onde temos operações domésticas, incluindo as regulamentações ambientais enfrentadas pela indústria da aviação na Colômbia, onde foram incluídos limites aos programas de compensação na nova Reforma Tributária de 2022, também pode afetar os custos e as margens.

Nossos negócios podem ser afetados adversamente por uma deterioração no setor de aviação causada por eventos exógenos que afetam o comportamento de viagens ou aumentam os custos, como surtos de doenças, condições climáticas e catástrofes naturais, guerras ou ataques terroristas.

A demanda por transporte aéreo pode ser afetada negativamente por eventos

exógenos, como epidemias (como Ebola ou Zika) e pandemias (como a pandemia de covid-19), ataques terroristas, guerra ou instabilidade política e social. As crescentes tensões e hostilidades geopolíticas em relação à invasão russa da Ucrânia e as sanções comerciais e monetárias impostas em relação a esses eventos afetaram e podem afetar significativamente os preços e a demanda mundiais de petróleo, provocar distúrbios no sistema financeiro global e ter um impacto negativo nas viagens aéreas. Situações como essas podem ter um impacto significativo nos negócios, na condição financeira e nos resultados operacionais. Além disso, a pandemia de covid-19 e suas variantes, bem como outros eventos adversos à saúde pública, podem ter um efeito prolongado na demanda por transporte aéreo, e qualquer efeito prolongado ou generalizado pode impactar significativamente as operações.

Qualquer futuro ataque terrorista ou tentativa de ataque, envolvendo ou não aeronaves comerciais, qualquer aumento nas hostilidades relacionadas à retaliação contra organizações terroristas ou outras e quaisquer outros impactos negativos relacionados podem resultar em uma diminuição no tráfego de passageiros e afetar material e

negativamente nossos negócios, nossa condição financeira e os resultados operacionais.

As receitas das companhias aéreas dependem do número de passageiros transportados, da tarifa paga por cada passageiro e de fatores de serviço, como pontualidade de 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 substancialmente atrasados, afetando e interrompendo nossas operações e reduzindo a lucratividade. Por exemplo, em 2011, uma erupção vulcânica no Chile teve um efeito adverso prolongado nas viagens aéreas, suspendendo voos na Argentina, Chile, Uruguai e no sul do Brasil por vários dias. Como resultado, nossas operações de e para essas regiões foram temporariamente interrompidas, incluindo o aterramento de algumas aeronaves nas regiões afetadas. Em 2012, um incidente com um avião cargueiro provocou o fechamento da pista do aeroporto de Viracopos por 45 horas, o que afetou negativamente nossas operações e nos obrigou a reacomodar nossos passageiros em outros voos. Em 2022, uma aeronave da LATAM ficou bastante danificada após voar em meio

a uma tempestade ao se aproximar do aeroporto de Assunção, no Paraguai, tendo que fazer um pouso de emergência. Aumentos na frequência, gravidade ou duração de tempestades elétricas, furacões, tufões, inundações ou outros eventos climáticos severos, incluindo mudanças no clima global e aumento das temperaturas globais, podem resultar em mais atrasos e cancelamentos e lesões relacionadas à turbulência e maior consumo de combustível para evitar tais condições climáticas, resultando em perda de receita e custos mais altos. Da mesma forma, os preços e estoques de combustível, que representam um custo significativo para nós, podem aumentar como resultado de futuros ataques terroristas, aumento geral das hostilidades ou redução do 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 no geral, gerando efeitos adversos nas receitas e nos resultados operacionais.

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATORES DE RISCO

NCG 461: 3.6 GESTÃO DE RISCOS

Nossos negócios podem ser afetados adversamente pelas consequências das mudanças climáticas.

Existem riscos regulatórios associados à gestão das alterações climáticas a curto e médio prazo, porque, devido ao esforço de diferentes países para contribuir com o combate às mudanças climáticas, existe uma tendência à imposição de instrumentos econômicos, como taxaço sobre carbono ou sistemas de comércio de emissões, que buscam regular as emissões de diferentes indústrias, incluindo a indústria aeronáutica. Esses mecanismos procuram desencorajar o consumo de combustíveis fósseis, impondo um custo adicional. No entanto, no caso do setor aéreo, principalmente na região da América do Sul, não existe um combustível substituto viável que permita a migração do setor para outros tipos de combustíveis. Os riscos relacionados representam uma oportunidade de trabalhar lado a lado com os governos relevantes para implementar políticas públicas que permitam avançar na produção de combustíveis de aviação sustentáveis na região, promovendo assim a redução do uso de combustíveis fósseis e criando políticas e instrumentos relevantes para indústrias como a aviação que ainda não têm um combustível substituto disponível na América do Sul. No longo prazo, existem riscos físicos associados às mudanças climáticas, incluindo o risco

de eventos climáticos mais intensos, como tempestades, tornados, furacões, inundações e outros, que por sua vez podem representar um risco para as infraestruturas (destinos ou aeroportos) e comunidades. Consequentemente, pode ser necessário modificar rotas e destinos.

Um acúmulo de reembolsos de passagens pode ter um efeito adverso nos nossos resultados financeiros.

A pandemia de covid-19 e as restrições generalizadas impostas pelo governo, que estavam fora do controle da LATAM, levaram a um número sem precedentes de solicitações de reembolso de passagens por clientes devido a alterações ou cancelamentos de voos. Embora esse problema tenha sido controlado no momento, não podemos garantir que a pandemia de covid-19 ou outro surto de doença contagiosa não resultará em novas alterações ou cancelamentos de voos e não podemos prever o valor total dos reembolsos que os clientes receberão como resultado. Se o grupo for obrigado a pagar uma quantia substancial de reembolso de passagens em dinheiro, isso poderá ter um efeito adverso nos nossos resultados financeiros ou posição de liquidez. Além disso, a Companhia tem acordos com instituições financeiras que processam transações de cartão de crédito de clientes para a venda de viagens aéreas e outros

serviços. Segundo alguns dos acordos de processamento de cartões de crédito da Companhia, as instituições financeiras, em determinadas circunstâncias, têm o direito de exigir que a Companhia mantenha uma reserva igual a uma parcela das vendas antecipadas de passagens que foram processadas por essa instituição financeira, mas para as quais a Companhia ainda não forneceu transporte. Essas instituições financeiras podem exigir que sejam estabelecidas reservas de caixa ou outras garantias ou que os pagamentos relacionados a recebíveis sejam retidos, mesmo que a Companhia não mantenha níveis mínimos de caixa sem restrições, equivalentes de caixa e investimentos de curto prazo. Os reembolsos reduzem nossa liquidez e nos colocam em risco de acionar acordos de liquidez nesses acordos de processamento e, ao fazê-lo, podem exigir que depositemos uma garantia em dinheiro junto às empresas de cartão de crédito relacionada às vendas antecipadas de passagens.

A LATAM está sujeita a riscos relacionados a processos judiciais e administrativos que podem afetar adversamente o desempenho comercial e financeiro em caso de parecer desfavorável.

A natureza do negócio expõe a empresa a litígios relacionados a questões trabalhistas, de seguros e de segurança,

regulamentos, processos tributários e administrativos, investigações governamentais, reivindicações por danos e disputas contratuais. Litígios são inerentemente onerosos e imprevisíveis, tornando difícil estimar com precisão o resultado, entre outras questões. Atualmente, assim como no passado, estamos sujeitos a processos ou investigações de litígios reais ou potenciais. Embora tenhamos uma reserva contábil que consideramos necessária, os valores que reservamos podem variar significativamente dos valores que realmente somos obrigados a pagar devido às incertezas inerentes ao processo de estimativa. Não podemos garantir que esses ou outros processos legais não afetarão significativamente os negócios.

O grupo está sujeito a leis e regulamentos anticorrupção, antissuborno, antilavagem de dinheiro e antitruste no Chile, Brasil, Peru, Estados Unidos e nos diversos países onde opera. Qualquer violação de uma ou mais dessas leis ou regulamentos pode ter um efeito material adverso na nossa reputação, nos resultados operacionais e na nossa condição financeira.

Estamos sujeitos a leis e regulamentos internacionais anticorrupção, antissuborno, antilavagem de dinheiro e antitruste e somos obrigados

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATORES DE RISCO

NCG 461: 3.6 GESTÃO DE RISCOS

a cumprir as leis e regulamentos aplicáveis em todas as jurisdições onde o grupo opera. Além disso, estamos sujeitos a regulamentação de sanções econômicas que restringem a interação com determinados países, indivíduos e entidades sancionados. Não há garantia de que as políticas e procedimentos internos serão suficientes para prevenir ou detectar todas as práticas inadequadas, fraudes ou violações da lei por filiais, colaboradores, conselheiros, executivos, parceiros, agentes e prestadores de serviços, ou que essas pessoas não violarão nossas políticas e procedimentos. Qualquer violação da nossa parte de leis ou regulamentos pode ter um efeito material adverso nos negócios, na reputação, nos resultados operacionais e na nossa condição financeira.

Os governos latino-americanos tiveram e continuam a ter influência significativa sobre suas economias.

Os governos latino-americanos geralmente intervêm nas economias dos seus respectivos países e, às vezes, fazem mudanças substanciais nas políticas e regulamentações. As ações do governo muitas vezes envolveram, entre outros meios, nacionalizações e expropriações, controle de preços, desvalorizações da moeda, aumentos

obrigatórios de salários e benefícios trabalhistas, controles de capital e limites às importações. Os negócios, a condição financeira e os resultados operacionais podem ser afetados adversamente por mudanças nas políticas ou regulamentações governamentais, incluindo fatores como taxa de câmbio e políticas de controle cambial, inflação e preços, proteção ao consumidor, taxas e restrições de importação, liquidez de mercados domésticos de capital e crédito, racionamento de energia elétrica, políticas fiscais, incluindo aumentos de impostos e pedidos retroativos de reembolso de impostos, bem como outros eventos políticos, diplomáticos, sociais e econômicos que afetem ou ocorram nos países onde o grupo opera.

Por exemplo, as ações do governo brasileiro para controlar a inflação e implementar outras políticas envolveram controle de salários e preços, depreciação do real, controle de remessas ao exterior, intervenção do Banco Central para limitar as taxas básicas de juros e outras medidas. No futuro, o nível de intervenção dos governos latino-americanos pode continuar igual ou aumentar. Não podemos garantir que essas e outras medidas não terão um efeito adverso significativo na economia

de cada país e, portanto, não afetarão os negócios, nossa condição financeira e os resultados operacionais.

A instabilidade política e agitação social na América Latina podem afetar adversamente os negócios.

A LATAM opera principalmente na América Latina, portanto, está sujeita a uma ampla gama de riscos associados às suas operações nessa região. Esses riscos podem incluir condições políticas ou sociais instáveis, falta de sistemas jurídicos bem estabelecidos e confiáveis, controles de câmbio e outros limites à nossa capacidade de repatriar nossos lucros, bem como mudanças nos requisitos legais ou regulamentares.

Embora as condições políticas e sociais em um país possam diferir significativamente daquelas em outro país, eventos em qualquer um dos nossos principais mercados podem afetar adversamente nossos negócios, nossa condição financeira ou os resultados operacionais.

Por exemplo, no Brasil, nos últimos anos, como resultado da investigação da Operação *Lava Jato*, vários políticos de alto escalão renunciaram ou foram presos e outros altos funcionários eleitos e funcionários públicos estão

sob investigação por supostos atos de corrupção. Um dos eventos mais importantes resultantes dessa operação foi o *impeachment* da ex-presidente Dilma Rousseff pelo Senado brasileiro em agosto de 2016 por violar as leis de responsabilidade fiscal e o governo do seu vice-presidente, Michel Temer, nos últimos dois anos do mandato presidencial que, devido às investigações realizadas pela Polícia Federal e pelo Ministério Público Federal, resultou na imputação de denúncias de corrupção ao Presidente Temer. Além do período de incerteza política e econômica que o país enfrentava, em julho de 2017, o ex-presidente (recém-reeleito) Luiz Inácio Lula da Silva foi condenado por corrupção e lavagem de dinheiro em primeira instância federal no estado do Paraná em relação à Operação *Lava Jato*. A investigação das autoridades brasileiras sobre a Operação *Lava Jato* ainda está em andamento, e ainda podem surgir informações adicionais relevantes que afetem a economia brasileira.

Além disso, o ex-presidente Jair Bolsonaro está sendo investigado pelo Supremo Tribunal Federal por suposto peculato. Vários processos de *impeachment* foram instaurados em relação à forma como o presidente lidou com a resposta à pandemia de covid-19.

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATORES DE RISCO

NCG 461: 3.6 GESTÃO DE RISCOS

Além disso, depois que suas condenações criminais relacionadas à Operação Lava Jato foram anuladas e seus direitos políticos restaurados pelo Supremo Tribunal Federal, o ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva concorreu ao cargo nas eleições presidenciais de outubro de 2022 e derrotou por pouco o então presidente Bolsonaro. O ex-presidente Bolsonaro contestou os resultados das eleições, resultando em manifestações em todo o país. Luiz Inácio Lula da Silva foi empossado como presidente em janeiro de 2023. Não podemos prever quais políticas o novo presidente Luiz Inácio Lula da Silva adotará ou mudará durante seu mandato ou o efeito que tais políticas podem ter nos nossos negócios e na economia brasileira.

No Peru, em 7 de dezembro de 2022, o presidente Pedro Castillo anunciou a dissolução do congresso e convocou novas eleições o mais rápido possível, desencadeando uma tentativa de golpe. Posteriormente, ele foi demovido do cargo e preso. Nesse mesmo dia, a vice-presidente Dina Boluarte assumiu a presidência do Peru, cumprindo o restante do mandato presidencial até 2026. No entanto, em 11 de dezembro de 2022, a presidente Boluarte anunciou que apresentaria um projeto de lei para antecipar as eleições gerais para

abril de 2024, proposta que está em discussão e pode sofrer alterações. Desde então, há considerável agitação política no Peru, e manifestações relacionadas à situação política levaram a vários confrontos entre manifestantes e forças de segurança, resultando em vítimas e mortes. A agitação política também levou a muitos obstáculos em todo o país. Além disso, alguns aeroportos menores como Andahuaylas, Cusco, Juliaca e Arequipa em todo o Peru tiveram suas operações interrompidas.

Em 14 de dezembro de 2022, o governo peruano declarou estado de emergência nacional por 30 dias. Não se pode garantir por quanto tempo os distúrbios e bloqueios continuarão. O efeito de tal interrupção ou interferência não pode ser previsto com precisão e pode ter um efeito material adverso nos nossos negócios, nossa condição financeira ou nos resultados operacionais.

Em outubro de 2019, o Chile enfrentou grandes protestos relacionados à situação econômica que resultaram na declaração de estado de emergência em várias cidades importantes. Os protestos no Chile começaram com críticas à desigualdade social, falta de educação de qualidade, aposentadorias precárias, aumento de preços e baixo salário mínimo. Se a agitação social no

Chile continuar ou aumentar, isso poderá resultar em atrasos operacionais ou afetar adversamente nossa capacidade de operar no país.

Da mesma forma, as atuais iniciativas para atender às preocupações dos manifestantes estão em discussão no Congresso chileno. Isso inclui reformas trabalhista, tributária e previdenciária, entre outras. Em 25 de outubro de 2020 (adiado de 26 de abril de 2020 devido ao impacto da pandemia de covid-19), o Chile aprovou amplamente um referendo para reescrever a constituição por meio de uma convenção constitucional. A eleição para selecionar a convenção constitucional de 155 membros ocorreu nos dias 15 e 16 de maio de 2021. Em 4 de julho de 2021, foi instalada a convenção constitucional, que já completava nove meses, com possibilidade de prorrogação única por três meses, para apresentar uma nova constituição. A constituição proposta foi finalizada em 4 de julho de 2022. Em 4 de setembro de 2022, foi realizado um referendo, no qual a proposta de constituição foi rejeitada por uma margem de 62% a 38% dos votos. Em 12 de dezembro de 2022, os legisladores chilenos anunciaram que concordaram com um documento intitulado “Acordo pelo Chile”. Este

documento constitui um novo acordo e um ponto de partida para começar a redigir uma nova constituição. Em 26 de dezembro de 2022, a Comissão Constitucional do Senado iniciou os trabalhos neste documento. Além disso, o Chile realizou eleições presidenciais em dezembro de 2021, com o esquerdista Gabriel Boric vencendo por uma margem ampla. Boric foi empossado como presidente em março de 2022. Não há garantia de que as mudanças recentes na administração chilena, sua constituição ou quaisquer distúrbios civis futuros não afetarão adversamente nossos negócios, os resultados operacionais e as condições financeiras no Chile.

Eleições presidenciais foram realizadas na Colômbia em 2022, e Gustavo Petro foi eleito presidente, tornando-se o primeiro presidente de esquerda eleito no país. Essas eleições registraram os menores percentuais de abstenção do país. Em 7 de agosto de 2022, Gustavo Petro foi empossado como o novo presidente da Colômbia.

No Equador, em junho de 2022, as pessoas foram às ruas de Guayaquil. Houve reivindicações diversas variando de preços altos, falta de remédios e insegurança até pedidos de renúncia do atual presidente, Guillermo Lasso.

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATORES DE RISCO

NCG 461: 3.6 GESTÃO DE RISCOS

Embora as condições na América Latina variem para cada país, as reações dos clientes a situações na região geralmente podem resultar em uma diminuição no tráfego de passageiros, o que pode ter um efeito negativo na nossa condição financeira e nos resultados operacionais.

Os países latino-americanos passaram por períodos de condições macroeconômicas adversas.

O negócio depende das condições econômicas prevalentes na América Latina. Historicamente, os países latino-americanos vêm experimentando instabilidade econômica, incluindo períodos irregulares de crescimento econômico, bem como recessões significativas. Altas taxas de juros, inflação (em alguns casos substancial e prolongada) e desemprego estão presentes em quase todas as economias. Como as *commodities*, como produtos agrícolas, minerais e metais, representam uma porcentagem significativa das exportações de muitos países latino-americanos, suas economias são particularmente sensíveis a variações nos preços delas. Os investimentos na região também podem estar sujeitos a riscos cambiais, como restrições ao fluxo de dinheiro entrando e saindo do país, extrema volatilidade em relação ao dólar e desvalorização.

Por exemplo, no passado, o Peru sofreu períodos de grave recessão econômica, desvalorizações da moeda, alta inflação e instabilidade política, que resultaram em consequências econômicas adversas. A LATAM não pode garantir que o Peru não sofrerá situações adversas semelhantes no futuro, mesmo que, no futuro, os processos democráticos sejam concluídos sem violência. A LATAM não pode garantir que os governos atuais ou futuros manterão políticas econômicas favoráveis aos negócios e de mercado aberto, ou políticas que estimulem o crescimento econômico e a estabilidade social. No Brasil, o PIB real do Brasil aumentou 1,2% em 2019, caiu 3,9% em 2020 e aumentou 4,6% em 2021, segundo o Instituto de Geografia e Estatística (“IBGE”). Além disso, a classificação de crédito do Peru foi rebaixada em 2021, e, em 2022, ela é BBB com perspectiva negativa. Equador e Chile também foram rebaixados em 2020 e Colômbia em 2021, mas mantêm perspectiva estável. O Brasil tem uma perspectiva estável, mas está sob monitoramento devido aos recentes eventos e protestos relacionados à transição de governo.

Assim, qualquer mudança na economia dos países latino-americanos onde a LATAM e suas filiais atuam ou nas políticas econômicas dos governos pode

ter um efeito negativo nos negócios, na condição financeira e nos resultados operacionais.

RISCOS RELACIONADOS ÀS NOSSAS AÇÕES ORDINÁRIAS E ADSs

Os detentores de ADRs podem ser prejudicados pela substancial diluição das ações representadas por ADRs.

Em 18 de junho de 2022, o Tribunal de Falências dos Estados Unidos do Distrito Sul de Nova York emitiu uma ordem confirmando o plano conjunto de reorganização (conforme aditamentos, consolidado, modificado, revisado ou complementado, de tempos em tempos, o “Plano”) apresentado pelos Devedores e datado de 25 de maio de 2022, [ECF n.º 5.753]. De acordo com o Plano, em 13 de setembro de 2022, os Devedores Reorganizados iniciaram a oferta preferencial dos Novos Títulos Conversíveis Classe A, Classe B e Classe C (coletivamente, “Novos Títulos Conversíveis”) e Novas Ações Ordinárias ERO (cada uma, conforme definido no Plano). As ofertas foram concluídas em 12 de outubro de 2022. Em 3 de novembro de 2022, o Plano entrou em vigor de acordo com seus termos, e saímos do processo de falência. Com

relação à nossa saída e a conversão dos Novos Títulos Conversíveis em ações da Companhia, as participações dos acionistas existentes serão *diluídas* substancialmente. As ações representadas por ADRs representam atualmente uma pequena parte do nosso capital. Os preços de mercado das ações representadas por ADRs podem ser afetados negativamente por tal diluição e podem sofrer flutuações e volatilidade significativas.

Nossos principais acionistas podem ter interesses diferentes dos nossos outros acionistas.

Em 28 de fevereiro de 2023, a Sixth Street Partners detinha 27,9% das nossas ações ordinárias; a Strategic Value Partners, 16,0% das nossas ações ordinárias; a Delta Air Lines, 10,0% das nossas ações ordinárias; a Qatar Airways Investments (UK) Ltd., 10,0% das nossas ações ordinárias (9,999999992% sobre o capital excedente da LATAM); a Sculptor Capital, 6,5% das nossas ações ordinárias; e o Grupo Cueto (o “Grupo Cueto”), 5,0% das nossas ações ordinárias. Esses acionistas podem ter interesses diferentes dos nossos outros acionistas.

De acordo com os termos do Contrato de Depósito que rege nossas ADSs, se os detentores de ADSs deixarem de

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATORES DE RISCO

NCG 461: 3.6 GESTÃO DE RISCOS

fornecer ao JP Morgan Chase Bank, N.A., na qualidade de depositário das ADSs, instruções de voto oportunas quanto às ações ordinárias subjacentes a suas ADRs, o depositário será considerado instruído a outorgar a uma pessoa designada pelo conselho de administração o direito discricionário de voto relacionado a essas ações ordinárias. A pessoa indicada pelo conselho de administração para exercer esse direito de voto discricionário pode ter interesses que se alinhem aos dos nossos acionistas majoritários, mas que sejam diferentes dos nossos outros acionistas. Historicamente, nosso conselho de administração tem designado o exercício desse direito ao seu presidente, mas não há garantia de que seja assim no futuro. Os membros do novo conselho de administração eleitos pelos acionistas em 2022 indicaram Ignacio Cueto para ocupar esse cargo.

A negociação das nossas ADSs e ações ordinárias nos mercados de valores mobiliários é limitada e pode sofrer maior falta de liquidez e volatilidade de preços.

Como resultado do nosso processo segundo o Capítulo 11, em 10 de junho de 2020, a Bolsa de Valores de Nova York (NYSE, pelas iniciais em inglês) notificou a SEC de sua intenção de retirar as ADSs

de listagem e registro na NYSE, com efeito a partir da abertura dos negócios em junho 22 de 2020. Na data deste relatório anual, as ADSs são negociadas no mercado de balcão (OTC), que é um mercado menos líquido, e nosso programa de ADR com o JP Morgan Chase Bank, N.A., como depositário, não está aberto a emissão. Não há um cronograma definido para a reabertura do programa de ADR ou para o retorno aos mercados públicos dos Estados Unidos. Além disso, não é possível garantir que as ADSs continuarão a ser negociadas no mercado de balcão ou que qualquer mercado público para as ADSs existirá no futuro, se as corretoras continuarão a fornecer cotações públicas para as ADSs, se o volume de negociação das ADSs será suficiente para fornecer um mercado de negociação eficiente, se as listagens das ADSs poderão ser bloqueadas no futuro ou se poderemos oferecer as ADSs novamente em uma bolsa de valores.

Nossas ações ordinárias estão listadas na Bolsa de Valores de Santiago. Os mercados de ações chilenos são significativamente menores, menos líquidos e mais voláteis do que os principais mercados de ações dos Estados Unidos. Da mesma forma, os mercados de valores chilenos podem ser significativamente afetados por situações em outros mercados

emergentes, particularmente em outros países latino-americanos. Assim, embora você tenha o direito de retirar suas ações ordinárias subjacentes às ADSs do depositário a qualquer momento, sua capacidade de vender as ações ordinárias subjacentes às ADSs pelo valor e pelo preço e no momento de sua escolha pode ser substancialmente limitada. Esse mercado de negociação limitado também pode aumentar a volatilidade dos preços das ADSs ou das ações ordinárias subjacentes às ADSs, o que também pode resultar em disparidade de preços entre os preços de negociação das duas.

Os detentores de ADRs podem ser afetados adversamente por desvalorizações da moeda e flutuações nas taxas de câmbio.

Se a taxa de câmbio do peso chileno cair em relação ao dólar, o valor das ADSs e quaisquer distribuições feitas sobre elas pelo depositário poderão ser afetados adversamente. As distribuições em dinheiro feitas em relação às ADSs são recebidas pelo depositário (representado pelo banco custodiante no Chile) em pesos, convertidas pelo banco custodiante em dólares à taxa de câmbio vigente e distribuídas pelo depositário aos detentores de ADRs que essas ADSs representarem. Além

disso, o depositário incorrerá em despesas de conversão de moeda (que serão custeadas pelos detentores de ADRs) em relação à conversão de moedas estrangeiras e à subsequente distribuição de dividendos ou outros pagamentos sobre as ADSs.

Mudanças futuras nos controles de investimento estrangeiro e impostos retidos na fonte no Chile podem afetar adversamente os não residentes que investem nas nossas ações.

No passado, os investimentos em ações no Chile por não residentes estiveram sujeitos a várias regras de controle cambial que regem a repatriação de investimentos e lucros. Embora não estejam atualmente em vigor, no passado os regulamentos do Banco Central do Chile impuseram tais controles cambiais. No entanto, os investidores estrangeiros ainda precisam fornecer ao Banco Central informações relacionadas a investimentos de capital e devem realizar tais operações no mercado formal de câmbio. Além disso, mudanças nos impostos retidos na fonte podem afetar adversamente os não residentes do Chile que investem em nossas ações.

Não podemos garantir que restrições adicionais não serão impostas ou

Nosso negócio

CONTEXTO SETORIAL

FATORES DE RISCO

NCG 461: 3.6 GESTÃO DE RISCOS

exigidas no futuro no Chile aplicáveis aos detentores de ADRs, à alienação das ações ordinárias subjacentes às ADSs ou à repatriação dos recursos provenientes da aquisição, alienação ou pagamento de dividendos, nem podemos avaliar a duração ou o impacto que tais restrições potenciais seriam impostas ou exigidas.

Os detentores de nossas ADSs podem não ser capazes de exercer seus direitos de preferência em determinadas circunstâncias.

Se um detentor de nossas ADSs não puder exercer seus direitos de preferência porque uma declaração de registro não foi arquivada, o depositário poderá tentar vender os direitos de preferência do detentor e distribuir ao detentor o produto líquido da venda e líquido de taxas e despesas do depositário, desde que exista um mercado secundário para esses direitos e possa ser reconhecido um ágio sobre o custo da venda. Espera-se que um mercado secundário para a venda de direitos de preferência seja criado se o preço de subscrição das nossas ações ordinárias no exercício dos direitos for inferior ao preço de mercado prevalecente das nossas ações ordinárias. No entanto, não podemos garantir que um mercado secundário de direitos de preferência será criado em relação a qualquer emissão futura das

nossas ações ordinárias ou que, se um mercado for criado, uma gratificação poderá ser reconhecida na sua venda. Os valores recebidos em troca da venda ou cessão dos direitos de preferência relativos às nossas ações ordinárias serão tributáveis no Chile e nos Estados Unidos. Ver “Item 10. Informações Adicionais-E. Tributação-Imposto chileno-Ganhos de capital”. O exercício dos direitos de preferência sobre as ações ordinárias subjacentes às suas ADSs pode resultar em uma alteração na sua porcentagem de participação das ações ordinárias após uma oferta de direitos de preferência. Se um mercado secundário para a venda de direitos de preferência não for criado e tais direitos não puderem ser vendidos, eles expirarão e o detentor das nossas ADSs não receberá nenhum valor da cessão dos direitos de preferência. Em qualquer caso, a participação de capital de um detentor das nossas ADSs junto a nós será diluído proporcionalmente. De acordo com o Contrato de Direitos de Registro que celebramos com os Credores Garantidores e os Acionistas Garantidores, acordamos a modificação dos termos do contrato de depósito que rege nossas ADSs, para fornecer (a) total flexibilidade (sujeito às taxas e procedimentos aplicáveis contidos no contrato de depósito) para depositar e retirar, a critério dos respectivos

detentores de ADSs, quaisquer ações ordinárias, de tempos em tempos, detidas pelas partes mantenedoras ou seus cessionários, no ou do programa de ADS; (b) participação em dividendos e distribuições sujeitas aos procedimentos de depositário, conforme estabelecido no contrato de depósito e sujeito ao cumprimento da legislação aplicável (incluindo, entre outras, a lei chilena); (c) participação de voto por instrução dos respectivos detentores de ADS, sujeito aos procedimentos do depositário, conforme estabelecido no contrato de depósito e sujeito ao cumprimento da lei aplicável (incluindo, entre outras, a lei chilena); e (d) participação em ofertas de direitos de preferência na forma de ADSs adicionais, sujeito à conformidade com a legislação aplicável (incluindo, entre outras, a lei chilena) e aos procedimentos do depositário estabelecidos no contrato de depósito; desde que tais ofertas sejam para ações ordinárias constituindo pelo menos dois por cento (2%) das ações ordinárias em circulação (excluindo quaisquer Ações Ordinárias sujeitas a bloqueio (“lock-up”)).

Não somos obrigados a divulgar tantas informações aos investidores como os emissores dos EUA e, portanto, você pode receber menos informações sobre

nós do que receberia sobre uma empresa norte-americana similar.

Os requisitos de divulgação corporativa que se aplicam a nós podem não ser equivalentes aos que se aplicam a uma empresa dos EUA, e, portanto, você pode receber menos informações sobre nós do que receberia sobre uma empresa norte-americana semelhante. Estamos sujeitos aos requisitos de divulgação estabelecidos na Lei da Bolsa de Valores de 1934, e aditamentos posteriores, (a “Lei da Bolsa de Valores”). Os requisitos de divulgação que se aplicam a emissores estrangeiros de acordo com a Lei da Bolsa de Valores são mais limitados do que aqueles para emissores dos Estados Unidos. As informações disponíveis ao público sobre os emissores de valores mobiliários listados nas bolsas chilenas também oferecem menos detalhes em alguns aspectos do que as informações publicadas regularmente pelas empresas listadas nos Estados Unidos ou em alguns outros países. Além disso, há um nível menor de regulamentação no mercado de valores chileno e nas atividades dos investidores nesses mercados em comparação com o nível de regulamentação dos mercados de valores nos Estados Unidos e em outros países desenvolvidos.

Compromisso com o futuro

MUDANÇAS CLIMÁTICAS

GASES DE EFEITO ESTUFA (t CO₂e)	2019	2020	2021	2022	Δ 2022/2021
NCG 461: 8.2 INDICADORES DE SUSTENTABILIDADE					
POR SETOR GRI 305-1, 305-2, 305-3 e 305-4					
Emissões diretas ¹ – SASB TR-AL-110a.1	12.149.725	5.614.368	6.497.576	9.780.288	50,5%
Emissões indiretas ²	18.423	16.355	14.549	7.150	-50,9%
Outras emissões indiretas ³	218.174	24.827	2.446	3.198.317	130.657,0%
Total	12.386.323	5.655.551	6.514.570	12.985.755	99,3%
Intensidade de emissões da operação total (kg CO₂e/100 RTK)	77,20	76,87	80,76	101,8	26,0%
Intensidade de emissões das operações aéreas (kg CO₂e/100 RTK)	75,72	76,31	80,55	76,67	-4,8%
Intensidade de emissões líquidas da operação total⁴	76,33	75,04	76,10	97,02	27,5%

RTK: toneladas-quilômetro transportadas.

1 Emissões diretas (escopo 1): consumo de combustíveis nas operações aéreas, fontes fixas, veículos da frota própria e emissões fugitivas de gases refrigerantes.

2 Emissões indiretas (escopo 2): aquisição de energia elétrica. Considera as diferentes matrizes energéticas dos países onde a LATAM opera.

3 Outras emissões indiretas (escopo 3): transporte terrestre relacionado às operações (colaboradores, fornecedores e resíduos), viagens aéreas (em outras companhias) de colaboradores em atividade de trabalho, compra de bens e serviços, bens de capital, emissões relacionadas ao consumo de combustíveis e energia (carga e passageiros), resíduos gerados na operação e emissões geradas em atividades indiretas de transporte (realizadas por fornecedores externos).

4 Emissões líquidas da operação total: emissões totais menos compensações realizadas.

Compromisso com o futuro

MUDANÇAS CLIMÁTICAS

FONTE	FATOR DE EMISSÃO
Combustível de aviação ¹	3,16 kgCO ₂ /kg
Gasolina	68.700 kgCO ₂ /TJ
Diesel	74.400 kgCO ₂ /TJ
Gás natural	55.600 kgCO ₂ /TJ
Gás liquefeito de petróleo (GLP)	64.100 kgCO ₂ /TJ

1 O valor adotado em 2022 foi atualizado em relação ao Relatório Integrado 2021. No cálculo dos anos anteriores foi mantido o fator de emissão de 3,15 kg CO₂/kg de combustível.

ESCOPO DA INFORMAÇÃO (%)	2019	2020	2021	2022
Combustível de aviação – operações aéreas	100	100	100	100
Combustível – fontes fixas				
Diesel	96	96	96	100
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 companhias aéreas (combustível de aviação)	100	100	100	100

EMISÕES ATMOSFÉRICAS SIGNIFICATIVAS	2019	2020	2021	2022	Δ 2022/2021
GRI 305-6 e 305-7					
Óxidos de nitrogênio (NOx) – (t)	41.697	19.207	22.184	33.1986	49%
Intensidade – operações de passageiros (g/RPK)	0,261	0,273	0,330	0,478	45%
Intensidade – operações de carga (g/RTK)	1,880	1,792	1,734	1,912	10%
Óxidos de enxofre (SOx) – (t)	1.847	851	983	1.470	49%
Intensidade – operações de passageiros (g/RPK)	0,012	0,012	0,013	0,014	7,69%
Intensidade – operações de carga (g/RTK)	0,083	0,079	0,077	0,085	10%
Gases que afetam a camada de ozônio t CO₂e¹	25,030.74	154.30	7,666.68	11.859	54%

1 Inclui: Halon-1301; HCFC-141b; HCFC-22. Os dados até 2021 foram reapresentados em relação ao divulgado anteriormente para permitir a uniformização da unidade de medida para t CO₂e.

RPK: passageiros-quilômetro pagos.

RTK: toneladas-quilômetro transportadas.

Colaboradores

MELHOR, MAIS SIMPLES E TRANSPARENTE

GRUPO LATAM – PERFIL DOS COLABORADORES																
NCG 461: 5.1.1 NÚMERO DE PESSOAS POR GÊNERO e 5.1.2 NÚMERO DE PESSOAS POR NACIONALIDADE GRI 2-7 e 2-8																
	Brasil		Chile		Colômbia		Equador		Estados Unidos		Peru		Outros		Grupo LATAM	
	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M
Alta governança	14	1	38	4	1	0	0	1	4	1	1	0	2	2	60	9
Gerência	97	57	243	126	17	6	4	5	22	14	15	8	20	6	418	222
Chefia	452	187	305	179	47	23	24	10	48	22	50	34	38	30	964	485
Operacional	7.054	2.609	1.487	838	447	328	72	23	700	206	557	462	247	225	10.564	4.691
Força de vendas	64	181	89	313	2	10	2	9	2	4	15	45	14	31	188	593
Administrativo	162	165	191	253	12	26	8	17	4	9	31	34	22	28	430	532
Outros profissionais	499	353	790	456	24	21	7	6	28	19	23	24	13	15	1.384	894
Outros técnicos	3.180	2.690	1.203	1.226	438	307	127	94	1	0	889	850	28	40	5.866	5.207
Total¹	11.522	6.243	4.346	3.395	988	721	244	165	809	275	1.581	1.457	384	377	19.874	12.633

1 Além dos 32.507 colaboradores, a força de trabalho da LATAM também é composta por cerca de mil colaboradores temporários, contratados por meio de empresas terceirizadas por um prazo máximo de seis meses para ocupar cargos temporariamente vagos por motivo de licença de colaboradores ou pelo encerramento de contratos externos.

GRUPO LATAM – PERFIL DOS COLABORADORES												
NCG 461: 5.1.3 NÚMERO DE PESSOAS POR FAIXA ETÁRIA												
	Menos de 30 anos		De 30 a 40 anos		De 41 a 50 anos		De 51 a 60 anos		De 61 a 70 anos		Mais de 70 anos	
	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M
Alta governança	0	0	6	1	31	7	20	1	3	0	0	0
Gerência	8	3	209	136	138	64	53	18	10	1	0	0
Chefia	91	62	412	260	311	114	129	45	20	4	1	0
Operacional	2.616	2.022	4.020	1.796	2.585	657	1.108	196	218	19	17	1
Força de vendas	15	51	87	235	67	206	15	85	3	16	1	0
Administrativo	80	80	153	232	135	160	46	53	16	7	0	0
Outros profissionais	398	264	630	420	243	165	83	41	24	4	6	0
Outros técnicos	755	954	2.279	2.396	1.800	1.609	870	235	156	13	6	0
Total	3.963	3.436	7.796	5.476	5.310	2.982	2.324	674	450	64	31	1

CATEGORIAS FUNCIONAIS

Alta governança
CEO, vice-presidente, diretor.

Gerência
Gerente-sênior, gerente, subgerente.

Chefia
Chefes de área e de departamento.

Operacional
Operações de Carga, Manutenção, Aeroporto e Centro de Controle de Operações.

Força de vendas
Atividades de Venda e Customer Care.

Administrativo
Atividades gerais e de apoio.

Outros profissionais
Liderança em atividades de apoio.

Outros técnicos
Piloto, copiloto e outros tripulantes.

Colaboradores

MELHOR, MAIS SIMPLES E TRANSPARENTE

GRUPO LATAM – PERFIL DOS COLABORADORES										
NCG 461: 5.1.4 NÚMERO DE PESSOAS POR TEMPO DE CASA										
	Menos de 3 anos		De 3 a 6 anos		Mais de 6 e até 9 anos		Mais de 9 e até 12 anos		Mais de 12 anos	
	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M
Alta governança	7	0	7	1	5	1	4	2	37	5
Gerência	30	28	42	27	63	36	83	63	200	68
Chefia	84	56	133	80	92	57	149	71	506	221
Operacional	4.409	2.601	1.486	689	866	442	1.326	386	2.477	573
Força de vendas	30	76	39	101	32	72	32	103	55	241
Administrativo	104	108	55	78	46	57	65	74	160	215
Outros profissionais	536	358	206	118	143	106	163	94	336	218
Outros técnicos	1.674	1.384	488	384	389	442	452	355	2.863	2.642
Total	6.874	4.611	2.456	1.478	1.636	1.213	2.274	1.148	6.634	4.183

GRUPO LATAM – PERFIL DOS COLABORADORES		
NCG 461: 5.1.5 PESSOAS COM DEFICIÊNCIA		
	Homens	Mulheres
Alta governança	0	0
Gerência	0	0
Chefia	0	2
Operacional	14	2
Força de vendas	266	77
Administrativo	6	8
Outros profissionais	15	16
Outros técnicos	19	11

CATEGORIAS FUNCIONAIS

Alta governança

CEO, vice-presidente, diretor.

Gerência

Gerente-sênior, gerente, subgerente.

Chefia

Chefes de área e de departamento.

Operacional

Operações de Carga, Manutenção, Aeroporto e Centro de Controle de Operações.

Força de vendas

Atividades de Venda e Customer Care.

Administrativo

Atividades gerais e de apoio.

Outros profissionais

Liderança em atividades de apoio.

Outros técnicos

Piloto, copiloto e outros tripulantes.

Colaboradores

MELHOR, MAIS SIMPLES E TRANSPARENTE

GRUPO LATAM – PERFIL DOS COLABORADORES				
Tipo de contrato ¹ GRI 2-7 EMPREGADOS	Prazo indeterminado		Prazo determinado	
	H	M	H	M
Brasil	11.522	6.243	0	0
Chile	3.962	3.021	384	374
Colômbia	823	478	165	243
Equador	243	165	1	0
Estados Unidos	805	274	296	368
Peru	1.285	1.089	4	1
Outros	376	372	8	5
Grupo LATAM	19.016 58,5%	11.642 35,8%	858 2,6%	991 3,0%

NCG 461: 5.2 RELAÇÕES DE TRABALHO

¹ Obs.: não há contratos por trabalho ou tarefa.

GRUPO LATAM – PERFIL DOS COLABORADORES				
Tipo de jornada GRI 2-7 EMPREGADOS	Período integral		Jornada parcial ¹	
	H	M	H	M
Brasil	11.287	6.054	235	189
Chile	4.300	3.276	46	119
Colômbia	988	720	0	1
Equador	244	165	0	0
Estados Unidos	802	254	7	21
Peru	1.581	1.443	0	14
Outros	338	335	46	42
Grupo LATAM	19.540 60,1%	12.247 37,7%	334 1,0%	386 1,2%

NCG: 461 5.3 ADAPTABILIDADE NO TRABALHO

¹ Também inclui colaboradores com responsabilidades familiares com os quais foram firmados acordos de adaptabilidade.

GRI 2-30 ACORDOS DE NEGOCIAÇÃO COLETIVA¹
NCG 461: 8.2 INDICADORES DE SUSTENTABILIDADE
SASB TR-AL-310a.1

Colaboradores cobertos por acordos de negociação coletiva	86%
Colaboradores sindicalizados	49%

¹ Com base no total de colaboradores em 31 de dezembro de 2022.

Outros:
 Alemanha,
 Argentina,
 Bolívia, Cuba,
 Espanha,
 França, Itália,
 México,
 Oceania
 (vários países),
 Países Baixos,
 Paraguai,
 Peru, Portugal,
 Reino Unido e
 Uruguay.

No geral, o grupo aplica suas próprias políticas para definir as condições de trabalho e os termos de emprego dos colaboradores não cobertos por acordos de negociação coletiva, com exceção do Chile. Em cumprimento à legislação do país, desde setembro de 2016, as novas contratações passaram a incluir alguns benefícios básicos e transversais definidos em acordo sindical coletivo, como a concessão de passagens.

NCG 461: 8.2 INDICADORES DE SUSTENTABILIDADE
SASB TR-AL-310a.2

Em 2022, não ocorreram paralisações de mais de mil colaboradores nem foram registrados dias parados por motivo de greve.

Colaboradores

MELHOR, MAIS SIMPLES E TRANSPARENTE

NCG 461: 5.7 LICENÇA MATERNIDADE/PATERNIDADE

País	Colaboradores beneficiados ¹	Média de dias de licença-paternidade								Colaboradoras beneficiadas ¹	Média de dias de licença-maternidade								
		Alta governança	Gerência	Chefia Operacional	Força de vendas	Administrativo	Outros profissionais	Outros técnicos	Alta governança		Gerência	Chefia Operacional	Força de vendas	Administrativo	Outros profissionais	Outros técnicos			
Alemanha	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Argentina	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,26%	0	0			180				
Bolívia	4,20%	0	0	0	3	0	0	0	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Brasil	1,92%	0	20	20	20	20	20	20	0	6,92%	0	180	180	180	180	180	180	0	180
Chile	15,21%	0	5	5	6	0	7	11	7	50,94%	0	189	188	160	127	155	152	190	
Colômbia	2,44%	0	14	14	14	0	14	0	14	2,09%	0	0	124	124	124	0	0	124	
Cuba	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Equador	1%	0	0	0	12	0	0	0	15	1%	0	0	0	0	0	0	0	0	84
Espanha	1 pessoa	0	112	0	0	0	0	0	0	2,80%	0	0	0	0	112	0	0	0	0
Estados Unidos	1,77%	0	0	5	0	0	5	0	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
França	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Itália	1 pessoa	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
México	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3,70%	0	0	0	0	84	0	0	0	0
Oceania (vários países)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,14%	0	0	180	0	0	0	0	0	0
Países Baixos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Paraguai	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	1,60%	0	0	0	0	0	0	0	0	112
Peru	2,17%	0	0	10	10	0	0	0	10	4,23%	0	0	0	98	0	98	0	98	
Portugal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,03%									
Reino Unido	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Uruguai	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	0	0	0	0	0				0

1 Total de homens que tiraram licença-paternidade ao longo do ano sobre o total de colaboradores em dezembro de 2022.

2 Total de mulheres que tiraram licença-maternidade ao longo do ano sobre o total de colaboradores em dezembro de 2022.

Informação financeira



NESTE CAPÍTULO

Demonstrações financeiras

192

Filiais e coligadas

295

Análise fundamentada

333

Demonstrações financeiras

(em espanhol)

NCG 461: 11. RELATÓRIOS FINANCEIROS



LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES
ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS
31 DE DICIEMBRE DE 2022

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
UF - UNIDAD DE FOMENTO
ARS - PESOS ARGENTINOS
US\$ - DOLARES ESTADOUNIDENSES
MUSS - MILES DE DOLARES ESTADOUNIDENSES
MMUSS - MILLONES DE DOLARES ESTADOUNIDENSES
COP - PESOS COLOMBIANOS
BRL/RS - REALES BRASILEÑOS
MRS - MILES DE REALES BRASILEÑOS



INFORME DEL AUDITOR INDEPENDIENTE

Santiago, 9 de marzo de 2023

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 2022 y 2021 y los estados de resultados consolidado 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. 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.

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 2023
Latam Airlines Group S.A.
2


Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido es suficiente y apropiada para proporcionarnos una base para nuestra opinión.

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 2022 y 2021, 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.

Énfasis en un asunto- Se ha eliminado la duda sustancial sobre la capacidad de la empresa para continuar como negocio en marcha

En nuestra auditoría a los estados financieros consolidados al 31 de diciembre de 2021 y por el año finalizado en esa fecha, la Administración y nosotros concluimos que había una duda sustancial sobre la capacidad de la Compañía para continuar como empresa en marcha. Tal como se indica en Nota 2, la Administración posteriormente ha tomado ciertas acciones, las cuales, en evaluación de la Administración y de nosotros, mitigan tal duda sustancial. No se modifica nuestra opinión en relación con este asunto.

DocuSigned by:

29A251EE1C8442C...
Jonathan Yeomans Gibbons
RUT: 13.473.972-K

PricewaterhouseCoopers

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.....	18
2.5. Activos intangibles distintos de la plusvalía.....	19
2.6. Costos por intereses.....	20
2.7. Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros.....	20
2.8. Activos financieros.....	20
2.9. Instrumentos financieros derivados y derivados implícitos.....	21
2.10. Inventarios.....	23
2.11. Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar.....	23
2.12. Efectivo y equivalentes al efectivo.....	23
2.13. Capital emitido.....	23
2.14. Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar.....	23
2.15. Préstamos que devengan intereses.....	24
2.16. Impuestos corrientes y diferidos.....	24
2.17. Beneficios a los empleados.....	25
2.18. Provisiones.....	26
2.19. Ingresos ordinarios provenientes de contratos con clientes.....	26
2.20. Arrendamientos.....	28
2.21. Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta.....	30
2.22. Mantenimiento.....	30
2.23. Medioambiente.....	30
3 - Gestión del riesgo financiero.....	31
3.1. Factores de riesgo financiero.....	31
3.2. Gestión del riesgo del capital.....	46
3.3. Estimación del valor razonable.....	46
4 - Estimaciones y juicios contables.....	49
5 - Información por segmentos.....	53
6 - Efectivo y equivalentes al efectivo.....	54
7 - Instrumentos financieros.....	55
8 - Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar corrientes y cuentas por cobrar no corrientes.....	57
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 - Propiedades, plantas y equipos.....	71
17 - Impuestos corrientes y diferidos.....	81
18 - Otros Pasivos financieros.....	86
19 - Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar.....	96
20 - Otras provisiones.....	98
21 - Otros pasivos no financieros.....	101
22 - Provisiones por beneficios a los empleados.....	102
23 - Cuentas por pagar, no corrientes.....	104
24 - Patrimonio.....	104
25 - Ingresos de actividades ordinarias.....	111
26 - Costos y gastos por naturaleza.....	112
27 - Otros ingresos, por función.....	115
28 - Moneda extranjera y diferencias de cambio.....	115
29 - Ganancia (pérdida) por acción.....	123
30 - Contingencias.....	124
31 - Compromisos.....	143
32 - Transacciones con partes relacionadas.....	146
33 - Pagos basados en acciones.....	147
34 - Estado de flujo de efectivo.....	148
35 - Medioambiente.....	152
36 - Hechos posteriores a la fecha de los Estados Financieros.....	155

<u>LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES</u>			
<u>ESTADO DE SITUACION FINANCIERA CLASIFICADO CONSOLIDADO</u>			
ACTIVOS	Nota	Al 31 de diciembre de 2022 MUSS	Al 31 de diciembre de 2021 MUSS
Activos corrientes			
Efectivo y equivalentes al efectivo	6 - 7	1.216.675	1.046.835
Otros activos financieros, corrientes	7 - 11	503.515	101.138
Otros activos no financieros, corrientes	12	191.364	108.368
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	7 - 8	1.008.109	881.770
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	7 - 9	19.523	724
Inventarios corrientes	10	477.789	287.337
Activos por impuestos corrientes	17	33.033	41.264
		<hr/>	<hr/>
Total de activos corrientes distintos de los activos o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta		3.450.008	2.467.436
		<hr/>	<hr/>
Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	13	86.416	146.792
		<hr/>	<hr/>
Total activos corrientes		3.536.424	2.614.228
		<hr/>	<hr/>
Activos no corrientes			
Otros activos financieros, no corrientes	7 - 11	15.517	15.622
Otros activos no financieros, no corrientes	12	148.378	125.432
Cuentas por cobrar, no corrientes	7 - 8	12.743	12.201
Activos intangibles distintos de la plusvalía	15	1.080.386	1.018.892
Propiedades, plantas y equipos	16	8.411.661	9.489.867
Activos por impuestos diferidos	17	5.915	15.290
		<hr/>	<hr/>
Total activos no corrientes		9.674.600	10.677.304
		<hr/>	<hr/>
Total activos		13.211.024	13.291.532
		<hr/>	<hr/>
Las Notas adjuntas números 1 a 36 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.			

<u>LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES</u>			
<u>ESTADO DE SITUACION FINANCIERA CLASIFICADO CONSOLIDADO</u>			
PATRIMONIO Y PASIVOS	Nota	Al 31 de diciembre de 2022 MUSS	Al 31 de diciembre de 2021 MUSS
PASIVOS			
Pasivos corrientes			
Otros pasivos financieros, corrientes	7 - 18	802.841	4.453.451
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	7 - 19	1.627.992	4.839.251
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	7 - 9	12	661.602
Otras provisiones, corrientes	20	14.573	27.872
Pasivos por impuestos corrientes	17	1.026	675
Otros pasivos no financieros, corrientes	21	2.642.251	2.332.576
		<hr/>	<hr/>
Total pasivos corrientes		5.088.695	12.315.427
		<hr/>	<hr/>
Pasivos no corrientes			
Otros pasivos financieros, no corrientes	7 - 18	5.979.039	5.948.702
Cuentas por pagar, no corrientes	7 - 23	326.284	472.426
Otras provisiones, no corrientes	20	927.964	712.581
Pasivo por impuestos diferidos	17	344.625	341.011
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	22	93.488	56.233
Otros pasivos no financieros no corrientes	21	420.208	512.056
		<hr/>	<hr/>
Total pasivos no corrientes		8.091.608	8.043.009
		<hr/>	<hr/>
Total pasivos		13.180.303	20.358.436
		<hr/>	<hr/>
PATRIMONIO			
Capital emitido	24	13.298.486	3.146.265
(Pérdidas) acumuladas	24	(7.501.896)	(8.841.106)
Acciones propias en cartera	24	(178)	(178)
Otras participaciones en el patrimonio	24	39	-
Otras reservas	24	(5.754.173)	(1.361.529)
		<hr/>	<hr/>
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora		42.278	(7.056.548)
Participaciones no controladoras	14	(11.557)	(10.356)
		<hr/>	<hr/>
Total patrimonio		30.721	(7.066.904)
		<hr/>	<hr/>
Total patrimonio y pasivos		13.211.024	13.291.532
		<hr/>	<hr/>
Las Notas adjuntas números 1 a 36 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	
		2022 MUSS	2021 MUSS
Ingresos de actividades ordinarias	5 - 25	9.362.521	4.884.015
Costo de ventas	26	(8.103.483)	(4.963.485)
Ganancia (Pérdida) bruta		1.259.038	(79.470)
Otros ingresos, por función	27	154.286	227.331
Costos de distribución	26	(426.599)	(291.820)
Gastos de administración	26	(576.429)	(439.494)
Otros gastos, por función	26	(531.575)	(535.824)
Ganancias (Pérdidas) de actividades de reestructuración	26	1.679.934	(2.337.182)
Otras ganancias (Pérdidas)	26	(347.077)	30.674
Ganancias/(Pérdidas) de actividades operacionales		1.211.578	(3.425.785)
Ingresos financieros	26	1.052.295	21.107
Costos financieros	26	(942.403)	(805.544)
Diferencias de cambio		25.993	131.408
Resultado por unidades de reajuste		(1.412)	(5.393)
Ganancia/(Pérdida) antes de impuestos		1.346.051	(4.084.207)
Ingreso/(Gasto) por impuesto a las ganancias	17	(8.914)	(568.935)
GANANCIA/(PÉRDIDA) DEL EJERCICIO		1.337.137	(4.653.142)
Ganancia/(Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora		1.339.210	(4.647.491)
Pérdida atribuible a participaciones no controladoras	14	(2.073)	(5.651)
Ganancia/(Pérdida) del ejercicio		1.337.137	(4.653.142)
GANANCIAS/(PÉRDIDAS) POR ACCIÓN			
Ganancias/(Pérdidas) básicas por acción (US\$)	29	0,013861	(7,66397)
Ganancias/(Pérdidas) diluidas por acción (US\$)	29	0,013592	(7,66397)

Las Notas adjuntas números 1 a 36 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	
		2022 MUSS	2021 MUSS
GANANCIA/(PÉRDIDA) DEL EJERCICIO		1.337.137	(4.653.142)
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	24	(9.935)	10.018
Total otro resultado integral que no se reclasificará al resultado del ejercicio antes de impuestos		(9.935)	10.018
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		(32.563)	20.008
Otro resultado integral, antes de impuestos, diferencias de cambio por conversión		(32.563)	20.008
Coberturas del flujo de efectivo			
Ganancias (pérdidas) por coberturas de flujos de efectivo, antes de impuestos	24	52.017	38.870
Ajuste por reclasificación de coberturas de flujos de efectivo antes de impuestos	24	31.293	(16.641)
Importes eliminados del patrimonio e incluidos en el importe en libros de activos (pasivos) no financieros que se hayan adquirido o incurrido mediante una transacción prevista altamente probable cubierta, antes de impuestos	24	(8.143)	-
Otro resultado integral, antes de impuestos, coberturas del flujo de efectivo		75.167	22.229
Cambio en el valor temporal del dinero de opciones			
Pérdida por cambios en el valor del dinero de opciones	24	(24.005)	(23.692)
Ajustes de reclasificación por cambios en el valor temporal del dinero de opciones	24	19.946	6.509
Otro resultado integral, antes de impuestos, cambio en el valor temporal del dinero de opciones		(4.059)	(17.183)
Total otro resultado integral que se reclasificará al resultado del ejercicio antes de impuestos		38.545	25.054
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto		28.610	35.072
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	17	567	(2.783)
Impuestos a las ganancias acumulados relativos a componentes de otro resultado integral que no se reclasificarán al resultado del ejercicio		567	(2.783)
Impuesto a las ganancias relativos a componentes de otro resultado integral que se reclasificará al resultado del ejercicio			
Impuesto a las ganancias relacionado con diferencias de cambio de conversión de otro resultado integral			
Impuesto a las ganancias relacionado con coberturas de flujos de efectivo de otro resultado integral		(235)	(58)
Impuestos a las ganancias acumulados relativos a componentes de otro resultado integral que se reclasificarán al resultado del ejercicio		(235)	(58)
Total otro resultado integral		28.942	32.231
Total resultado integral		1.366.079	(4.620.911)
Resultado integral atribuible a:			
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora		1.367.315	(4.616.914)
Resultado integral atribuible a participaciones no controladoras		(1.236)	(3.997)
TOTAL RESULTADO INTEGRAL		1.366.079	(4.620.911)

Las Notas adjuntas números 1 a 36 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											Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	Participaciones no controladoras	Patrimonio total
	Cambios en otras reservas													
	Capital emitido	Otras Participaciones en el Patrimonio	Acciones propias en cartera	Reservas de diferencias de cambio en conversiones	Reservas de flujo de coberturas de flujo de efectivo	Reservas por cambios en el valor temporal de dinero de opciones	Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos	Reservas de pagos basados en acciones	Otras reservas varias	Total otras reservas	(Pérdidas) acumuladas			
MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Patrimonio 1 de enero de 2022	3.146.265	-	(178)	(3.772.159)	(38.390)	(17.563)	(18.750)	37.235	2.448.098	(1.361.529)	(8.841.106)	(7.056.548)	(10.356)	(7.066.904)
Cambios en patrimonio														
Resultado integral														
Ganancia (Pérdida)	24	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.339.210	1.339.210	(2.073)	1.337.137
Otro resultado integral		-	-	(33.401)	74.932	(4.059)	(9.367)	-	-	28.105	-	28.105	837	28.942
Total resultado integral		-	-	(33.401)	74.932	(4.059)	(9.367)	-	-	28.105	1.339.210	1.367.315	(1.236)	1.366.079
Transacciones con los accionistas														
Emisión de patrimonio	24-34	800.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	800.000	-	800.000
Incremento por otras aportaciones de los propietarios	24	-	9.250.229	-	-	-	-	-	(4.340.749)	(4.340.749)	-	4.909.480	-	4.909.480
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios, patrimonio	24-34	9.352.221	(9.250.190)	-	-	-	-	-	(80.000)	(80.000)	-	22.031	35	22.066
Total transacciones con los accionistas		10.152.221	39	-	-	-	-	-	(4.420.749)	(4.420.749)	-	5.731.511	35	5.731.546
Saldos al 31 de diciembre de 2022		13.298.486	39	(178)	(3.805.560)	36.542	(21.622)	(28.117)	37.235	(1.972.651)	(5.754.173)	(7.501.896)	(11.557)	30.721

Las Notas adjuntas números 1 a 36 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													
	Capital emitido	Acciones propias en cartera	Reservas de diferencias de cambio en conversiones	Reservas de flujo de coberturas de flujo de efectivo	Reservas por cambios en el valor temporal de dinero de opciones	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 controladoras	Patrimonio total	
														MUSS
Patrimonio														
1 de enero de 2021	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)	
Aumento (disminución) por aplicación de nuevas normas contables	2-25	-	-	-	380	(380)	-	-	-	-	-	-	-	
Saldo inicial Re - expresado		3.146.265	(178)	(3.790.513)	(60.561)	(380)	(25.985)	37.235	2.452.019	(1.388.185)	(4.193.615)	(2.435.713)	(6.672)	(2.442.385)
Cambios en patrimonio														
Resultado integral														
Ganancia (pérdida)	25	-	-	-	-	-	-	-	-	(4.647.491)	(4.647.491)	(5.651)	(4.653.142)	
Otro resultado integral		-	-	18.354	22.171	(17.183)	7.235	-	-	30.577	-	30.577	1.654	32.231
Total resultado integral		-	-	18.354	22.171	(17.183)	7.235	-	-	30.577	(4.647.491)	(4.616.914)	(3.997)	(4.620.911)
Transacciones con los accionistas														
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios, patrimonio	25-34	-	-	-	-	-	-	-	(3.921)	(3.921)	-	(3.921)	313	(3.608)
Total transacciones con los accionistas		-	-	-	-	-	-	-	(3.921)	(3.921)	-	(3.921)	313	(3.608)
Saldos al 31 de diciembre de 2021		3.146.265	(178)	(3.772.159)	(38.390)	(17.563)	(18.750)	37.235	2.448.098	(1.361.529)	(8.841.106)	(7.056.548)	(10.356)	(7.066.904)

Las Notas adjuntas números 1 a 36 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 al 31 de diciembre	
		2022 MUS\$	2021 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		10.549.542	5.359.778
Otros cobros por actividades de operación		117.118	52.084
Clases de pagos			
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios	34	(9.113.130)	(4.391.627)
Pagos a y por cuenta de los empleados		(1.039.336)	(941.068)
Otros pagos por actividades de operación		(272.823)	(156.395)
Impuestos a las ganancias pagados		(14.314)	(9.437)
Otras entradas (salidas) de efectivo	34	(130.260)	(87.576)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación		96.797	(174.241)
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de inversión			
Flujos de efectivo procedentes de la pérdida de control de subsidiarias u otros negocios		-	752
Otros cobros por la venta de patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades		417	35
Otros pagos para adquirir patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades		(331)	(208)
Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo		56.377	105.000
Compras de propiedades, planta y equipo		(780.538)	(597.103)
Compras de activos intangibles		(50.116)	(88.518)
Intereses recibidos		18.934	9.056
Otras entradas (salidas) de efectivo	34	6.300	18.475
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión		(748.957)	(552.511)
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación			
Importes procedentes de la emisión de acciones	34	549.038	-
Importes procedentes de la emisión de otros instrumentos de patrimonio	34	3.202.790	-
Importes procedentes de préstamos de largo plazo	34	2.361.875	-
Importes procedentes de préstamos de corto plazo	34	4.856.025	661.609
Préstamos de entidades relacionadas	32	770.522	130.102
Reembolsos de préstamos	34	(8.759.413)	(463.048)
Pagos de pasivos por arrendamientos	34	(131.917)	(103.366)
Pagos de préstamos a entidades relacionadas	34	(1.008.483)	-
Intereses pagados		(521.716)	(104.621)
Otras entradas (salidas) de efectivo	34	(463.766)	(11.034)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación		854.955	109.642
Incremento (disminución) neto en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio		202.795	(617.110)
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo		(32.955)	(31.896)
Incremento neto de efectivo y equivalentes al efectivo		169.840	(649.006)
EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL PRINCIPIO DEL EJERCICIO	6	1.046.835	1.695.841
EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	6	1.216.675	1.046.835

Las Notas adjuntas números 1 a 36 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

1

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS

AL 31 DE DICIEMBRE DE 2022

NOTA 1 - INFORMACION GENERAL

LATAM Airlines Group S.A. (la "Sociedad", "LATAM" o la "Compañía") es una sociedad anónima abierta que mantiene valores inscritos en el Registro de Valores de 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. Los ADR de LATAM se negocian en Estados Unidos de Norteamérica en los mercados OTC (Over-TheCounter). LATAM Airlines Group S.A. y algunas de sus filiales directas e indirectas anunciaron con fecha 3 de noviembre de 2022 que han emergido de su proceso de reorganización en los Estados Unidos de América bajo el Capítulo 11 del Título 11 del Código de Estados Unidos, ante el Tribunal de Quiebras del Distrito Sur de Nueva York Estados Unidos (el "Procedimiento Capítulo 11").

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, Avenida Presidente Riesco 5711, comuna de Las Condes.

Al 31 de diciembre de 2022 el capital estatutario de la Sociedad está representado por 606.407.693.000 acciones, todas emitidas, ordinarias y sin valor nominal. De tal cantidad, a dicha fecha se encontraban suscritas y pagadas 605.231.854.725 acciones. Lo anterior, considerando el aumento de capital aprobado por los accionistas de la compañía en junta extraordinaria de fecha 5 de julio de 2022, en el contexto de la implementación de su plan de reorganización aprobado y confirmado en el Procedimiento Capítulo 11.

Los mayores accionistas de la Sociedad al 31 de diciembre de 2022 considerando el total de acciones suscritas y pagadas a esa fecha son Banco de Chile por cuenta de State Street que posee un 46,96%, Banco de Chile por cuenta de Terceros No Residentes con un 12,68%, Delta Air Lines con 10,03% y Qatar Airways con un 10,02% de la propiedad (9,999999992% respecto al número total de acciones autorizadas).

Al 31 de diciembre de 2022, la Sociedad contaba con un total de 2.092 accionistas en su registro. A esa fecha, aproximadamente un 0,01% de la propiedad de la Sociedad se encontraba en la forma de ADRs.

Al 31 de diciembre de 2022, el grupo LATAM tuvo un promedio de 30.877 empleados, terminando este periodo con un número total de 32.507 personas, distribuidas en 4.627 empleados de Administración, 16.803 en Operaciones, 7.423 Tripulantes de Cabina y 3.654 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 2022			Al 31 de diciembre de 2021		
				Directo	Indirecto	Total	Directo	Indirecto	Total
				%	%	%	%	%	%
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A. y Filiales	Chile	US\$	99,9959	0,0041	100,0000	99,8361	0,1639	100,0000
Extranjera	Latam Airlines Perú S.A.	Perú	US\$	23,6200	76,1900	99,8100	23,6200	76,1900	99,8100
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	EE.UU.	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
Extranjera	Prime Airport Services Inc. y Filial	EE.UU.	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.951.280-7	Transporte Aéreo S.A.	Chile	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.631.520-2	Fast Air Almacenes de Carga S.A.	Chile	CLP	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
Extranjera	Laser Cargo S.R.L.	Argentina	ARS	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
Extranjera	Lan Cargo Overseas Limited y Filiales	Bahamas	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.969.690-8	Lan Cargo Inversiones S.A. y Filial	Chile	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A.	Chile	US\$	99,9000	0,1000	100,0000	99,9000	0,1000	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.	EE.UU.	US\$	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000
Extranjera	Jarletul S.A.	Uruguay	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	99,0000	1,0000	100,0000
Extranjera	Latam Travel S.R.L.	Bolivia	US\$	99,0000	1,0000	100,0000	99,0000	1,0000	100,0000
76.262.894-5	Latam Travel Chile II S.A.	Chile	US\$	99,9900	0,0100	100,0000	99,9900	0,0100	100,0000
Extranjera	Latam Travel S.A.	Argentina	ARS	94,0100	5,9900	100,0000	0,0000	100,0000	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 2022, el porcentaje de participación indirecto sobre TAM S.A. y Filiales proviene de Holco 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 2022			Al 31 de diciembre de 2021			Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2022	
		Activos MUS\$	Pasivos MUS\$	Patrimonio MUS\$	Activos MUS\$	Pasivos MUS\$	Patrimonio MUS\$	Ganancia/(pérdida) MUS\$	2021 MUS\$
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A. y Filiales (*)	392.232	1.727.968	(1.342.687)	432.271	1.648.715	(1.236.243)	(120.717)	(7.289)
Extranjera	Latam Airlines Perú S.A.	335.773	281.178	54.595	484.388	417.067	67.321	(12.726)	(109.392)
93.383.000-4	Lan Cargo S.A.	394.378	212.094	182.284	721.484	537.180	184.304	(1.230)	1.590
Extranjera	Connecta Corporation	78.905	22.334	56.571	61.068	19.312	41.756	14.814	1.169
Extranjera	Prime Airport Services Inc. y Filial (*)	25.118	24.305	813	24.654	25.680	(1.026)	1.838	190
96.951.280-7	Transporte Aéreo S.A.	283.166	177.109	106.057	471.094	327.955	143.139	(36.190)	(56.135)
96.631.520-2	Fast Air Almacenes de Carga S.A.	16.150	12.623	3.527	18.303	10.948	7.355	1.154	48
Extranjera	Laser Cargo S.R.L.	(3)	-	(3)	(5)	-	(5)	-	-
Extranjera	Lan Cargo Overseas Limited y Filiales (*)	35.991	15.334	20.656	36.617	14.669	21.940	(1.287)	(806)
96.969.690-8	Lan Cargo Inversiones S.A. y Filial (*)	220.144	148.489	11.661	202.402	113.930	23.563	(11.901)	(54.961)
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A.	1.281	56	1.225	1.284	45	1.239	(14)	(90)
96.847.880-K	Technical Training LATAM S.A.	1.417	1.110	307	2.004	467	1.537	77	181
Extranjera	Latam Finance Limited	3.011	211.517	(208.506)	1.310.733	1.688.821	(378.088)	169.582	(104.512)
Extranjera	Peuco Finance Limited	-	-	-	1.307.721	1.307.721	-	-	-
Extranjera	Professional Airline Services INC.	56.895	53.786	3.109	61.659	58.808	2.851	258	278
Extranjera	Jarletul S.A.	16	1.109	(1.093)	24	1.116	(1.092)	(2)	(50)
Extranjera	Latam Travel S.R.L.	92	5	87	64	132	(68)	154	(23)
76.262.894-5	Latam Travel Chile II S.A.	368	1.234	(866)	588	1.457	(869)	2	29
Extranjera	Latam Travel S.A.	7.303	2.715	4.588	3.778	6.135	2.357	(6.187)	(2.804)
Extranjera	TAM S.A. y Filiales (*)	3.497.848	4.231.547	(733.699)	2.608.859	3.257.148	(648.289)	(69.932)	(756.633)

(*) El Patrimonio informado corresponde al de la controladora, no incluye participación no controladora.

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. Vari Leasing Limited, Yamasa Sangyo Aircraft LA1 Kumiai, Yamasa Sangyo Aircraft LA2 Kumiai, 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.

Los cambios ocurridos en el perímetro de consolidación entre el 1 de enero de 2021 y 31 de diciembre de 2022, se detallan a continuación:

- (1) Incorporación o adquisición y modificación de sociedades.
- Con fecha 22 de diciembre de 2022, LATAM Airlines Group S.A. realizó compra de 1.390.468.967 acciones preferentes de Latam Travel S.A., en consecuencia, la composición accionaria de Latam Travel S.A., queda de la siguiente forma: Lan Pax Group S.A. con un 5,69%, Inversora Cordillera S.A. con un 0,30% y LATAM Airlines Group S.A. con un 94,01%. Estas transacciones fueron entre entidades de LATAM Airlines Group S.A. y por lo tanto no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.
 - Con fecha 21 de enero de 2021, Transporte Aéreos del Mercosur S.A. realizó compra de 2.392.166 acciones preferentes de Inversora Cordillera S.A. a un accionista no controlador en consecuencia, la composición accionaria de Inversora Cordillera S.A., queda de la siguiente forma: Lan Pax Group S.A. con un 90,5% y Transporte Aéreos del Mercosur S.A. con un 9,5%.
 - Con fecha 21 de enero de 2021, Transporte Aéreos del Mercosur S.A. realizó compra de 53.376 acciones preferentes de Lan Argentina S.A. a un accionista no controlador en consecuencia, la composición accionaria de Lan Argentina S.A. queda de la siguiente forma: Inversora Cordillera S.A. con un 95%, Lan Pax Group S.A. con un 4% y Transporte Aéreos del Mercosur S.A. con un 1%.

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

Estos estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. al 31 de diciembre de 2022 y 2021, 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 2021, excepto por las normas e interpretaciones adoptadas a partir del 1 de enero de 2022.

(a) Aplicación nuevas normas año 2022:

(a.1.) Pronunciamientos contables con aplicación efectiva a contar del 1 de enero de 2022:

	Fecha de emisión	Aplicación obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
(i) Normas y enmiendas		
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
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 aplicación de estos pronunciamientos contables a partir del 1 de enero de 2022, no tuvieron efecto en los estados financieros consolidados de la Sociedad.

6

(b) Pronunciamientos contables no vigentes para el ejercicio financiero iniciado el 1 de enero de 2022:

	Fecha de emisión	Aplicación obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
(i) Normas y enmiendas		
Enmienda a NIC 12 Impuesto a las ganancias	mayo 2021	01/01/2023
Enmienda a NIC 8: Políticas contables, cambios en las estimaciones contables y errores	febrero 2021	01/01/2023
Enmienda a NIC 1: Presentación de estados financieros.	enero 2020	01/01/2024
NIIF 17: Contratos de seguros, reemplaza a NIIF 4.	mayo 2017	01/01/2023
Enmienda a NIC 1: Pasivos no corrientes con covenants	octubre 2022	01/01/2024
Enmienda a la NIIF 16: Arrendamientos	septiembre 2022	01/01/2024
Aplicación inicial de la NIIF 17 y la NIIF 9 Información comparativa (Enmienda a la NIIF 17)	diciembre 2021	La entidad que opta por aplicar la modificación la aplica cuando aplica por primera vez la NIIF 17
Enmienda a NIIF 10: Estados financieros consolidados y NIC 28: Inversiones en asociadas y negocios conjuntos.	septiembre 2014	Por determinar

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.

(c) Negocio en Marcha y Presentación del Capítulo 11

i) Negocio en Marcha

Estos estados financieros consolidados han sido preparados 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.

La Compañía informó previamente que al 31 de diciembre de 2021, como resultado del Procedimiento Capítulo 11, el cumplimiento de las obligaciones de la Sociedad y el financiamiento de las operaciones en curso estaban sujetas a una incertidumbre material producto de la pandemia COVID-19 y la imposibilidad de conocer a esa fecha su duración y, en consecuencia, esos eventos o condiciones indicaban que existía una incertidumbre material que generó una duda significativa o planteó una duda sustancial acerca de la capacidad de la Compañía para continuar como un negocio en marcha.

7

El 3 de noviembre de 2022, LATAM Matriz y algunas de sus filiales salieron del Procedimiento Capítulo 11. El surgimiento del Procedimiento Capítulo 11 y la consumación del Plan de Reorganización resolvió nuestras preocupaciones de liquidez ya que proporcionó nuevos fondos originados por los nuevos financiamientos y la reestructuración del capital, como se menciona en los párrafos anteriores. Como resultado, la Compañía espera que se generen flujos de efectivo suficientes para financiar las deudas y los requerimientos de capital de trabajo para los próximos doce meses. Por lo tanto, ya no existe una incertidumbre material que pueda generar dudas significativas o generar dudas sustanciales para continuar como negocio en marcha durante los doce meses posteriores a la fecha de emisión de los estados financieros.

ii) Presentación del Capítulo 11

Debido a los efectos sobre la operación de las restricciones establecidas en los países para el control de la pandemia del COVID-19, el 25 de mayo de 2020 el Directorio resolvió por unanimidad que LATAM Matriz y algunas filiales directas e indirectas, comiencen un proceso de reorganización en los Estados Unidos de América de acuerdo a las normas establecidas en el Capítulo 11 (“Procedimiento Capítulo 11”) del Título 11 del Código de los Estados Unidos (“Bankruptcy Code”) mediante la presentación de una petición voluntaria de amparo ante el Tribunal de Quiebras del Distrito Sur de Nueva York (“Bankruptcy Court”), la que fue realizada el 26 de mayo de 2020. Posteriormente se incorporaron a este proceso Piquero Leasing Limited (7 de julio de 2020) y TAM S.A. y sus filiales en Brasil (9 de julio de 2020) (las peticiones voluntarias, colectivamente, el “Bankruptcy Filing” y cada entidad del grupo LATAM que presentó una petición, un “Deudor” y conjuntamente, los “Deudores”).

Los Bankruptcy Filing de cada uno de los Deudores fueron conocidas conjuntamente bajo el título “In re LATAM Airlines Group S.A., et al.” Caso Número 20- 11254. Antes del 3 de noviembre de 2022, los Deudores continuaron operando sus negocios como Deudores en posesión 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 amparo permitió la reorganización y mejora de la liquidez de los Deudores, liquidar contratos no rentables y modificar sus acuerdos de compra para permitir una rentabilidad sostenible en el tiempo. A partir del 3 de noviembre de 2022 (la “Fecha Efectiva”), el Plan (como se define a continuación) se consumó sustancialmente y los Deudores emergieron del Procedimiento Capítulo 11 como “Deudores Reorganizados”. Sin embargo, de acuerdo con las reglas del Bankruptcy Code, el Procedimiento Capítulo 11 de los Deudores Reorganizados continuó en curso después de la Fecha Efectiva para resolver ciertos asuntos. Luego, el 14 de diciembre de 2022, el Bankruptcy Court emitió una orden consolidando la administración de todos los asuntos restantes en el caso principal del Procedimiento Capítulo 11 de LATAM Matriz y cerrando los casos de sus deudores-personas relacionadas. Por lo tanto, a la fecha del presente, el Procedimiento Capítulo 11 ha cerrado respecto de las filiales de LATAM Matriz que formaban parte de la misma, y continúan en curso únicamente con respecto a LATAM Matriz para resolver ciertos asuntos pendientes. El Bankruptcy Court continúa administrando el Procedimiento Capítulo 11 de LATAM Matriz para resolver los pocos asuntos restantes en el mismo, incluida la resolución de las reclamaciones restantes.

Como parte de su proceso general de reorganización, los Deudores también buscaron y recibieron amparo 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 los Procedimientos 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 fueron 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. Teniendo presente que el 3 de noviembre de 2022 se produjo la Fecha Efectiva del Plan de Reorganización aprobado y confirmado en el procedimiento principal, el 10 de noviembre de 2022, el representante del procedimiento extranjero presentó ante el tribunal su último reporte mensual conforme al Protocolo de Comunicaciones Transfronterizas.

Operación e implicancias de las peticiones voluntarias de reorganización

A partir de la Fecha Efectiva, el Plan se consumó sustancialmente. De conformidad con el Plan, los Deudores Reorganizados pueden operar sus negocios y administrar sus propiedades sin la supervisión del Bankruptcy Court y libres de las restricciones del Bankruptcy Code.

Plan de reorganización

El 26 de noviembre de 2021, la Compañía presentó al Bankruptcy Court un plan de reorganización y financiamiento (el “Plan” o el “Plan de Reorganización”) y la Declaración Informativa (*Disclosure Statement*) asociada. El Plan fue acompañado de un Acuerdo de Apoyo a la Reestructuración (el “RSA”) celebrado con el grupo de acreedores valistas más grande en el Procedimiento Capítulo 11, titulares de más del 70% de los créditos valistas contra LATAM Airlines Group S.A., así como con ciertos accionistas de la Compañía que eran titulares de más del 50% del capital existente de LATAM Airlines Group S.A. El 10 de febrero de 2022, los Deudores celebraron un acuerdo de adhesión al RSA, en virtud del cual ciertos acreedores adicionales adhirieron a los compromisos contraídos en virtud del RSA.

El 21 de marzo de 2022, el Bankruptcy Court emitió una orden aprobando la Declaración Informativa y los procedimientos para la solicitud de votos con respecto al Plan. De conformidad con dicha orden, los Deudores distribuyeron la versión de solicitud del Plan, la Declaración Informativa, boletas de votación y ciertos otros materiales de solicitud a los acreedores.

De conformidad con el Acuerdo de Apoyo a la Reestructuración, el 12 de enero de 2022, los Deudores presentaron una solicitud de aprobación para celebrar un acuerdo de compromiso de soporte con ciertos accionistas y un acuerdo de compromiso de soporte con ciertos acreedores (los “Acuerdos de Soporte”). El 15 de marzo de 2022, el Bankruptcy Court emitió un memorando de decisión aprobando la celebración de los Acuerdos de Soporte, y emitió la orden correspondiente (la “Orden de Soporte”) el 22 de marzo de 2022.

Los Deudores recibieron objeciones al Plan de ciertas partes, incluido el Síndico de los Estados Unidos, el Comité Oficial de Acreedores Valistas (el “Comité”), el Banco del Estado de Chile en su calidad de representantes de los tenedores de bonos chilenos emitidos por LATAM Airlines Group S.A. (“BancoEstado”), un Grupo Ad Hoc de Acreedores Valistas y un grupo de titulares de créditos contra la filial TAM Linhas Aéreas S.A. (“Titulares de Créditos contra TLA”) después de la fecha límite de objeción del Plan, los Deudores participaron en una mediación con BancoEstado, el Comité y las partes del RSA en un esfuerzo por resolver sus objeciones al Plan y las disputas relacionadas, que resultó exitoso. El 11 de mayo de 2022, los Deudores presentaron una versión revisada del Plan que refleja los términos de un acuerdo con las partes.

En audiencia celebrada los días 17, 18 y 20 de mayo de 2022, la Bankruptcy Court consideró las restantes objeciones que no habían sido resueltas conforme a la mediación. El 18 de junio de 2022, la Bankruptcy Court emitió un memorando de decisión aprobando el Plan y anulando todas las objeciones restantes, y emitió una orden confirmando el Plan (la “Orden de Confirmación”).

Ciertas partes interesadas apelaron las decisiones del Bankruptcy Court. El 21 de junio de 2022, el Grupo Ad Hoc de Acreedores Valistas presentó una notificación de apelación en contra de la Orden de Soporte, así como contra la Orden de Confirmación.

El 27 de junio de 2022, el Grupo Ad Hoc de Acreedores Valistas presentó una moción para suspender la Orden de Confirmación mientras estuviere pendiente de apelación. El 16 de julio de 2022, la moción de suspensión fue denegada por el Bankruptcy Court. El 23 de junio de 2022, los Titulares de Créditos contra TLA también presentaron una moción para suspender la Orden de Confirmación pendiente de apelación o, alternativamente, una orden judicial afirmativa que exija a los Deudores financiar una cuenta de depósito en garantía por el monto de los intereses pendientes posteriores a la petición de amparo. El 8 de julio de 2022, el Bankruptcy Court emitió un memorando del tribunal y una orden denegando la moción de suspensión de los Titulares de Créditos contra TLA. El 28 de junio de 2022, Columbus Hill Capital Management (“Columbus Hill”) presentó una notificación de apelación de la Orden de Confirmación, que luego retiró el 5 de julio de 2022. El 13 de julio de 2022, los Deudores presentaron una moción para aprobar un acuerdo de conciliación con Columbus Hill, que fue aprobado por el Bankruptcy Court el 21 de julio de 2022, trayendo una resolución completa y final a la apelación de Columbus Hill y cualquier otra objeción potencial de este reclamante.

El 31 de agosto de 2022, luego de un informe y argumentos orales de las partes, el District Court emitió una opinión denegando las apelaciones tanto del Grupo Ad Hoc de Acreedores Valistas como de los Titulares de Créditos contra TLA. El District Court rechazó los argumentos del Grupo Ad Hoc de Acreedores Valistas de que el Plan y los Acuerdos de Soporte violaron el Código de Quiebras y sostuvo que los Acuerdos de Soporte no constituía una compra de votos inadmisibles. El Grupo Ad Hoc de Acreedores Valistas no volvió a apelar la decisión del District Court.

Con respecto a la apelación de los Titulares de Créditos contra TLA, el District Court rechazó su solicitud de pago de intereses posteriores a la petición sobre sus reclamos y concluyó que el Bankruptcy Court no se equivocó con respecto a su conclusión fáctica de que TAM Linhas Aéreas S.A. era insolvente. El District Court también denegó la moción de los Titulares de Créditos contra TLA para suspender la Orden de Confirmación.

El 2 de septiembre de 2022, los Titulares de Créditos contra TLA presentaron una notificación de apelación en el District Court (la “Apelación del Segundo Circuito”) apelando además la Orden de Confirmación ante el Tribunal de Apelaciones del Segundo Circuito de los Estados Unidos (el “Segundo Circuito”). Ambas partes presentaron escritos sobre los méritos de la Apelación del Segundo Circuito, el argumento oral se produjo el 12 de octubre de 2022 y el 14 de diciembre de 2022, el Segundo Circuito afirmó por unanimidad la decisión del Tribunal de Distrito que rechazó la Apelación del Segundo Circuito. No se han presentado más apelaciones hasta la fecha.

A partir de la Fecha Efectiva, el Plan fue sustancialmente consumado. De conformidad con el Plan, la Compañía recibió una inyección de hasta aproximadamente MMUS\$ 8.190 a través de una combinación de nuevas acciones, bonos convertibles y deuda, lo que permitió a la Compañía salir del Capítulo 11 con la capitalización adecuada para llevar a cabo el plan de negocios. Al emerger, la Compañía tenía una deuda total de aproximadamente MMUS\$ 6.800, MMUS\$ 1.100 aproximadamente en efectivo y equivalentes de efectivo y líneas de crédito renovables no dispuestas en su totalidad por un monto de MMUS\$ 1.100. Específicamente, el Plan establecía que:

- Tras la confirmación del Plan, la Compañía emitió US\$800 millones en acciones ordinarias, y llevó a cabo un periodo de opción preferente de las mismas, abierta a todos los accionistas conforme lo dispone la legislación chilena aplicable, y respaldada en su totalidad por las partes que participan en el RSA;
- La Compañía emitió tres clases distintas de bonos convertibles, todos los cuales fueron ofrecidos de manera preferente a los accionistas. El período de oferta preferente de los mismos cerró el 12 de octubre de 2022. Para aquellos valores que no fueron suscritos por los accionistas de la Sociedad durante el respectivo período del derecho de suscripción preferente:
 - Los nuevos Bonos Convertibles Clase A, en adelante Bonos Convertibles Clase G por la denominación con que fueron inscritos en el Registro de Valores de la CMF, se entregaron a ciertos acreedores valistas de la Compañía en dación en pago de sus créditos reconocidos bajo el Plan.
Condiciones de emisión:
Valor nominal: Aproximadamente MUS\$ 1.257.003
Ratio de conversión: 15,9046155045956. La Relación de Conversión de los Bonos Convertibles Clase G se redujo en un 50%, sesenta (60) días después de la Fecha Efectiva.
Acciones de respaldo: 19.992.142.087
Vencimiento: 31 de diciembre de 2121
Tasa de interés: 0%
Condiciones de Conversión: Podrán ser convertidos en acciones de la Sociedad dentro del plazo de doce meses a contar de la Fecha Efectiva del Plan. En el momento en que los tenedores de una cantidad total de Bonos Convertibles Clase G igual al 50% hayan optado por convertir, se procederá a la conversión automática del remanente de los Bonos Convertibles Clase G de forma simultánea.
 - Los nuevos Bonos Convertibles Clase B, en adelante Bonos Convertibles Clase H por la denominación con que fueron inscritos en el Registro de Valores de la CMF, fueron suscritos y adquiridos por los accionistas que son parte del RSA; y
Condiciones de emisión:

Valor nominal: Aproximadamente MUS\$ 1.372.840

Ratio de conversión: 92,2623446840237. La relación de conversión de los Bonos Convertibles Clase H se reducirá en un 50% sesenta (60) días después del quinto aniversario contado desde la Fecha Efectiva.

Acciones de respaldo: 126.661.409.136

Vencimiento: 31 de diciembre de 2121

Tasa de interés: 1% de interés anual pagados en efectivo anualmente, sin intereses durante los primeros 60 días

Condiciones de Conversión:

- (a) Primer período de conversión: Cada tenedor de los Bonos Convertibles Clase H tendrá la capacidad de convertir sus Bonos Convertibles Clase H en acciones de la Sociedad dentro de los sesenta (60) días a partir de la Fecha Efectiva.
- (b) Segundo Período de Conversión: Cada tenedor de los Bonos Convertibles Clase H tendrá la capacidad subsiguiente de convertir sus Bonos Convertibles Clase H en acciones de la Sociedad a partir del quinto (5to) año posterior a la Fecha Efectiva.

- Los nuevos Bonos Convertibles Clase C, en adelante Bonos Convertibles Clase I por la denominación con que fueron inscritos en el Registro de Valores de la CMF, se proporcionaron a ciertos acreedores valistas a cambio de una contribución de nuevos fondos para la Compañía y la dación en pago de sus créditos reconocidos bajo el Plan, sujeto a ciertas limitaciones y retenciones por parte de las partes soportantes.

Condiciones de emisión:

Valor nominal: Aproximadamente MUS\$ 6.863.427

Ratio de conversión: 56,143649821654. La Relación de Conversión de los Bonos Convertibles Clase G se redujo en un 50%, sesenta (60) días después de la Fecha Efectiva.

Acciones de respaldo: 385.337.858.290

Vencimiento: 31 de diciembre de 2121

Tasa de interés: 0%.

Condiciones de Conversión: Podrán ser convertidos en acciones dentro del plazo de doce meses a contar de la Fecha Efectiva del Plan. En el momento en que los tenedores de una cantidad total de Bonos Convertibles Clase I igual al 50% hayan optado por convertir, entonces se procederá a la conversión automática del remanente de los Bonos Convertibles Clase I de forma simultánea. Las cantidades asignadas de los Bonos Convertibles Clase I no utilizado, se distribuyó a las partes soportantes de los Bonos Convertibles Clase I de acuerdo con el respectivo Acuerdo de Soporte.

- El período de elección de los Bonos Convertibles Clase G y los Bonos Convertibles Clase I por parte de los acreedores en el Procedimiento Capítulo 11, finalizó el 6 de octubre de 2022.
- Los acreedores valistas que eligieron recibir Bonos Convertibles Clase G o Bonos Convertibles Clase I tenían derecho a recibir una distribución en efectivo por única vez por un monto total de aproximadamente US\$ 175 millones, distribuida entre los acreedores valistas que optaron por recibir Bonos Convertibles Clase G y I.

- Los Bonos Convertibles Clases H e I se entregaron, total o parcialmente, como contraprestación a una contribución de dinero por un monto total de aproximadamente MMUS\$ 4.640 respaldados en su totalidad por las partes del RSA.
- En lugar de recibir Bonos Convertibles Clase G o Bonos Convertibles Clase I (y la distribución en efectivo por única vez antes mencionada), a los acreedores valistas se les brindó la alternativa de optar por recibir Bonos Locales emitidos por LATAM. Como se establece en el Plan y con base en las elecciones realizadas por los acreedores valistas, dichos bonos fueron emitidos por un monto de UF 3.818.042 (equivale aproximadamente a US\$ 130 millones a la fecha de su emisión).

De conformidad con el Plan y los Acuerdos de Soporte, LATAM Airlines Group S.A. obtuvo una nueva línea de crédito rotativa de hasta US\$ 500 millones y aproximadamente una nueva deuda por MMUS\$ 2.250 mediante el financiamiento de salida (nuevo préstamo a plazo y nuevos bonos).

El 2 de septiembre de 2022, se inscribieron en el Registro de Valores de la Comisión para el Mercado Financiero (la "CMF") los Bonos Convertibles Clases G, H y I y de las acciones contempladas en el Plan. La CMF aprobó los Bonos Locales el 5 de septiembre de 2022. Los Deudores establecieron el 12 de septiembre de 2022 como fecha de registro con respecto a los acreedores con derecho a participar en los Bonos Convertibles Clase G y los Bonos Convertibles Clase I, e iniciaron la oferta de los Bonos Convertibles a los titulares de créditos el mismo día.

Al 31 de diciembre de 2022, el 94,14% de los Bonos Convertibles Clase G, el 99,997% de los Bonos Convertibles Clase H y el 99,999% de los Bonos Convertibles Clase I se habían convertido a capital, respectivamente.

El 17 de noviembre de 2022, los Deudores Reorganizados presentaron una moción para consolidar la administración de ciertos asuntos pendientes, incluida la conciliación de reclamaciones que aún no han sido permitidas o rechazadas, en el caso principal del Capítulo 11 de LATAM Matriz y para la emisión de un decreto final de cierre del Procedimiento Capítulo 11 de las filiales deudoras de LATAM Matriz. El Bankruptcy Court emitió una orden el 14 de diciembre de 2022 concediendo la moción para consolidar la administración de los asuntos restantes en el caso principal del Capítulo 11 de LATAM Matriz. Como resultado, los expedientes de las 37 filiales deudoras de LATAM Matriz se marcaron como "cerrados" el 23 de diciembre de 2022.

Hitos del Capítulo 11 durante el periodo que cubren estos estados financieros consolidados

Aceptación, enmiendas y rechazo de Contratos Ejecutivos ("Executory Contracts") y Arrendamientos

Antes de la Fecha Efectiva, de conformidad con el Bankruptcy Code y las Reglas de Quiebra ("Federal Rules of Bankruptcy Procedure"), los Deudores estaban 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 (valista) 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 (ver Nota 16(f)).

Otras presentaciones claves

El 16 de junio de 2021, el Comité de Acreedores presentó dos mociones en busca de legitimación para procesar ciertos créditos en nombre de los Deudores contra Delta Airlines, Inc. (la "Moción Delta") y Qatar Airways O.C.S.C. (la "Moción de Qatar") y, junto con la Moción Delta, (las "Mociones Permanentes"), a las que se opusieron determinadas partes. En relación con la negociación de RSA, el Plan prevé la liquidación total y la liberación de Qatar y Delta de todas las reclamaciones potenciales descritas en las Mociones Permanentes a partir de la Fecha Efectiva del Plan. Dado que el Plan entró en vigencia el 3 de noviembre de 2022, dichos reclamos han sido liberados.

Declaraciones y Anexos

El 8 de septiembre de 2020, cada uno de los Deudores presentó Anexos de Activos y Pasivos ("Anexos") y Estados de Asuntos Financieros ("Declaraciones") que describían las circunstancias financieras de los Deudores a la fecha de su respectiva petición. El 13 de agosto de 2021 y el 3 de diciembre de 2021, ciertos Deudores presentaron Anexos enmendados que complementaron y enmendaron los Anexos iniciales.

Desde la Fecha de la Petición hasta Fecha Efectiva del Plan, la Compañía también estaba obligada a presentar "Monthly Operating Reports" (MORs), para dar cuenta de la recepción, administración y disposición de la propiedad durante la tramitación del Procedimiento Capítulo 11. Después de la Fecha Efectiva, la Compañía deberá presentar un "Informe posterior a la confirmación" (*Post-confirmation Report* "PCR") más simplificado cada trimestre calendario hasta que se cierre el Procedimiento Capítulo 11 de LATAM Matriz.

Si bien los Deudores Reorganizados 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). Por ejemplo, cierta parte de la información contenida en las Declaraciones y Anexos puede prepararse sin consolidar. En consecuencia, los Deudores Reorganizados 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 Reorganizados, o reclamos contra los Deudores Reorganizados, o para comparación con otra información financiera requerida para ser reportada bajo las leyes aplicables a los Deudores Reorganizados.

Teniendo presente que el 3 de noviembre de 2022 se produjo la Fecha Efectiva del plan de reorganización aprobado y confirmado en el procedimiento principal, el 10 de noviembre de 2022, el representante del procedimiento extranjero presentó ante el tribunal su último reporte mensual conforme al Protocolo de Comunicaciones Transfronterizas.

Transacciones entre partes relacionadas

El 10 de enero de 2022, el Comité presentó una objeción con respecto a un crédito intercompañía presentado por LATAM Finance Ltd. contra Peuco Finance Ltd. El Bankruptcy Court celebró una audiencia sobre la objeción el 10 de marzo de 2022. Audiencia posterior los escritos fueron presentados por las partes el 17 de marzo de 2022 y los alegatos finales se realizaron el 18 de marzo de 2022. El 29 de abril de 2022, el Tribunal emitió una decisión y una orden anulando la objeción (la “Decisión del Crédito Intercompañía”). El 13 de mayo de 2022, el Comité apeló la Decisión del Crédito Intercompañía ante el Tribunal de Distrito. El 26 de mayo de 2022, el Tribunal de Distrito concedió una moción conjunta de los Deudores y el Comité para suspender dicha apelación hasta la Fecha Efectiva del Plan. Después de la Fecha Efectiva, el Comité intentó desestimar la apelación y el Tribunal de Distrito emitió una orden de desestimación de la apelación el 7 de noviembre de 2022.

Financiamiento del deudor en posesión

Como se informó anteriormente, el 10 de junio de 2022, los Deudores celebraron cartas de compromiso de financiamiento (las “Cartas de Compromiso de Financiamiento de Salida”) que brindan compromisos de varios prestamistas por (i) un financiamiento a plazo de deudor en posesión junior de aproximadamente US\$ 1.170 millones (el “Financiamiento DIP Junior”); (ii) una línea de crédito rotativa (*DIP-to-Exit Revolving Facility*) de US\$500 millones (la “Línea de Crédito Rotativa”), (iii) Préstamo a plazo (*DIP-to-Exit Term B Loan Facility*) de US\$750 millones (el “Préstamo a Plazo B”; y juntos con la Línea de Crédito Rotativa, las “Líneas de Crédito”), (iv) un crédito puente de US\$750 millones (el “Crédito Puente a Bonos 5A”) y (v) un crédito puente de US\$750 millones (el “Crédito Puente a Bonos 7A” y junto con el Crédito Puente a Bonos 5A, y las “Líneas de Crédito, los Financiamientos de Salida”). De acuerdo con los términos de las Cartas de Compromiso de Financiamiento de Salida, los montos comprometidos bajo el Préstamo a Plazo B y los créditos puente podrían reasignarse entre dichos créditos. Los Financiamientos de Salida fueron estructurados para permanecer vigentes después de la salida de los Deudores Reorganizados del Procedimiento Capítulo 11, sujeto al cumplimiento de ciertas condiciones (la “Fecha de Conversión”).

En el contexto de la salida de la Compañía del Capítulo 11, el 12 de octubre, el Contrato de Financiamiento DIP Refundido y Modificado fue pagado en su totalidad. El repago se ha realizado en su totalidad con los fondos provenientes de(i) un Financiamiento DIP Junior de aproximadamente US\$ 1.146 millones; (ii) una Línea de Crédito Rotativa de US\$500 millones; (iii) un Préstamo a Plazo B de US\$750 millones; (iv) un Crédito Puente a Bonos 5 años de US\$750 millones (v) un Crédito Puente a Bonos 7 años de US\$750 millones.

Con fecha 18 de octubre de 2022, los Créditos Puente fueron parcialmente repagados por: i) una emisión de bonos exenta de registro en virtud del U.S. Securities Act de 1933, según sea modificado (la “Ley de Valores”), de conformidad con la Regla 144A y la Regulación S, ambas bajo la Ley de Valores, con vencimiento en 2027 (los “Bonos a 5 Años”), por un monto total de capital de US\$450 millones y ii) una emisión de bonos exenta de registro bajo la Ley de Valores de conformidad con la Regla 144A y la Regulación S, ambas bajo la Ley de Valores, con vencimiento en 2029 (los “Bonos a 7 Años”), por un monto total de capital de US\$700 millones.

Adicionalmente, con fecha 3 de noviembre, se finalizó el repago de los Créditos Puente y el DIP junior con los ingresos del Financiamiento de Salida que estaba compuesto por: US\$ 450 millones en bonos senior garantizadas con vencimiento en 2027, US\$ 700 millones en bonos senior garantizadas con vencimiento en 2029 y un préstamo incremental del “Préstamo a Plazo B” por US\$350 millones.

Establecimiento de Fechas límite (“Bar Dates”) y Conciliación de Reclamaciones

El 24 de septiembre de 2020, el Bankruptcy Court emitió una Orden de Fecha Límite (“*Bar Date Order*”) que establece el 18 de diciembre de 2020 como la Fecha Límite General (“*General Bar Date*”) en la cual las personas o entidades (que no sean unidades gubernamentales) que crean tener cualquier reclamo (aparte de ciertos reclamos por daños que surjan del rechazo de contratos pendientes de ejecución o arrendamientos no vencidos) contra cualquier Deudor que surja antes de la Fecha de Petición, según corresponda a cada Deudor, debe haber presentado documentación escrita de dichos reclamos, denominadas las Pruebas de Reclamo (“*Proof of Claim*”). 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. Cualquier persona o entidad que no presente oportunamente su Prueba de Reclamo 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. En la Fecha Efectiva, los Deudores Reorganizados establecieron el 3 de diciembre de 2022 como la fecha límite (la “Fecha Límite de Gastos Administrativos”) en la cual las personas o entidades (que no sean las exentas conforme al Plan) deben presentar una Prueba de Reclamo que establezca su reclamo contra el Deudores Reorganizados por costos y gastos de administración de los procedimientos del Capítulo 11.

Tras el cierre de la Fecha límite general, la Fecha Límite Adicional y la Fecha Límite de Gastos Administrativos, los Deudores Reorganizados han continuado el proceso de conciliar aproximadamente 6.575 reclamaciones presentadas. Al 31 de diciembre de 2022, los Deudores Reorganizados han objetado o han resuelto mediante desistimientos, estipulaciones y órdenes judiciales aproximadamente 5.030 reclamaciones con un valor total de aproximadamente MMUS\$ 163,5. A medida que los Deudores Reorganizados continúen conciliando las reclamaciones contra los libros y registros de la Compañía, objetarán y disputerán las reclamaciones que determinen que no son válidas o declaradas en la cantidad adecuada y resolverán otras disputas de reclamaciones dentro y fuera del Bankruptcy Court.

Un reclamo se registra como un pasivo cuando tiene una obligación presente, ya sea legal o implícita, como resultado de un evento pasado, es probable que se requiera una salida de recursos para liquidar la obligación y se puede hacer una estimación fiable del monto de la obligación. Bajo el Plan, se procesarán otros 1.352 reclamos de litigios. Al 31 de diciembre de 2022, aproximadamente 64 de las reclamaciones interpuestas contra los Deudores aún están siendo conciliadas con un valor total estimado de aproximadamente US\$ 354,7 millones.

2.2. Bases de consolidaci6n

(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 pol6ticas financieras y de explotaci6n, lo que, generalmente, viene acompaado de una participaci6n 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 consolidaci6n en la fecha en que cesa el mismo. Los resultados y flujos se incorporan a partir de la fecha de adquisici6n.

Se eliminan los saldos, las transacciones y las ganancias no realizadas por transacciones entre entidades de la Sociedad. Las p6rdidas no realizadas tambi6n se eliminan, a menos que la transacci6n proporcione evidencia de una p6rdida por deterioro del activo transferido. Cuando es necesario, para asegurar su uniformidad con las pol6ticas adoptadas por la Sociedad, se modifican las pol6ticas contables de las filiales.

Para contabilizar y determinar la informaci6n financiera a ser revelada cuando se lleva a cabo una combinaci6n de negocios, como lo es la adquisici6n de una entidad por la Sociedad, se aplica el m6todo de adquisici6n previsto en NIIF 3: Combinaciones de Negocios.

(b) Transacciones y participaciones minoritarias

El Grupo aplica la pol6tica de considerar las transacciones con minoritarios, cuando no corresponden a p6rdidas de control, como transacciones patrimoniales sin efecto en resultados.

(c) Venta de subsidiarias

Cuando ocurre la venta de una subsidiaria y no se retiene alg6n porcentaje de participaci6n 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 p6rdida que resulte de la p6rdida de control se reconoce en el Estado de resultados consolidado por funci6n en Otras ganancias (p6rdidas).

Si LATAM Airlines Group S.A. y Filiales retienen un porcentaje de participaci6n 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 razonable posteriormente se contabiliza por el m6todo de participaci6n.

(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 participaci6n entre un 20% y un 50% de los derechos a voto. Las inversiones en coligadas o asociadas se contabilizan por el m6todo de participaci6n e inicialmente se reconocen por su costo.

2.3. Transacciones en moneda extranjera

(a) Moneda de presentaci6n 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 econ6mico principal en que la entidad opera (moneda funcional). La moneda funcional de LATAM Airlines Group S.A. es el d6lar estadounidense, que constituye, adem6s, la moneda de presentaci6n 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 p6rdidas y ganancias en moneda extranjera que resultan de la liquidaci6n de estas transacciones y de la conversi6n 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 funci6n, dentro de "Diferencias de cambio", o se difieren en Otros resultados integrales cuando califican como cobertura de flujo de caja.

(c) Ajuste por hiperinflaci6n

Con posterioridad al 1 de julio de 2018 la econom6a 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 situaci6n financiera al igual que los resultados, resultados integrales y los flujos de efectivo de las entidades del grupo, cuya moneda funcional corresponde a una econom6a hiperinflacionaria, se ajustan por inflaci6n y se re-expresan de acuerdo con la variaci6n del 6ndice de precios al consumidor ("IPC"), a cada fecha de presentaci6n de sus Estados financieros. La re-expresi6n de las partidas no monetarias se realiza desde su fecha de reconocimiento inicial en los Estados de situaci6n financiera y considerando que los Estados financieros son preparados bajo el criterio del costo hist6rico.

Las p6rdidas o ganancias netas originadas por la re-expresi6n de las partidas no monetarias y de los ingresos y costos, se reconocen en el Estado de resultados consolidados por funci6n dentro de "Resultado por unidades de reajuste".

Las p6rdidas y ganancias netas de la re-expresi6n de los saldos de apertura por la aplicaci6n inicial de la NIC 29 son reconocidas en los resultados acumulados consolidados.

La re-expresi6n por hiperinflaci6n se registrar6 hasta el per6odo o ejercicio en el que la econom6a de la entidad deje de ser considerada como una econom6a hiperinflacionaria, en ese momento, los ajustes realizados por hiperinflaci6n formar6n 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.

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 a resultado cuando se incurren.

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. Las vidas útiles se detallan en Nota 16 (d).

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 por función.

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 los 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 (ver Nota 15).

2.6. 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.

2.7. 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)".

2.8. 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 valor razonable con cambios en otros resultados integrales 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 período 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.

2.9. Instrumentos financieros derivados y derivados implícitos.

Instrumentos financieros derivados y actividades de cobertura

Inicialmente los derivados se reconocen al valor razonable en la fecha en que se ha efectuado el contrato de derivados y posteriormente se vuelven a valorar a su valor razonable. 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 de un riesgo concreto asociado a un pasivo reconocido o a una transacción prevista altamente probable (cobertura de flujos de efectivo), o
- (b) Derivados que no califican para contabilidad de cobertura.

La Sociedad documenta al inicio de la transacción la relación económica entre las partidas cubiertas 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 razonable o en los flujos de efectivo de las partidas cubiertas.

El valor razonable 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 de flujos de efectivo

La parte efectiva de cambios en el valor razonable de los derivados que se designan y califican como coberturas de flujos de efectivo se reconocen en Otros resultados integrales. La p6rdida o ganancia relativa a la parte no efectiva, se reconoce inmediatamente en el Estado de resultados consolidado por funci3n, dentro de "Otras ganancias (p6rdidas)". Los montos acumulados en patrimonio se reclasifican a resultado en los per6odos o ejercicios en que la partida protegida impacta resultados, cuando estos montos corresponden a derivados de cobertura de partidas altamente probable que den origen a activos o pasivos no financieros, en cuyo caso, son registrados como parte del activo o pasivo no financieros.

Para las coberturas del precio de combustible, los importes reconocidos en el Otros Resultados Integrales, se reclasifican a resultados a la l6nea de Costo de Ventas a medida que se utiliza el combustible sujeto de la cobertura.

Las ganancias o p6rdidas relacionadas con la parte efectiva del cambio en el valor intr6nseco de las opciones se reconocen en la reserva de cobertura de flujo de efectivo dentro del patrimonio. Los cambios en el valor temporal de las opciones que se relacionan con la parte se reconocen dentro de Otros Resultados Integrales Consolidado en los costos de la reserva de cobertura dentro del patrimonio.

Cuando un instrumento de cobertura vence, se vende o deja de cumplir los requisitos exigidos para contabilidad de cobertura, cualquier ganancia o p6rdida acumulada en Otros resultados integrales hasta ese momento, permanece en Otros resultados integrales y se reconoce cuando la transacci3n prevista es reconocida finalmente en el Estado de resultados consolidado por funci3n.

Cuando se espera que la transacci3n prevista no se vaya a producir, la ganancia o p6rdida acumulada en Otros Resultados Integrales, se lleva inmediatamente al Estado de resultados consolidado por funci3n dentro de "Otras ganancias (p6rdidas)".

(b) Derivados no registrados como de cobertura

Los cambios en el valor razonable de cualquier instrumento derivado que no se registra como de cobertura, se reconocen inmediatamente en el Estado de resultados consolidado por funci3n, en "Otras ganancias (p6rdidas)".

Derivados impl6citos

La Sociedad eval6a la existencia de derivados impl6citos en contratos de instrumentos financieros para determinar si sus características y riesgos est6n estrechamente relacionados con el contrato principal siempre que el conjunto no est6 contabilizado a valor justo. En caso de no estar estrechamente relacionados, son registrados separadamente contabilizando las variaciones de valor en la cuenta de resultados consolidados. A la fecha, LATAM Airlines Group S.A. ha determinado que no existen derivados impl6citos en sus contratos.

2.10. 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 m6todo 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.

2.11. Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar

Las cuentas comerciales a cobrar se reconocen inicialmente por su valor razonable y posteriormente por su costo amortizado de acuerdo con el m6todo de tasa efectiva, menos la provisi3n por deterioro de acuerdo al modelo de las p6rdidas crediticias esperadas. La Sociedad aplica el enfoque simplificado permitido por la NIIF 9, que exige que las p6rdidas 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 alg6n activo financiero (generalmente cuentas por cobrar) a un tercero a cambio de un pago en efectivo, la Sociedad eval6a 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 reorganizaci3n financiera se consideran indicadores de un aumento significativo en el riesgo de cr6dito.

El importe en libros del activo se reduce a medida que se utiliza la cuenta de provisi3n y la p6rdida se reconoce en el Estado de resultado consolidado por funci3n dentro del "Costo de ventas". Cuando una cuenta a cobrar es castigada, se regulariza contra la cuenta de provisiones para la cuenta por cobrar.

2.12. Efectivo y equivalentes al efectivo

El Efectivo y equivalentes al efectivo incluyen el efectivo en caja, saldos en bancos, los dep3sitos a plazo en instituciones financieras y otras inversiones a corto plazo de alta liquidez y bajo riesgo de p6rdida de valor.

2.13. Capital emitido

Las acciones ordinarias se clasifican como patrimonio neto.

Los costos incrementales directamente atribuibles a la emisi3n de nuevas acciones u opciones se presentan en el patrimonio neto como una deducci3n de los flujos obtenidos por la colocaci3n de acciones.

2.14. 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.

2.15. Pr3stamos que devengan intereses

Los pasivos financieros se reconocen, inicialmente, por su valor justo, netos de los costos en que se haya incurrido en la transacci3n. Posteriormente, los pasivos financieros se valorizan por su costo amortizado; cualquier diferencia entre los fondos obtenidos (netos de los costos necesarios para su obtenci3n) y el valor de reembolso, se reconoce en el estado de resultados consolidado durante la vida de la deuda de acuerdo con el m3todo de tasa de inter3s efectiva.

Los pasivos financieros se clasifican en el pasivo corriente y pasivo no corriente sobre la base del vencimiento contractual del capital nominal.

Bonos convertibles

Los componentes de los bonos convertibles emitidos por LATAM se clasifican por separado como pasivos financieros y patrimonio de acuerdo con la esencia de los acuerdos contractuales y las definiciones de pasivo financiero e instrumento de patrimonio.

A la fecha de emisi3n, el valor razonable del componente de pasivo se estima utilizando la tasa de inter3s vigente en el mercado para instrumentos similares no convertibles. Este monto se registra como un pasivo sobre la base del costo amortizado utilizando el m3todo de inter3s efectivo hasta que se extingue en el momento de la conversi3n o en la fecha de vencimiento del instrumento. La opci3n de conversi3n clasificada como patrimonio se determina deduciendo el importe del componente de pasivo del valor razonable del instrumento compuesto en su conjunto. Este se reconoce e incluye en Otras participaciones en el patrimonio, neto de los efectos del impuesto a las ganancias y no se vuelve a medir posteriormente. Adem3s, la opci3n de conversi3n clasificada dentro del patrimonio permanecer3 en Otras participaciones en el patrimonio hasta que se ejerza la opci3n de conversi3n, en cuyo caso, el saldo registrado en otras reservas se transferir3 al capital. En caso de que la opci3n de conversi3n permanezca sin ejercerse a la fecha de vencimiento del bono convertible, el saldo reconocido en Otras participaciones en el patrimonio se transferir3 al resultado acumulado. No se reconoce ninguna ganancia o p3rdida en resultados hasta al momento de la conversi3n o del vencimiento de la opci3n de conversi3n.

Los costos de transacci3n que se relacionan con la emisi3n de los bonos convertibles se asignan a los componentes de pasivo y patrimonio en proporci3n a la asignaci3n de los ingresos brutos. Los costos de transacci3n relacionados con el componente de patrimonio se cargan directamente al patrimonio.

2.16. 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 situaci3n financiera clasificado consolidado, en los pa3ses en los que las subsidiarias y asociadas del Grupo operan y generan renta gravable.

Los impuestos diferidos se calculan de acuerdo con el m3todo 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 transacci3n distinta de una combinaci3n de negocios que en el momento de la transacci3n no afecta ni al resultado contable ni a la ganancia o p3rdida 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 situaci3n financiera clasificado 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 consolidado por funci3n salvo que se relacione con un 3tem reconocido en Otros resultados integrales, directamente en patrimonio o proviene de una combinaci3n de negocios. En ese caso, el impuesto tambi3n es contabilizado en Otros resultados integrales, directamente en resultados o con contrapartida en la plusval3a mercantil, respectivamente.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se compensan si, y solo si:

- (a) existe un derecho legalmente exigible de compensar activos y pasivos por impuestos corrientes, y
- (b) los activos y pasivos por impuestos diferidos se relacionan con impuestos a las ganancias exigidos por la misma autoridad fiscal sobre: (i) la misma entidad imponible, o (ii) diferentes sujetos pasivos que tengan la intenci3n de liquidar activos y pasivos por impuestos corrientes por el importe neto, o realizar los activos y liquidar los pasivos simult3neamente, en cada per3odo futuro en el que se espere liquidar importes significativos de activos o pasivos por impuestos diferidos o recuperado.

2.17. 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 compensaci3n 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 razonable 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 car3cter de irrevocable; para los planes considerados como cash settled award el valor razonable, actualizado a la fecha de cierre de cada per3odo 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.

2.18. Provisiones

Las provisiones se reconocen cuando:

- (i) La Sociedad tiene una obligación presente, ya sea legal o implícita, como resultado de un evento pasado;
- (ii) Es probable que vaya a requerir el pago para liquidar la obligación; y
- (iii) Se puede hacer una estimación fiable del monto de la obligación.

2.19. 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.

2.20. 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 clasificado consolidado 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.

LATAM utiliza la tasa de interés implícita del contrato de arrendamiento, si esa tasa se puede determinar fácilmente. Esta es la tasa de interés que se calcula del valor presente de (a) pagos de arrendamiento y (b) el valor residual no garantizado (i) el valor razonable del activo subyacente y (ii) cualquier costo directo inicial del arrendador.

LATAM utiliza su tasa incremental de endeudamiento en caso de que la tasa de interés implícita en el arrendamiento no se pueda determinar fácilmente

Los pasivos por arrendamiento son reconocidos en el Estado de situación financiera clasificado consolidado en "Otros pasivos financieros, corriente o no corriente".

Los intereses devengados por los pasivos financieros son reconocidos en el Estado resultado consolidado por función en "Costos financieros".

La cuota de capital y los intereses pagados son reconocidos en el Estado de flujos 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 Estado de resultados consolidado por función, 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 18). Por otra parte, las aeronaves se presentan en Propiedad, Plantas y Equipos, como se describe en la Nota 16, 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.

2.21. 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.

2.22. 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.

2.23. Medioambiente

Los desembolsos asociados a la protección del medio ambiente se imputan a resultados cuando se incurren.

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 de 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 del combustible, 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 periodo terminado al 31 de diciembre de 2022, la Sociedad reconoció ganancias por US\$ 18,8 millones por concepto de cobertura de combustible neto de primas en los costos de venta del ejercicio. Durante el periodo terminado al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad reconoció ganancias por US\$10,1 millones por concepto de cobertura de combustible neto de primas en los costos de venta del ejercicio.

Al 31 de diciembre de 2022, el valor de mercado de las posiciones de combustible ascendía a US\$ 12,6 millones (positivo). Al cierre de diciembre de 2021, este valor de mercado era de US\$ 17,6 millones (positivo).

Las siguientes tablas muestran el nivel de cobertura para los distintos periodos:

Posiciones al 31 de diciembre de 2022 (*)	Vencimientos				
	Q123	Q223	Q323	Q423	Total
Porcentaje de cobertura sobre el volumen de consumo esperado	24%	24%	15%	5%	17%

(*) El porcentaje mostrado en la tabla considera la totalidad de los instrumentos de cobertura (swap y opciones).

Posiciones al 31 de diciembre de 2021 (*)	Vencimientos				
	Q122	Q222	Q322	Q422	Total
Porcentaje de cobertura sobre el volumen de consumo esperado	25%	30%	17%	14%	21%

(*) 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 2022 y al cierre de diciembre del año 2021. 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 2023.

Precio de referencia (US\$ por barril)	Posición al 31 de diciembre de 2022	Posición al 31 de diciembre de 2021
	efectos en patrimonio (MMUS\$)	efectos en patrimonio (MMUS\$)
+5	+2,2	+2,7
-5	-2,3	-3,3

Dada la estructura de cobertura de combustible para el año 2022, 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 US\$ 123 millones de menor costo de combustible. Para igual periodo, 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 US\$ 122,1 millones 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 chileno, 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 de cobertura o no cobertura o a través de coberturas naturales o ejecución de operaciones internas.

Resultado Cobertura FX:

Al 31 de diciembre de 2022, la Sociedad reconoció ganancias por US\$ 5.2 millones por concepto de derivados de cobertura de FX neto de primas en los ingresos de venta del ejercicio. Al cierre de diciembre de 2021, la Sociedad no reconoció ganancias ni pérdidas por concepto de derivados de cobertura de FX.

Al 31 de diciembre de 2022, el valor de mercado de las posiciones de derivados de FX de cobertura es de US\$ 0.2 millones (positivo). Al 31 de diciembre de 2022, la Sociedad mantiene derivados de FX de cobertura vigentes por MMUS\$ 108. Al cierre de diciembre de 2021, la Sociedad no mantenía derivados de FX de cobertura vigentes.

Durante el periodo terminado al 31 de diciembre de 2022, la Sociedad reconoció pérdidas por US\$ 1.8 millones por concepto de derivados de no cobertura de FX neto de primas. Al 31 de diciembre de 2022, la Sociedad no mantiene derivados de FX de no cobertura vigentes. Al cierre de diciembre de 2021, la Sociedad no reconoció ganancias ni pérdidas por concepto de derivados de no cobertura de FX.

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.

34

En la siguiente tabla se muestra la sensibilización de los instrumentos derivados FX de cobertura vigentes de acuerdo a cambios razonables en el tipo de cambio y su efecto en Patrimonio.

Apreciación (depreciación) de R\$/US\$	Efecto en Patrimonio al 31 de diciembre de 2022 MMU\$	Efecto en Patrimonio al 31 de diciembre de 2021 MMU\$
-10%	-2.9	-
+10%	+3.0	-

Al 31 de diciembre de 2022, la Sociedad no mantiene derivados swaps de monedas. Al cierre de diciembre de 2021, la Sociedad no mantenía derivados swaps de monedas.

Impacto de la variación del Tipo de cambio en el Estado de Resultado Consolidado (Diferencia de Cambio)

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 ejecuta operaciones internas para disminuir la exposición neta en US\$ para TAM S.A.

La siguiente tabla muestra el impacto que la diferencia de cambio tiene en el estado de resultados consolidado al apreciar o depreciar un 10% la tasa de cambio R\$/US\$:

Apreciación (depreciación) De R\$/US\$	Efecto en Estado de resultados al 31 de diciembre de 2022 (MMU\$)	Efecto en Estado de resultados al 31 de diciembre de 2021 (MMU\$)
-10%	+70.7	+51.9
+10%	-70.7	-51.9

Impacto de la variación del Tipo de Cambio en el Patrimonio, producto de la conversión de los estados financieros de las filiales (Diferencia de Conversión)

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 (Diferencia de Conversión) 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 siguiente tabla muestra la variación en la diferencia de Conversión incluida en los Otros resultados integrales reconocidos en el Patrimonio Total al apreciar o depreciar un 10% la tasa de cambio R\$/US\$:

35

Apreciación (depreciación) de R\$/US\$	Efecto al 31 de diciembre de 2022 MMU\$	Efecto al 31 de diciembre de 2021 MMU\$
-10%	+98,11	+96,66
+10%	-80,28	-79,09

(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 Secured Overnight Financing Rate ("SOFR"), también a la tasa London InterBank Offered Rate ("LIBOR") y a otros tipos de interés de menor relevancia como Certificados de Depósito Interbancarios brasileños ("CDI"). Debido a que cesará la publicación de LIBOR para junio del año 2023, la sociedad ha comenzado a migrar a la adopción de SOFR como tasa alternativa, la cual se materializará completamente con el cese de la LIBOR.

En cuanto a exposición de tasas, una porción de la deuda financiera variable de la compañía mantiene exposición a la tasa LIBOR. Sin embargo, todos estos contratos tendrán migración definitiva a tasa SOFR. Dicha migración se encuentra estipulada dentro de cada uno de los contratos de deuda financiera sujetos a la tasa LIBOR existentes.

De la deuda financiera de la compañía sujeta a tasas variables, un 31% de los contratos mantienen exposición a tasa LIBOR, y un 69% están expuestos a tasa SOFR. Todos estos contratos tendrán exposición a tasa SOFR desde mediados de 2023.

Mitigación:

Actualmente un 52% (40% al 31 de diciembre 2021) de la deuda está fija ante fluctuaciones en los tipos de interés. De la deuda variable, la mayor parte está indexada a tasa de referencia en base a SOFR.

Para mitigar el efecto de aquellos derivados que se verán afectados por la transición de LIBOR a SOFR, la Sociedad está siguiendo las recomendaciones de las autoridades relevantes, incluyendo la Alternative Reference Rates Committee ("ARRC") e International Standard Derivatives Association ("ISDA"), en línea con las medidas generalmente adoptadas por el mercado para el reemplazo de la LIBOR en contratos de deuda y derivados.

Resultado Cobertura Tasas:

Durante el periodo terminado al 31 de diciembre de 2022, la Sociedad reconoció pérdidas por US\$ 7 millones (negativo) correspondientes al reconocimiento en resultado por primas pagadas. Al 31 de diciembre de 2022, el valor de las posiciones de derivados de tasas de interés correspondiente a arrendos operacionales para fijar las rentas de futuras llegadas de avión ascendía a US\$ 8,8 millones (positivo), al cierre de diciembre de 2021, la Sociedad no mantenía posiciones de derivados de tasas de interés por este concepto.

Al 31 de diciembre de 2022, la Sociedad reconoció una disminución en el activo por derecho de uso al momento de la liquidación de un derivado por US\$ 8.1 millones asociado a aeronaves arrendadas. Se reconoce a esta misma fecha un menor gasto por depreciación del activo por derecho de uso por US\$ 0.1 millones (positivo). Al cierre de diciembre de 2021, la Sociedad no reconoció ganancias ni pérdidas por este mismo concepto.

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 2022 efecto en resultados antes de impuestos (MMUS\$)	Posición al 31 de diciembre de 2021 efecto en resultados antes de impuestos (MMUS\$)
+100 puntos base	-22,64	-46,31
-100 puntos base	+22,64	+46,31

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.

Los cálculos se realizaron aumentando (disminuyendo) en forma vertical 100 puntos base de la curva de tasas de interés, siendo ambos escenarios razonablemente posibles según las condiciones de mercado históricas.

Aumento (disminución) de curva de tasas de interés	Posición al 31 de diciembre de 2022 efecto en patrimonio (millones de US\$)	Posición al 31 de diciembre de 2021 efecto en patrimonio (millones de US\$)
+100 puntos base	+6,9	-
-100 puntos base	-8,2	-

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 periodos presentados, la Sociedad no ha registrado montos por ineffectividad en el estado de resultados consolidado para este tipo de coberturas.

(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). La cartera de clientes al 31 de diciembre de 2022 aumentó al comparar con el saldo al 31 de diciembre de 2021 en un 25%, debido principalmente a un aumento en las operaciones de transporte de pasajeros (agencias de viajes y corporativo) que aumentó un 53% en sus ventas, afectando principalmente las formas de pagos tarjeta crédito 58%, y venta cash 54%. En relación al negocio de carga presentó un ligero aumento en sus operaciones de un 1% respecto a diciembre de 2021. 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. La provisión al cierre de diciembre de 2022 tuvo una baja de un 17% respecto al cierre de diciembre de 2021, producto de la disminución de la cartera por recuperaciones, aplicación de castigos y por la actualización de los factores de la matriz de riesgo.

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.

(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 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 2022, el saldo de fondos líquidos es de US\$ 1.216 millones (US\$ 1.047 millones al 31 de diciembre 2021), que están invertidos en instrumentos de corto plazo a través de entidades financieras con una alta clasificación de riesgo.

Al 31 de diciembre de 2022, LATAM mantiene dos líneas rotativas comprometidas por un total de US\$ 1.100 millones, una por un monto de US\$ 600 millones y otra por un monto de US\$ 500 millones, las cuales se encuentran totalmente disponibles. Estas líneas están garantizadas por y sujetas a disponibilidad de colateral (i.e., aviones, motores y repuestos).

Después de la petición voluntaria de amparo bajo el Procedimiento Capítulo 11, la Compañía recibió del Bankruptcy Court autorización de financiamiento para deudores en posesión (DIP) por hasta US\$ 3.200 millones dividido en tres tramos denominados Tramo A, Tramo B y Tramo C, respectivamente (en adelante el contrato que documentó dicho financiamiento el “Contrato de Crédito DIP original”). Inicialmente, fueron comprometidos los Tramos A y C por un total de US\$ 2.450 millones, y luego, el 18 de octubre de 2021 se aprobó una propuesta para otorgar financiamiento bajo el Tramo B del DIP por un total de US\$750 millones, permitiendo así a LATAM acceder a menores costos financieros en los próximos desembolsos del financiamiento DIP.

Con fecha 8 de abril de 2022 se suscribió un texto refundido y modificado (el “Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado”) del Contrato de Crédito DIP Original, el cual modificó y refundó dicho contrato y repagó las obligaciones pendientes de pago bajo el mismo (esto es, bajo sus Tramos A, B y C). El monto total del Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado fue de US\$ 3.700 millones. El Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado incluyó ciertas reducciones en las comisiones e intereses en comparación con el Contrato de Crédito DIP Original; y contempló una fecha de vencimiento acorde con el calendario que LATAM preveía para emerger del Procedimiento Capítulo 11.

En el contexto de la salida de la Compañía del Capítulo 11, el 12 de Octubre, el Contrato de Financiamiento DIP Refundido y Modificado fue pagado en su totalidad. El repago se ha realizado en su totalidad con los fondos provenientes de (i) un Financiamiento DIP Junior de aproximadamente US\$ 1.146 millones; (ii) una Línea de Crédito Rotativa de US\$500 millones; (iii) un Préstamo a Plazo B de US\$750 millones; (iv) un Crédito Puente a Bonos 5 años de US\$750 millones (v) un Crédito Puente a Bonos 7 años de US\$750 millones.

Con fecha 18 de octubre de 2022, los Créditos Puente fueron parcialmente repagados por: i) una emisión de bonos exenta de registro en virtud del U.S. Securities Act de 1933, según sea modificado (la “Ley de Valores”), de conformidad con la Regla 144A y la Regulación S, ambas bajo la Ley de Valores, con vencimiento en 2027 (los “Bonos a 5 Años”), por un monto total de capital de US\$450 millones y ii) una emisión de bonos exenta de registro bajo la Ley de Valores de conformidad con la Regla 144A y la Regulación S, ambas bajo la Ley de Valores, con vencimiento en 2029 (los “Bonos a 7 Años”), por un monto total de capital de US\$700 millones.

Adicionalmente, con fecha 3 de noviembre, se finalizó el repago del saldo pendiente de los Créditos Puente y el DIP junior con los recursos obtenidos en virtud del Financiamiento de Salida. A partir de noviembre del 2022, el financiamiento de salida quedó compuesto por: (i) una Línea de Crédito Rotativa por US\$ 500 millones; (ii) un préstamo a plazo tramo B por US\$ 1.100 millones (estos es los US\$ 750 millones originales, más un préstamo incremental bajo el mismo obtenido el 3 de noviembre de 2022 por US\$ 350 millones), US\$ 450 millones en bonos senior garantizados con vencimiento en 2027 y US\$ 700 millones en bonos senior garantizados con vencimiento en 2029.

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento a 31 de diciembre de 2022

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\$			
Préstamos bancarios													
0-E	GOLDMAN SACHS	EE.UU.	US\$	32.071	122.278	323.125	1.361.595	-	1.839.069	1.100.000	Trimestral	18,46	13,38
0-E	SANTANDER	España	US\$	19.164	55.288	-	-	-	74.452	70.951	Trimestral	7,26	7,26
Obligaciones con el Público													
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	UF	-	3.136	6.271	6.271	178.736	194.414	156.783	Al vencimiento	2,00	2,00
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	EE.UU.	US\$	-	152.531	307.625	757.625	887.250	2.105.031	1.150.000	Al vencimiento	15,00	13,38
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	-	-	-	-	6	6	3	Al vencimiento	1,00	1,00
Obligaciones garantizadas													
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	6.692	14.705	39.215	39.215	138.345	238.172	184.198	Trimestral	5,76	5,76
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	EE.UU.	US\$	3.839	13.465	45.564	43.444	75.505	181.817	141.605	Trimestral/Mensual	8,20	8,20
Otras obligaciones garantizadas													
0-E	EXIMBANK	EE.UU.	US\$	394	1.171	12.119	21.111	60.857	95.652	86.612	Trimestral	2,01	1,78
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	13.091	38.914	69.916	-	-	121.921	112.388	Trimestral	6,23	6,23
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	5.769	31.478	70.890	267.615	-	375.752	275.000	Al vencimiento	8,24	8,24
Arrendamiento Financiero													
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	6.995	5.844	-	-	-	12.839	12.514	Trimestral	6,19	5,47
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	6.978	20.662	1.543	-	-	29.183	28.165	Trimestral	5,99	5,39
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	9.864	29.468	75.525	70.787	129.582	315.226	239.138	Trimestral	6,44	6,44
0-E	US BANK	EE.UU.	US\$	18.072	54.088	86.076	-	-	158.236	152.693	Trimestral	4,06	2,85
0-E	PK AIRFINANCE	EE.UU.	US\$	1.749	5.165	6.665	-	-	13.579	12.590	Trimestral	5,97	5,97
0-E	EXIMBANK	EE.UU.	US\$	3.176	9.681	137.930	193.551	157.978	502.316	446.509	Trimestral	3,58	2,79
0-E	BANK OF UTAH	EE.UU.	US\$	5.878	17.651	47.306	50.649	145.184	266.668	182.237	Mensual	10,45	10,45
Otros préstamos													
0-E	Varios (*)	Chile	US\$	2.028	-	-	-	-	2.028	2.028	Al Vencimiento	-	-
TOTAL				135.760	575.525	1.229.770	2.811.863	1.773.443	6.526.361	4.353.414			

(*) Obligación con acreedores por cartas de crédito ejecutadas

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2022

Nombre empresa deudora: TAM S.A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	Pais 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\$	Tasa efectiva %
Arrendamiento Financiero													
0-E	Natixis	Francia	US\$	510	1.530	4.080	4.080	7.846	18.046	18.046	Semestral/Trimestral	7,23	7,23
Préstamos Bancarios													
0-E	MERRILL LYNCH CREDIT PRODUCTS, LLC,	Brasil	BRL	304.549	-	-	-	-	304.549	304.549	Mensual	3,95	3,95
TOTAL				<u>305.059</u>	<u>1.530</u>	<u>4.080</u>	<u>4.080</u>	<u>7.846</u>	<u>322.595</u>	<u>322.595</u>			

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2022
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	Pais 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
				MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS		%	%
Pasivos por arrendamiento													
-	AERONAVES	VARIOS	US\$	80.602	250.297	845.215	776.431	1.094.935	3.047.480	2.134.968	-	-	-
-	OTROS ACTIVOS	VARIOS	US\$	1.727	8.080	20.641	6.251	1.763	38.462	35.157	-	-	-
			CLP	20	34	69	-	-	123	111	-	-	-
			UF	574	1.568	3.007	2.515	6.273	13.937	11.703	-	-	-
			COP	76	227	301	-	-	604	518	-	-	-
			EUR	84	253	246	24	-	607	571	-	-	-
			BRL	2.064	6.192	14.851	12.491	28.625	64.223	33.425	-	-	-
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar (*)													
-	VARIOS	VARIOS	US\$	80.557	35.542	-	-	-	116.099	116.099	-	-	-
			CLP	168.393	1.231	-	-	-	169.624	169.624	-	-	-
			BRL	370.772	5.242	-	-	-	376.014	376.014	-	-	-
			Otras monedas	583.118	3.935	-	-	-	587.053	587.053	-	-	-
Cuentas por pagar a entidades relacionadas corrientes													
Extranjera	Inversora Aeronáutica Argentina S.A.	Argentina	US\$	5	-	-	-	-	5	5	-	-	-
Extranjera	Patagonia Seafarms INC	EE.UU.	US\$	7	-	-	-	-	7	7	-	-	-
	Total			1.287.999	312.601	884.330	797.712	1.131.596	4.414.238	3.465.255			
	Total consolidado			1.728.818	889.656	2.118.180	3.613.655	2.912.885	11.263.194	8.141.264			

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2021
 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 MUS\$	Más de 90 días a un año MUS\$	Más de uno a tres años MUS\$	Más de tres a cinco años MUS\$	Más de cinco años MUS\$	Total Valor MUS\$	Total Valor nominal MUS\$	Tipo de amortización	Anual	
												Tasa efectiva %	Tasa nominal %
Préstamos a exportadores													
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	115.350	-	-	-	-	115.350	114.000	Al Vencimiento	2,96	2,96
76.645.030-K	ITAU	Chile	US\$	20.140	-	-	-	-	20.140	20.000	Al Vencimiento	4,20	4,20
0-E	HSBC	Inglaterra	US\$	12.123	-	-	-	-	12.123	12.000	Al Vencimiento	4,15	4,15
Préstamos bancarios													
97.023.000-9	CORPBANCA	Chile	UF	10.236	-	-	-	-	10.236	10.106	Trimestral	3,35	3,35
0-E	SANTANDER	España	US\$	751	2.604	106.939	-	-	110.294	106.427	Trimestral	2,80	2,80
0-E	CITIBANK	EE.UU.	UF	60.935	-	-	-	-	60.935	60.935	Al Vencimiento	3,10	3,10
Obligaciones con el Público													
97.030.000-7	BANCO ESTADO	Chile	UF	36.171	179.601	31.461	31.461	369.537	648.231	502.897	Al vencimiento	4,81	4,81
0-E	BANK OF NEW YORK	EE.UU.	US\$	184.188	104.125	884.188	856.000	-	2.028.501	1.500.000	Al vencimiento	7,16	6,94
Obligaciones garantizadas													
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	17.182	19.425	40.087	41.862	95.475	214.031	198.475	Trimestral	1,48	1,48
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	29.652	17.921	36.660	37.829	55.297	177.359	166.712	Trimestral	1,64	1,64
0-E	WILMINGTON TRUST COMP/	EE.UU.	US\$	933	4.990	29.851	36.337	89.263	161.374	144.358	Trimestral/Mensual	3,17	1,60
Otras obligaciones garantizadas													
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	273.199	-	-	-	-	273.199	273.199	Al vencimiento	1,82	1,82
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	8.150	46.746	94.062	14.757	-	163.715	156.933	Trimestral	1,72	1,72
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	613.419	-	-	-	-	613.419	600.000	Al vencimiento	2,00	2,00
0-E	BANK OF UTAH	EE.UU.	US\$	-	1.858.051	-	-	-	1.858.051	1.644.876	Al vencimiento	22,71	12,97
0-E	EXIM BANK	EE.UU.	US\$	271	1.173	3.375	10.546	55.957	71.322	62.890	Trimestral	1,84	1,84
Arrendamiento Financiero													
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	699	1.387	-	-	-	2.086	2.052	Trimestral	3,68	3,23
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	19.268	59.522	5.721	-	-	84.511	83.985	Trimestral	1,37	0,79
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	7.351	26.519	21.685	-	-	55.555	54.918	Trimestral	1,56	0,96
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	5.929	34.328	59.574	59.930	130.131	289.892	261.458	Trimestral	2,09	2,09
0-E	US BANK	EE.UU.	US\$	18.158	72.424	133.592	6.573	-	230.747	219.667	Trimestral	4,03	2,84
0-E	PK AIRFINANCE	EE.UU.	US\$	853	5.763	10.913	-	-	17.529	16.851	Trimestral	1,88	1,88
0-E	EXIM BANK	EE.UU.	US\$	2.758	11.040	61.167	249.466	269.087	593.518	533.127	Trimestral	2,88	2,03
Otros préstamos													
0-E	Varios (*)		US\$	55.819	-	-	-	-	55.819	55.819	Al Vencimiento	-	-
TOTAL				1.493.535	2.445.619	1.519.275	1.344.761	1.064.747	7.867.937	6.801.685			

(*) Obligación con acreedores por cartas de crédito ejecutadas

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2021
 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	
				MU\$S	MU\$S	MU\$S	MU\$S	MU\$S	MU\$S	MU\$S		Tasa efectiva %	Tasa nominal %
Préstamos bancarios													
0-E	NCM	Países Bajos	US\$	990	-	-	-	-	990	943	Mensual	6,01	6,01
0-E	MERRIL LYNCH CREDIT PRODUCTS LLC	EE.UU.	BRL	185.833	-	-	-	-	185.833	185.833	Mensual	3,95	3,95
0-E	BRADESCO	Brasil	BRL	74.661	-	-	-	-	74.661	74.661	Mensual	4,33	4,33
Arrendamiento Financiero													
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	486	2.235	4.080	11.076	-	17.877	17.326	Trimestral	2,74	2,74
0-E	GA TELESIS LLC	EE.UU.	US\$	762	2.706	4.675	4.646	5.077	17.866	10.999	Mensual	14,72	14,72
Otros préstamos													
0-E	Deutsche Bank (*)	Brasil	US\$	20.689	-	-	-	-	20.689	20.689	Al Vencimiento	-	-
TOTAL				283.421	4.941	8.755	15.722	5.077	317.916	310.451			

(*) Obligación con acreedores por cartas de crédito ejecutadas

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2021
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\$	694.568	469.568	767.629	811.843	778.613	3.522.221	2.883.657	-	-	-
-	OTROS ACTIVOS	VARIOS	US\$	9.859	11.820	22.433	23.365	8.651	76.128	73.615	-	-	-
			UF	1.759	982	245	76	231	3.293	2.621	-	-	-
			COP	2	7	35	-	-	44	42	-	-	-
			EUR	198	112	293	-	-	603	599	-	-	-
			PEN	4	7	97	-	-	108	103	-	-	-
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar (*)													
-	VARIOS	VARIOS	US\$	644.743	165.085	-	-	-	809.828	809.828	-	-	-
			CLP	214.224	4.912	-	-	-	219.136	219.136	-	-	-
			BRL	365.486	5.258	-	-	-	370.744	370.744	-	-	-
			Otras monedas	542.304	3.719	-	-	-	546.023	546.023	-	-	-
Cuentas por pagar a entidades relacionadas corrientes y no corrientes													
Extranjera	Inversora Aeronáutica Argentina S.A.	Argentina	US\$	-	5	-	-	-	5	5	-	-	-
Extranjera	Delta Airlines	EE.UU.	US\$	-	2.268	-	-	-	2.268	2.268	-	-	-
Extranjera	Patagonia Seafarms INC	EE.UU.	US\$	-	7	-	-	-	7	7	-	-	-
81.062.300-4	Costa Verde Aeronautica S.A.	Chile	US\$	-	175.819	-	-	-	175.819	175.819	-	-	-
Extranjera	QA Investments Ltd	Jersey Channel Islands	US\$	-	219.774	-	-	-	219.774	219.774	-	-	-
Extranjera	QA Investments 2 Ltd	Jersey Channel Islands	US\$	-	219.774	-	-	-	219.774	219.774	-	-	-
Extranjera	Lozuy S.A.	Uruguay	US\$	-	43.955	-	-	-	43.955	43.955	-	-	-
	Total			2.473.147	1.323.072	790.732	835.284	787.495	6.209.730	5.567.970			
	Total consolidado			4.250.103	3.773.632	2.318.762	2.195.767	1.857.319	14.395.583	12.680.106			

(*) Las Cuentas por pagar comerciales incluyen reclamos producto de la negociación por Capítulo 11 y están sujetos a ser liquidados de acuerdo al plan de reorganización.

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 31 de diciembre de 2022, la Sociedad mantiene garantías por US\$ 7,5 millones correspondiente a transacciones de derivados. El aumento se debió a: i) mayor suscripción de contratos de cobertura que vencimiento de los mismos y ii) los cambios en los precios combustible, en los tipos de cambio y en las tasas de interés. Al cierre del año 2021, la Sociedad mantenía garantías por US\$ 5.5 millones correspondiente a transacciones de derivados.

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 2022, la Sociedad tiene un rating nacional de BBB- por Fitch, un rating de B- por Standard & Poor's, y un rating preliminar a la salida del proceso de Capítulo 11 de B2 con perspectiva estable por Moody's.

3.3. Estimación del valor razonable

Al 31 de diciembre de 2022, 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 de 2022				Al 31 de diciembre de 2021			
	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	95.452	95.452	-	-	26.025	26.025	-	-
Fondos mutuos corto plazo	95.452	95.452	-	-	26.025	26.025	-	-
Otros activos financieros, corriente	21.878	277	21.601	-	17.988	347	17.641	-
Valor justo derivados tasa de interés	8.816	-	8.816	-	-	-	-	-
Valor justo derivados de combustible	12.594	-	12.594	-	17.641	-	17.641	-
Valor justo derivados de moneda extranjera	191	-	191	-	-	-	-	-
Fondos de inversión privados	277	277	-	-	347	347	-	-
Pasivos								
Otros pasivos financieros, corrientes	-	-	-	-	5.671	-	5.671	-
Valor justo derivados tasa de interés	-	-	-	-	2.734	-	2.734	-
Derivado de moneda extranjera no registrado como cobertura	-	-	-	-	2.937	-	2.937	-

48

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2022, 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 2022		Al 31 de diciembre de 2021	
	Valor libro	Valor justo	Valor libro	Valor justo
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.121.223	1.121.223	1.020.810	1.020.810
Efectivo en caja	2.248	2.248	2.120	2.120
Saldos en bancos	480.566	480.566	558.078	558.078
Overnight	259.129	259.129	386.034	386.034
Depósitos a plazo	379.280	379.280	74.578	74.578
Otros activos financieros, corrientes	481.637	481.637	83.150	83.150
Otros activos financieros	481.637	481.637	83.150	83.150
Deudores comerciales, otras cuentas por cobrar y cuentas por cobrar corrientes	1.008.109	1.008.109	881.770	881.770
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	19.523	19.523	724	724
Otros activos financieros, no corrientes	15.517	15.517	15.622	15.622
Cuentas por cobrar, no corrientes	12.743	12.743	12.201	12.201
Otros pasivos financieros, corrientes	802.841	824.167	4.447.780	4.339.370
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	1.627.992	1.627.992	4.839.251	4.839.251
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	12	12	661.602	662.345
Otros pasivos financieros, no corrientes	5.979.039	5.533.131	5.948.702	5.467.594
Cuentas por pagar, no corrientes	326.284	326.284	472.426	472.426

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.

49

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 activos intangibles de vida útil indefinida

La Sociedad comprueba al menos una vez al año o cuando existen indicios de deterioro, si 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 15.

(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 Generadora 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 imponibles 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.

Al 31 de diciembre de 2022 los ingresos diferidos asociados a los tickets aéreos vendidos ascienden a MUS\$ 1.574.145 (MUS\$ 1.126.371 al 31 de diciembre 2021). Un hipotético cambio de un punto porcentual en el comportamiento del pasajero con respecto al uso se traduciría en un impacto de hasta MUS\$ 7.453 mensual.

(e) Valoración de las millas y puntos otorgados a los titulares de los programas de fidelización, pendiente de utilizar.

Al 31 de diciembre de 2022 los ingresos diferidos asociados al programa de fidelización LATAM Pass ascienden a MUS\$ 1.120.565 (MUS\$ 1.285.732 al 31 de diciembre de 2021). Un hipotético cambio de un punto porcentual en la probabilidad de canje se traduciría en un impacto acumulado de MUS\$ 29.571 en los resultados de 2022 (MUS\$ 27.151 en 2021). Los ingresos diferidos asociados al programa de fidelización LATAM Pass Brasil (Ver Nota 21) ascienden a MUS\$ 140.486 al 31 de diciembre de 2022 (MUS\$ 192.381 al 31 de diciembre de 2021). Un hipotético cambio de dos puntos porcentuales en probabilidad de canje se traduciría en un impacto acumulado de MUS\$ 7.453 en los resultados de 2022 (MUS\$ 5.100 en 2021).

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.

La administración en conjunto con un especialista externo desarrolla un modelo predictivo de no uso, que permite generar tasas de no uso de millas o puntos sobre la base de información histórica, correspondiente al comportamiento en cuanto a la acumulación, uso y caducidad de sus millas o puntos 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. La evaluación de las contingencias involucra inherentemente el ejercicio de un juicio significativo y estimaciones del resultado de eventos futuros, la probabilidad de que se incurra en una pérdida y al determinar si se puede hacer una estimación confiable de la pérdida. La Compañía evalúa sus pasivos y contingencias con base en la mejor información disponible, utiliza el conocimiento, 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. Si no podemos estimar de manera confiable la obligación o concluir que no es probable una pérdida, pero es razonablemente posible que se incurra en una pérdida, no se registra ninguna provisión, pero la contingencia se revela en las notas a los estados financieros consolidados.

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

Durante el año 2022 producto de la llegada de nuevas aeronaves y el cambio significativo en los flujos de muchos contratos vigentes, la compañía evaluó la pertinencia en el escenario actual de seguir utilizando la tasa implícita, metodología utilizada durante los últimos años, o si debería en cambio utilizar una aproximación diferente para el cálculo de la tasa. Se concluyó que la tasa implícita no estaba siendo capaz de reflejar el entorno económico en el que se desenvuelve la empresa, por lo que no se estaba representando de manera exacta las condiciones de endeudamiento de la compañía. Debido a esto, todos los nuevos contratos celebrados durante 2022 y todos los contratos que fueron modificados durante 2022 utilizaron tasa incremental. Los contratos existentes que permanecieron sin cambios continuaron utilizando la tasa de descuento implícita original.

(i) Tasa de descuento

Las tasas de descuento utilizada para calcular la deuda de arrendamiento de aeronaves corresponden a: (i) Para las aeronaves que no tuvieron cambios contractuales asociados a la salida del capítulo 11, la tasa utilizada fue la tasa implícita del contrato, esta es la tasa de descuento resultante del valor presente agregado de los pagos mínimos de arrendamiento y el valor residual no garantizado, y (ii) Para las aeronaves que tuvieron cambios contractuales asociados a la salida del capítulo 11, la tasa utilizada fue la tasa incremental, esta tasa de descuento se calculó considerando nuestras recientes negociaciones de deuda de aeronaves, así como los datos disponibles públicamente para instrumentos con características similares al calcular nuestras tasas de endeudamiento incrementales.

Para el caso de los activos distintos a las aeronaves, se utiliz6 tasa incremental por pr6stamos del arrendatario estimada, que se deriva de la informaci6n disponible en la fecha de inicio del arrendamiento, para determinar el valor presente de los pagos del arrendamiento. Consideramos nuestras recientes emisiones de deuda, as6 como los datos disponibles p6blicamente para instrumentos con caracter6sticas similares al calcular nuestras tasas de endeudamiento incrementales.

Una disminuci6n de un punto porcentual en nuestra estimaci6n de las tasas utilizadas en la determinaci6n de los pasivos por arrendamiento de los nuevos y las modificaciones de contratos de flota registrados al 31 de diciembre de 2022 aumentar6 el pasivo por arrendamiento aproximadamente en MMUS\$ 82.

ii) Determinaci6n del plazo del arrendamiento

Al determinar el plazo del arrendamiento, se consideran todos los hechos y circunstancias que crean un incentivo econ6mico para ejercer una opci6n de extensi6n. Las opciones de extensi6n (o per6odos despu6s de las opciones de terminaci6n) s6lo se incluyen en el plazo del arrendamiento si se est6 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 evaluaci6n y que est6 dentro del control del arrendatario.

Estas estimaciones se realizan en funci6n de la mejor informaci6n disponible sobre los hechos analizados.

En cualquier caso, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas en los pr6ximos per6odos, lo que se realizar6 de forma prospectiva.

NOTA 5 - INFORMACION POR SEGMENTOS

Al 31 de diciembre de 2022, la Sociedad considera que tiene un 6nico segmento operativo, el de Transporte A6reo. Este segmento corresponde a la red de rutas para el transporte a6reo y se basa en la manera en que el negocio es administrado y gestionado, conforme la naturaleza centralizada de sus operaciones, la habilidad de abrir y cerrar rutas, as6 como reasignar recursos (aviones, tripulaci6n, personal, etc.) dentro de la red lo que supone una interrelaci6n funcional entre todas ellas, haci6ndolas inseparables. Esta definici6n de segmento es una de las m6s comunes a nivel de la industria a6rea a nivel mundial.

Los ingresos de la Sociedad por 6rea geogr6fica son los siguientes:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2022	2021
	MUS\$	MUS\$
Per6	858.957	503.616
Argentina	206.856	75.513
EE.UU.	1.058.107	577.970
Europa	768.980	376.857
Colombia	540.231	368.474
Brasil	3.724.466	1.664.523
Ecuador	248.454	162.959
Chile	1.514.645	794.122
Asia Pac6fico y resto de Latinoam6rica	441.825	359.981
Ingresos de las actividades ordinarias	9.362.521	4.884.015
Otros ingresos de operaci6n	154.286	227.331

La Sociedad asigna los ingresos al 6rea geogr6fica sobre la base del punto de venta del pasaje o la carga. Los activos est6n constituidos, principalmente, por aviones y equipos aeron6uticos, los cuales son utilizados a lo largo de diferentes pa6ses y, por lo tanto, no es posible asignar a un 6rea geogr6fica.

La Sociedad no tiene clientes que en forma individual representen m6s del 10% de las ventas.

54

NOTA 6 - EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO

	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$
Efectivo en caja	2.248	2.120
Saldos en bancos	480.566	558.078
Overnight	259.129	386.034
Total efectivo	741.943	946.232
Equivalentes al efectivo		
Depósitos a plazo	379.280	74.578
Fondos mutuos	95.452	26.025
Total equivalentes al efectivo	474.732	100.603
Total efectivo y equivalentes al efectivo	1.216.675	1.046.835

Saldos por monedas que componen el Efectivo y equivalentes al efectivo:

Tipo de moneda	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$
Peso argentino	10.711	7.148
Real brasileño	193.289	89.083
Peso chileno	17.643	9.800
Peso colombiano	22.607	13.535
Euro	19.361	7.099
Dólar estadounidense	906.666	886.627
Otras monedas	46.398	33.543
Total	1.216.675	1.046.835

55

NOTA 7 - INSTRUMENTOS FINANCIEROS
Instrumentos financieros por categorías

Al 31 de diciembre de 2022

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	1.121.223	95.452	-	1.216.675
Otros activos financieros, corrientes (*)	481.637	277	21.601	503.515
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	1.008.109	-	-	1.008.109
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	19.523	-	-	19.523
Otros activos financieros, no corrientes	15.517	-	-	15.517
Cuentas por cobrar, no corrientes	12.743	-	-	12.743
Total	2.658.752	95.729	21.601	2.776.082
Pasivos				
Otros pasivos financieros, corrientes	802.841	-	-	802.841
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	1.627.992	-	-	1.627.992
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	12	-	-	12
Otros pasivos financieros, no corrientes	5.979.039	-	-	5.979.039
Cuentas por pagar, no corrientes	326.284	-	-	326.284
Total	8.736.168	-	-	8.736.168

(*) El valor presentado como valor justo con cambios en el resultado, corresponde a principalmente a los fondos de inversión privados; y como medidos a costo amortizado corresponden principalmente a MUS\$340.008 de fondos entregados como anticipos restringidos (según se describe en Nota 11) y garantías entregadas.

56

Al 31 de diciembre de 2021

Activos	Medidos a	A valor justo	Derivados	Total
	costo amortizado	con cambios en resultados	de cobertura	
	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.020.810	26.025	-	1.046.835
Otros activos financieros, corrientes (*)	83.150	347	17.641	101.138
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	881.770	-	-	881.770
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	724	-	-	724
Otros activos financieros, no corrientes	15.622	-	-	15.622
Cuentas por cobrar, no corrientes	12.201	-	-	12.201
Total	2.014.277	26.372	17.641	2.058.290

Pasivos	Medidos a	A valor justo	Derivados	Total
	costo amortizado	con cambios en resultados	de cobertura	
	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS
Otros pasivos financieros, corrientes	4.447.780	2.937	2.734	4.453.451
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	4.839.251	-	-	4.839.251
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	661.602	-	-	661.602
Otros pasivos financieros, no corrientes	5.948.702	-	-	5.948.702
Cuentas por pagar, no corrientes	472.426	-	-	472.426
Total	16.369.761	2.937	2.734	16.375.432

(*) El valor presentado como valor justo con cambios en el resultado, corresponde principalmente a fondos de inversión privados; y como medidos a costo amortizado corresponden y garantías entregadas.

57

NOTA 8 - DEUDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR COBRAR CORRIENTES, Y CUENTAS POR COBRAR NO CORRIENTES

	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUSS	MUSS
Deudores comerciales	952.625	765.050
Otras cuentas por cobrar	135.459	209.925
Total deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	1.088.084	974.975
Menos: Pérdida crediticia esperada	(67.232)	(81.004)
Total deudores comerciales y otras cuentas por cobrar - neto	1.020.852	893.971
Menos: Parte no corriente – cuentas por cobrar	(12.743)	(12.201)
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	1.008.109	881.770

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 2022			Al 31 de diciembre de 2021		
	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	1%	745.334	(8.749)	2%	570.307	(8.806)
De 1 a 90 días	3%	142.780	(3.758)	10%	116.613	(11.840)
de 91 a 180 días	15%	8.622	(1.297)	31%	11.376	(3.567)
de 181 a 360 días	79%	8.269	(6.565)	72%	3.864	(2.766)
más de 360 días	98%	47.620	(46.863)	86%	62.890	(54.025)
Total		952.625	(67.232)		765.050	(81.004)

(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.

58

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 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$
Peso argentino	25.559	7.282
Real brasileño	389.451	352.027
Peso chileno	36.626	53.488
Peso colombiano	6.779	5.657
Euro	12.506	24.548
Dólar estadounidense	510.916	429.091
Won surcoreano	6.337	844
Pesos mexicanos	1.536	2.428
Dólar australiano	9.808	62
Libra esterlina	9.149	13.105
Peso uruguayo (nuevo)	45	860
Franco suizo	2.621	361
Yen japonés	2.802	106
Corona sueca	223	490
Otras monedas	6.494	3.622
Total	1.020.852	893.971

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 2021	(122.193)	26.435	14.754	(81.004)
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2022	(81.004)	5.966	7.806	(67.232)

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.

59

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 2022			Al 31 de diciembre de 2021		
	Exposición bruta según balance	Exposición bruta deteriorada	Exposición neta concentraciones de riesgo	Exposición bruta según balance	Exposición bruta deteriorada	Exposición neta concentraciones de riesgo
Deudores comerciales	MUS\$ 952.625	MUS\$ (67.232)	MUS\$ 885.393	MUS\$ 765.050	MUS\$ (81.004)	MUS\$ 684.046
Otras cuentas por cobrar	135.459	-	135.459	209.925	-	209.925

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	Al 31 de diciembre de
					2022	2021
					MUS\$	MUS\$
Extranjera	Qatar Airways	Accionista Indirecto	Qatar	US\$	257	703
Extranjera	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.	Accionista Común	Brasil	BRL	-	2
Extranjera	Delta Air Lines, Inc.	Accionista	Estados Unidos	US\$	19.228	-
87.752.000-5	Granja Marina Tornagalones S.A.	Accionista Común	Chile	CLP	-	6
76.335.600-0	Parque de Chile S.A.	Director Relacionado	Chile	CLP	2	2
96.989.370-3	Río Dulce S.A.	Director Relacionado	Chile	CLP	1	4
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA.	Director Relacionado	Chile	CLP	35	7
	Total activos corrientes				19.523	724

(b) Cuentas por pagar corriente

RUT parte relacionada	Nombre parte relacionada	Naturaleza de la relación	País de origen	Moneda	Pasivos corrientes	
					Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
					MUS\$	MUS\$
Extranjera	Delta Air Lines, Inc.	Accionista	Estados Unidos	US\$	-	2.268
Extranjera	Inversora Aeronáutica Argentina S.A.	Director Relacionado	Argentina	US\$	5	5
Extranjera	Patagonia Seafarms INC	Director Relacionado	Estados Unidos	US\$	7	7
81.062.300-4	Costa Verde Aeronáutica S.A. (*)	Accionista	Chile	US\$	-	175.819
Extranjera	QA Investments Ltd(*)	Accionista Común	Reino Unido	US\$	-	219.774
Extranjera	QA Investments 2 Ltd (*)	Accionista Común	Reino Unido	US\$	-	219.774
Extranjera	Lozuy S.A. (*)	Accionista Común	Uruguay	US\$	-	43.955
	Total pasivos corrientes y no corrientes				12	661.602

(*) Corresponde a la porción del Tramo C del préstamo DIP (Ver Nota 3.1e)

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 del periodo 2022 corresponden de 30 días a 1 año de vencimiento, y la naturaleza de la liquidación de las transacciones son monetarias.

NOTA 10 - INVENTARIOS

El detalle de los Inventarios es el siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$
Existencias técnicas (*)	438.717	250.327
Existencias no técnicas (**)	39.072	37.010
Total	477.789	287.337

(*) Corresponden a repuestos y materiales los que serán utilizados en servicios de mantención propio como de terceros.

(**) Consumos de servicios a bordo, uniformes y otros materiales indirectos.

Estos se encuentran valorizados a su costo de adquisición promedio netos de su provisión de obsolescencia de acuerdo al siguiente detalle:

	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$
Provisión de obsolescencia existencias técnicas	49.981	64.455
Provisión de obsolescencia existencias no técnicas	5.823	5.785
Total	55.804	70.240

Los montos resultantes, no exceden a los respectivos valores de realización.

Al 31 de diciembre de 2022 la Sociedad registró MUS\$ 148.790 (MUS\$47.362 al 31 de diciembre de 2021) en resultados producto, principalmente, de consumos en servicio a bordo y mantenimiento, lo cual forma parte del Costo de ventas.

62

NOTA 11 - OTROS ACTIVOS FINANCIEROS

(a) La composición de los Otros activos financieros es la siguiente:

	Activos corrientes		Activos no corrientes		Total Activos	
	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
(a) Otros activos financieros						
Fondos de inversión privados	277	347	-	-	277	347
Depósitos en garantía (aeronaues)	22.340	7.189	1.273	2.758	23.613	9.947
Garantías por márgenes de derivados	7.460	5.451	-	-	7.460	5.451
Otras inversiones	-	-	493	493	493	493
Bonos nacionales y extranjeros	-	1.290	-	-	-	1.290
Anticipos garantizados deuda Cap.11 (*)	340.008	-	-	-	340.008	-
Otras garantías otorgadas	111.829	69.220	13.751	12.371	125.580	81.591
Subtotal otros activos financieros	481.914	83.497	15.517	15.622	497.431	99.119
(b) Activos de cobertura						
Valor justo de derivados de tasa de interés	8.816	-	-	-	8.816	-
Valor justo de derivados de moneda extranjera	191	-	-	-	191	-
Valor justo de derivados de precio de combustible	12.594	17.641	-	-	12.594	17.641
Subtotal activos de cobertura	21.601	17.641	-	-	21.601	17.641
Total Otros Activos financieros	503.515	101.138	15.517	15.622	519.032	116.760

(*) Al 31 de diciembre de 2022, existen MUS\$ 340.008 de fondos entregados a un agente como anticipos restringidos, los cuales tienen como objetivo saldar los claims pendientes de resolución existentes a la salida del proceso de Capítulo 11. Ver claims vigentes al cierre del periodo en Nota 34b.

Los tipos de derivados de los contratos de cobertura que mantiene la Sociedad al cierre de cada ejercicio se describen en Nota 18.

(b) Los saldos por monedas que componen los Otros activos financieros, son los siguientes:

Tipo de moneda	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$
Peso argentino	5	16
Real brasileño	336.676	9.775
Peso chileno	5.847	4.502
Peso colombiano	1.716	1.727
Euro	6.791	4.104
Dólar estadounidense	165.457	93.247
Otras monedas	2.540	3.389
Total	519.032	116.760

63

NOTA 12 - OTROS ACTIVOS NO FINANCIEROS

La composición de los Otros activos no financieros es la siguiente:

	Activos corrientes		Activos no corrientes		Total Activos	
	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
(a) Pagos anticipados						
Seguros de aviación y otros	27.122	12.331	-	-	27.122	12.331
Otros	13.039	11.404	1.733	2.002	14.772	13.406
Subtotal pagos anticipados	40.161	23.735	1.733	2.002	41.894	25.737
(b) Costos de contratos activados (1)						
Costos GDS	9.530	6.439	-	-	9.530	6.439
Comisiones tarjetas de crédito	26.124	10.550	-	-	26.124	10.550
Comisiones agencias de viaje	12.912	8.091	-	-	12.912	8.091
Subtotal costos de contratos activados	48.566	25.080	-	-	48.566	25.080
(c) Otros activos						
Impuesto a las ventas	100.665	57.634	27.962	33.212	128.627	90.846
Otros impuestos	1.688	1.661	-	-	1.688	1.661
Aportes a Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas ("SITA")	258	258	739	739	997	997
Aporte a Sociedad Universal Air Travel Plan "UATP"	-	-	40	20	40	20
Depósitos judiciales	26	-	117.904	89.459	117.930	89.459
Subtotal otros activos	102.637	59.553	146.645	123.430	249.282	182.983
Total Otros Activos no financieros	191.364	108.368	148.378	125.432	339.742	233.800

(1) Movimiento de Contratos activados:

	Saldo inicial	Activación	Diferencia por conversión	Amortización	Saldo final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre 2021	15.476	67.647	(6.680)	(51.363)	25.080
Del 1 de enero al 31 de diciembre 2022	25.080	302.290	(37.145)	(241.658)	48.567

NOTA 13 - ACTIVOS NO CORRIENTES O GRUPOS DE ACTIVOS PARA SU DISPOSICION CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VENTA

Los activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta al 31 de diciembre de 2022 y 31 de diciembre de 2021, se detallan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$
Activos corrientes		
Aeronaves	64.483	99.694
Motores y rotables	21.552	46.724
Otros activos	381	374
Total	86.416	146.792

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 período 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 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, de las cuales durante el año 2021 se concretó la venta de cinco aeronaves. Adicionalmente durante el año 2022 se concretó la venta de tres aeronaves.

Durante el año 2021, asociado al plan de reestructuración de la flota se trasladaron desde el rubro Propiedades, plantas y equipos 3 motores de la flota A350 al rubro Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta, de los cuales durante el mismo año se concretó la venta de un motor. Adicionalmente durante el año 2022 se concretó la venta de un motor y se trasladaron algunos materiales y repuestos de esta misma flota al rubro Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta.

Durante el año 2022 se trasladaron desde el rubro de Propiedades, plantas y equipos 28 aeronaves de la familia A319, al rubro Activos no corrientes o grupos de activo para su disposición clasificados como mantenidos para la venta. Adicionalmente se reconocieron ajustes por US\$ 345 millones de gasto, los cuales fueron registrados en el resultado como parte de Otras ganancias (pérdidas), para registrar estos activos a su valor neto realizable.

Durante el año 2022 se trasladaron desde el rubro de Propiedades, plantas y equipos 6 aeronaves y 8 motores de la familia A320, al rubro Activos no corrientes o grupos de activo para su disposición clasificados como mantenidos para la venta de las cuales durante el año 2022 se concretó la venta

de tres aeronaves. Adicionalmente se reconocieron ajustes por US\$ 25 millones de gasto para registrar estos activos a su valor neto realizable, y dado que el proceso de reestructuración de flota ya había culminado, estos ajustes fueron registrados en el resultado como parte de Otros gastos por función.

Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2021 se reconocieron ajustes por US\$ 85 millones de gasto para registrar estos activos a su valor neto realizable, los cuales fueron registrados como 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 2022	Al 31 de diciembre de 2021
Aeronaves		
Boeing 767	3	6
Airbus A320	3	-
Airbus A319	28	-
Total	34	6

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 2022	Al 31 de diciembre de 2021
			%	%
Latam Airlines Perú S.A.	Perú	US\$	99,81000	99,81000
Lan Cargo S.A.	Chile	US\$	99,89810	99,89810
Lan Argentina S.A.	Argentina	ARS	100,00000	100,00000
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, AIRES S.A.	Colombia	COP	99,21764	99,20120
TAM S.A.	Brasil	BRL	100,00000	100,00000

Las Sociedades subsidiarias consolidadas no tienen restricciones significativas para transferir fondos a la controladora.

Al 31 de diciembre de 2021 las subsidiarias consolidadas no tienen restricciones significativas para transferir fondos a la controladora en el curso normal de sus operaciones, excepto las impuestas por el Capítulo 11, sobre el pago de dividendos.

Información financiera resumida de subsidiarias significativas

Nombre de subsidiaria significativa	Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2022						Estado de resultados por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2022	
	Activos totales	Activos corrientes	Activos no corrientes	Pasivos totales	Pasivos corrientes	Pasivos no corrientes	Ingresos Ordinarios	Ganancia (pérdida) neta
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Latam Airlines Perú S.A.	335.773	305.288	30.485	281.178	276.875	4.303	1.257.865	(12.726)
Lan Cargo S.A. y Filiales	394.378	144.854	249.524	212.094	165.297	46.797	333.054	(1.230)
Lan Argentina S.A.	178.881	175.130	3.751	176.707	111.306	65.401	3.108	(450.755)
Transporte Aéreo S.A.	283.166	47.238	235.928	177.109	145.446	31.663	320.187	(36.190)
Latam Airlines Ecuador S.A.	110.821	107.313	3.508	93.975	82.687	11.288	134.622	1.519
Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A.	112.501	109.076	3.425	213.941	211.679	2.262	394.430	(122.199)
TAM S.A. (*)	3.497.848	1.998.284	1.499.564	4.231.547	3.302.692	928.855	4.255.115	(69.932)

(*) Corresponde a información consolidada de TAM S.A. y Filiales

Nombre de subsidiaria significativa	Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2021						Estado de resultados por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2021	
	Activos totales	Activos corrientes	Activos no corrientes	Pasivos totales	Pasivos corrientes	Pasivos no corrientes	Ingresos Ordinarios	Ganancia (pérdida) neta
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Latam Airlines Perú S.A.	484.388	454.266	30.122	417.067	414.997	2.070	584.929	(109.390)
Lan Cargo S.A.	721.484	452.981	268.503	537.180	488.535	48.645	215.811	1.590
Lan Argentina S.A.	162.995	158.008	4.987	119.700	98.316	21.384	242	(200.315)
Transporte Aéreo S.A.	471.094	184.235	286.859	327.955	275.246	52.709	203.411	(56.135)
Latam Airlines Ecuador S.A.	112.437	108.851	3.586	97.111	80.861	16.250	68.762	(5.596)
Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A.	70.490	67.809	2.681	87.749	75.621	12.128	239.988	(19.810)
TAM S.A. (*)	2.608.859	1.262.825	1.346.034	3.257.148	2.410.426	846.722	2.003.922	(741.791)

(*) Corresponde a información consolidada de TAM S.A. y Filiales.

67

(b) Participaciones no controladora

Patrimonio	RUT	País	Al 31 de	Al 31 de	Al 31 de	Al 31 de
			diciembre de	diciembre de	diciembre de	diciembre de
			2022	2021	2022	2021
			%	%	MUS\$	MUS\$
Latam Airlines Perú S.A.	Extranjera	Perú	0,19000	0,19000	(12.392)	(13.035)
Lan Cargo S.A. y Filiales	93.383.000-4	Chile	0,10196	0,10196	(1.638)	2.481
Lan Pax Airlines Group S.A. y Filiales	96.969.680-0	Chile	0,00000	0,00000	1.691	(149)
Línea Aérea Carguera de Colombia S.A.	Extranjera	Colombia	9,54000	9,54000	129	(422)
Transportes Aereos del Mercosur S.A.	Extranjera	Paraguay	5,02000	5,02000	653	769
Total					(11.557)	(10.356)

Resultado	RUT	País	Por los ejercicios terminados		Por los ejercicios terminados	
			al 31 de diciembre de	al 31 de diciembre de	al 31 de diciembre de	al 31 de diciembre de
			2022	2021	2022	2021
			%	%	MUS\$	MUS\$
Latam Airlines Perú S.A.	Extranjera	Perú	0,19000	0,19000	643	(5.553)
Lan Cargo S.A. y Filiales	93.383.000-4	Chile	0,10196	0,10196	(4.118)	(1.771)
Lan Pax Airlines Group S.A. y Filiales	96.969.680-0	Chile	-	-	967	(182)
Línea Aérea Carguera de Colombia S.A.	Extranjera	Colombia	9,54000	9,54000	551	1.788
Transportes Aereos del Mercosur S.A.	Extranjera	Paraguay	5,02000	5,02000	(116)	67
Total					(2.073)	(5.651)

68

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 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Slots aeroportuarios	625.368	587.214	625.368	587.214
Loyalty program	203.791	190.542	203.791	190.542
Programas informáticos	143.550	136.135	518.971	463.478
Programas informáticos en desarrollo	107.652	104.874	107.651	105.673
Marcas (1)	-	-	37.904	36.723
Otros activos	25	127	1.315	1.315
Total	1.080.386	1.018.892	1.495.000	1.384.945

a) Movimiento de Intangibles distintos de la plusvalía:

	Programas informáticos y otros neto	Programas informáticos en desarrollo	Slots aeroportuarios	Marcas y Loyalty Program (1)	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2021	139.341	68.521	627.742	210.955	1.046.559
Adiciones	-	82.798	-	-	82.798
Retiros	(275)	(429)	-	-	(704)
Traspaso programas informáticos y otros	46.144	(45.657)	-	(352)	135
Diferencia por conversión filiales	(3.571)	(359)	(40.528)	(14.276)	(58.734)
Amortización	(45.377)	-	-	(5.785)	(51.162)
Saldos al 31 de diciembre de 2021	136.262	104.874	587.214	190.542	1.018.892
Saldos iniciales al 1 de enero de 2022	136.262	104.874	587.214	190.542	1.018.892
Adiciones	47	66.820	-	-	66.867
Retiros	(2.947)	(245)	-	-	(3.192)
Traspaso programas informáticos y otros	61.212	(63.658)	-	-	(2.446)
Diferencia por conversión filiales	3.359	(139)	38.154	13.249	54.623
Amortización	(54.358)	-	-	-	(54.358)
Saldos al 31 de diciembre de 2022	143.575	107.652	625.368	203.791	1.080.386

- (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.

Al 31 de diciembre de 2022 la marca TAM se encuentra totalmente Amortizada.
Ver Nota 2.5

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 2022, asciende a MUS\$ 414.614 (MUS\$ 366.053 al 31 de diciembre de 2021).

b) Test de Deterioro Activos Intangibles de vida útil indefinida

Al 31 de diciembre de 2022 la Sociedad sigue manteniendo solo la UGE “Transporte Aéreo”.

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 diciembre de 2022, de acuerdo a su política, la Compañía realizó la prueba anual de deterioro.

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 período 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 relacionados 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.

Los valores recuperables fueron determinados utilizando los siguientes supuestos:

		UGE Transporte aéreo
Tasa de crecimiento anual (terminal)	%	0,0 – 3,5
Tipo de cambio (1)	RS/US\$	5,40 – 5,63
Tasa de descuento basada en el costo medio ponderado de capital (WACC – Weighted Average Cost of Capital)	%	8,40 – 12,40
Precio de combustible a partir de curvas de precios futuros de los mercados de commodities.	US\$/barril	100 - 130

(1) En línea con las expectativas del Banco Central de Brasil.

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 la unidad generadora de efectivo, y por lo tanto no se detectó deterioro.

La UGE es sensible a las tasas de crecimiento anual, descuento, tipo de cambio y precio del combustible. 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	Aumento precio combustible Máxima
	%	%	(US\$/barril)
UGE Transporte aéreo	12,4	0	130

En ninguno de los casos anteriores se presentó un deterioro de la unidad generadora de efectivo.

NOTA 16 - 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	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
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS
a) Propiedades, plantas y equipos						
Construcciones en curso (1)	388.810	473.797	-	-	388.810	473.797
Terrenos	44.349	43.276	-	-	44.349	43.276
Edificios	124.507	121.972	(55.511)	(61.521)	68.996	60.451
Plantas y equipos	11.135.425	11.024.722	(4.836.926)	(4.462.706)	6.298.499	6.562.016
Aerovues propias (3) (4)	10.427.950	10.377.850	(4.619.279)	(4.237.585)	5.808.671	6.140.265
Otros (2)	707.475	646.872	(217.647)	(225.121)	489.828	421.751
Maquinarias	27.090	25.764	(25.479)	(23.501)	1.611	2.263
Equipamientos de tecnologías de la información	153.355	146.986	(136.746)	(130.150)	16.609	16.836
Instalaciones fijas y accesorios	155.351	147.402	(118.279)	(108.661)	37.072	38.741
Equipos de transporte	51.504	49.186	(46.343)	(44.423)	5.161	4.763
Mejoras de bienes arrendados	202.753	248.733	(42.726)	(115.758)	160.027	132.975
Subtotal propiedades, plantas y equipos	12.283.144	12.281.838	(5.262.010)	(4.946.720)	7.021.134	7.335.118
b) Activos por derechos de uso						
Aerovues (3)	4.391.690	5.211.153	(3.064.869)	(3.109.411)	1.326.821	2.101.742
Otros	246.078	243.014	(182.372)	(190.007)	63.706	53.007
Subtotal activos por derechos de uso	4.637.768	5.454.167	(3.247.241)	(3.299.418)	1.390.527	2.154.749
Total	16.920.912	17.736.005	(8.509.251)	(8.246.138)	8.411.661	9.489.867

- (1) Al 31 de diciembre de 2022, incluye anticipos pagados a los fabricantes de aeronaves por MUSS 357.979 (MUSS 368.625 al 31 de diciembre de 2021).
- (2) Considera principalmente, rotables y herramientas.
- (3) Dado el Procedimiento Capítulo 11, durante el primer semestre del 2021, fueron rechazadas 13 aeronaves de los cuales corresponden a 4 Propiedades, plantas y equipos, (4 A350) y 9 pertenecen a Activo por derecho de uso, (2 A320, 7 A350).
- (4) Al 31 de diciembre de 2022, seis aeronaves A320 y veintiocho A319 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 en curso		Edificios neto	Plantas y equipos neto	Equipamientos de tecnologías de la información neto	Instalaciones fijas y accesorios neto	Vehículos de motor neto	Mejoras de bienes arrendados neto	Propiedades, plantas y equipos neto
	MUSS	MUSS							
Saldos iniciales al 1 de enero de 2021	377.961	42.978	65.207	7.698.969	14.831	49.199	396	74.408	8.323.949
Adiciones	84.392	1.550	92	563.023	6.455	6	17	6.543	662.078
Desapropiaciones	-	-	-	(169)	(26)	-	(17)	-	(523)
Rechazos flota (*)	-	-	-	(469.878)	-	-	-	(46.816)	(516.694)
Retiros	(279)	-	-	(44.684)	(212)	(1.885)	-	(26)	(47.086)
Gastos por depreciación	-	-	(4.074)	(20.249)	(2.245)	(8.308)	(63)	(11.649)	(48.782)
Diferencia por conversión filiales	(1.720)	(1.252)	(853)	(19.199)	(404)	(1.752)	(11)	(13.074)	(38.245)
Otros incrementos (disminuciones) (**)	13.443	-	59	(538.996)	537	1.786	1	123.589	(399.581)
Total cambios	95.836	298	(4.756)	(1.130.252)	2.005	(10.450)	(71)	58.567	(988.831)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2021	473.797	43.276	60.451	6.568.717	16.836	38.741	325	132.975	7.335.118
Saldos iniciales al 1 de enero de 2022	473.797	43.276	60.451	6.568.717	16.836	38.741	325	132.975	7.335.118
Adiciones	16.332	-	-	843.808	6.426	113	258	27.160	894.097
Desapropiaciones	-	-	-	(4.140)	-	(264)	(3)	-	(4.407)
Retiros	(75)	-	(2)	(42.105)	(24)	(836)	-	(313)	(43.305)
Gastos por depreciación	-	-	(3.285)	(669.059)	(5.662)	(7.914)	(55)	(13.071)	(699.046)
Diferencia por conversión filiales	(1.242)	1.073	918	11.527	(84)	2.365	(28)	7.593	22.082
Otros incrementos (disminuciones) (**)	(99.962)	-	10.914	(403.950)	(883)	4.867	(74)	5.683	(483.405)
Total cambios	(84.987)	1.073	8.545	(263.869)	(227)	(1.669)	98	27.052	(313.984)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2022	388.810	44.349	68.996	6.304.848	16.609	37.072	423	160.027	7.021.134

(*) Considera bajas por el Procedimiento Capítulo 11.

(**) Al 31 de diciembre 2022 considera las salidas de seis aeronaves A320 MUSS (29.328) y de veintiocho aeronaves A319 MUSS (373.410), clasificadas en el rubro Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición como mantenidos para la venta. Al 31 de diciembre 2021 considera el cambio de contrato a arrendamiento operativo de dos aeronaves B787 MUSS (397.569) y seis aeronaves A320N MUSS (284.952), (ver Nota 13).

73

(b) Activos por derecho de uso

	Activos por derecho de uso		
	Aeronaves	Otros	neto
	MUSS	MUSS	MUSS
Saldos iniciales al 1 de enero de 2021	2.338.042	68.277	2.406.319
Adiciones	537.995	1.406	539.401
Rechazos flota (*)	(573.047)	(4.577)	(577.624)
Gastos por depreciación	(317.616)	(16.597)	(334.213)
Diferencia por conversión filiales	(574)	(1.933)	(2.507)
Otros incrementos (disminuciones) (**)	116.942	6.431	123.373
Total cambios	(236.300)	(15.270)	(251.570)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2021	2.101.742	53.007	2.154.749
Saldos iniciales al 1 de enero de 2022	2.101.742	53.007	2.154.749
Adiciones	372.571	13.087	385.658
Gastos por depreciación	(249.802)	(16.368)	(266.170)
Diferencia por conversión filiales	919	1.392	2.311
Otros incrementos (disminuciones) (***)	(898.609)	12.588	(886.021)
Total cambios	(774.921)	10.699	(764.222)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2022	1.326.821	63.706	1.390.527

(*) Considera bajas por el Procedimiento Capítulo 11.

(**) Considera las Renegociaciones de 92 aeronaves (1 A319, 37 A320, 12 A320N, 19 A321, 1 B767, 6 B777 y 16 B787).

(***) Considera las Renegociaciones de 115 aeronaves (1 A319, 39 A320, 14 A320N, 30 A321, 1 B767, 6 B777 and 24 B787)

74

(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 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
Boeing 767	300ER	15	16	-	-	15	16
Boeing 767	300F	13	12 (1)	1	1	14	13 (1)
Boeing 777	300ER	4	4	6	6	10	10
Boeing 787	800	4	4	6	6	10	10
Boeing 787	900	2	2	19	15	21	17
Airbus A319	100	12 (3)	37	1	7	13	44
Airbus A320	200	88	94	40 (2)	39	128 (2)	133
Airbus A320	NEO	1	-	15	12	16	12
Airbus A321	200	19	18	30	31	49	49
Total		158	187	118	117	276	304

(1) Una aeronave arrendada a Aerotransportes Mas de Carga S.A. de C.V. Fue devuelta a LATAM Airlines Group S.A. en el 2022.

(2) Una aeronave con arrendamiento operativo corto plazo, no se considera valor por derecho de uso.

(3) Veintiocho aeronaves A319 fueron clasificadas al rubro activos no corrientes o grupos de activos para su disposición como mantenidos para la venta, (ver Nota 13)

(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, Familia Airbus 320 y Boeing 767 300F que consideran un valor residual menor, debido a la extensión de su vida útil a 22, 25 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 (1)	Nombre empresa acreedora	Activos comprometidos	Flota	Al 31 de diciembre de 2022		Al 31 de diciembre de 2021	
				Deuda vigente	Valor libro	Deuda vigente	Valor libro
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Wilmington Trust Company	MUFG	Aviones y motores	Airbus A319	4.554	13.205	58.611	259.036
			Airbus A320	33.154	203.788	51.543	227.604
			Boeing 767	35.043	164.448	46.779	168.315
			Boeing 777	141.605	144.065	144.358	141.620
Credit Agricole	Credit Agricole	Aviones y motores	Airbus A319	3.518	5.311	1.073	6.419
			Airbus A320	195.864	161.397	139.192	117.130
			Airbus A321 / A350	6.192	4.827	30.733	27.427
			Boeing 767	9.121	23.323	10.404	30.958
			Boeing 787	60.305	34.077	91.797	38.551
Bank Of Utah	BNP Paribas	Aviones y motores	Boeing 787	184.199	221.311	198.475	233.501
Citibank N.A.	Citibank N.A.	Aviones y motores	Airbus A319	-	-	27.936	45.849
			Airbus A320	-	-	128.030	181.224
			Airbus A321	-	-	41.599	75.092
			Airbus A350	-	-	15.960	26.507
			Boeing 767	-	-	90.846	181.246
			Boeing 787	-	-	23.156	17.036
			Rotables	-	-	162.477	134.846
UMB Bank	MUFG	Aviones y motores	Airbus A320	-	-	166.712	258.875
Total garantías directas				673.555	975.752	1.429.681	2.171.236

Para los créditos sindicados, dadas las características propias del mismo, el agente de la garantía es el representante de los acreedores.

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 2022, asciende a MUS\$ 1.037.122 (MUS\$ 1.200.382 al 31 de diciembre de 2021). El valor libro de los activos con garantías indirectas al 31 de diciembre de 2022, asciende a un monto de MUS\$ 2.306.233 (MUS\$ 2.884.563 al 31 de diciembre de 2021).

Al 31 de diciembre de 2021 dado el Procedimiento Capítulo 11 fueron rechazadas cuatro aeronaves correspondientes a Propiedades plantas y equipos, de las cuales cuatro tenían garantías directas y una garantía indirecta.

Al 31 de diciembre de 2022, la Sociedad mantiene vigentes cartas de crédito relacionadas con activos por derecho de uso según el siguiente detalle:

Acreedor Garantía	Nombre deudor	Tipo	Valor MUS\$	Fecha de liberación
GE Capital Aviation Services Ltd.	LATAM Airlines Group S.A.	Tres cartas de crédito	12.198	06-dic-23
Merlin Aviation Leasing (Ireland) 18 Limited	Tam Linhas Aéreas S.A.	Dos cartas de crédito	3.852	15-mar-23
RB Comercial Properties 49				
Emprendimientos Inmobiliarios LTDA	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una carta de crédito	27.091	20-abr-23
			<u>43.141</u>	

(ii) Compromisos y otros

Los bienes totalmente depreciados y compromisos de compras futuras son los siguientes:

	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
Valor bruto de propiedades, plantas y equipos completamente depreciados todavía en uso	266.896	223.608
Compromisos por la adquisición de aeronaves (*)	13.100.000	10.800.000

(*) De acuerdo a precios de lista del fabricante.

Compromisos vigentes de compra de aeronaves:

Fabricante	Año de entrega				Total
	2023	2024	2025	2026-2029	
Airbus S.A.S.	8	8	11	56	83
Familia A320-NEO	8	8	11	56	83
The Boeing Company	2	-	-	-	2
787-9	2	-	-	-	2
Total	10	8	11	56	85

Al 31 de diciembre de 2022, producto de los distintos contratos de compra de aeronaves suscritos con Airbus S.A.S., restan por recibir 83 aeronaves Airbus de la familia A320 con entregas entre el 2023 y 2029. El monto aproximado, de acuerdo a precios lista del fabricante, es de MUS\$ 12.586.000.

Al 31 de diciembre de 2022, producto de los distintos contratos de compra de aeronaves suscritos con The Boeing Company, restan por recibir 2 aeronaves Boeing 787 Dreamliner con fechas de entrega 2023. El monto aproximado, de acuerdo a precios lista del fabricante, es de MUS\$ 600.000.

Al 31 de diciembre 2022, producto de los distintos contratos de arrendamiento operativo de aeronaves suscritos con AerCap Holdings N.V., restan por recibir 8 aeronaves Airbus de la familia A320 Neo con entregas entre el 2023 y 2024.

Al 31 de diciembre 2022, producto de los distintos contratos de arrendamiento operativo de aeronaves suscritos con Air Lease Corporation, restan por recibir 2 aeronaves Airbus de la familia A320 Neo con entregas entre el 2023 y 2024.

Al 31 de diciembre 2022, producto de los distintos contratos de arrendamiento operativo de aeronaves suscritos con Avolon Aerospace Leasing Limited, restan por recibir 3 aeronaves Airbus de la familia A320 Neo con entregas entre el 2023 y 2024.

Al 31 de diciembre 2022, producto de los distintos contratos de arrendamiento operativo de aeronaves suscritos con CDB Aviation, resta por recibir 1 aeronave Airbus de la familia A320 Neo con fecha de entrega 2023.

Al 31 de diciembre 2022, producto de los distintos contratos de arrendamiento operativo de aeronaves suscritos con Air Lease Corporation, restan por recibir 5 aeronaves Airbus modelo A321XLR con entregas entre el 2025 y 2026.

Al 31 de diciembre 2022, producto de los distintos contratos de arrendamiento operativo de aeronaves suscritos con ORIX Aviation Systems Ltd., resta por recibir 4 aeronave Boeing 787 Dreamliner con fecha de entrega 2023.

(iii) Costos por intereses capitalizados en Propiedades, plantas y equipos

		Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		2022	2021
Tasa promedio de capitalización de costos por intereses capitalizados	%	7,12	5,06
Costos por intereses capitalizados	MUS\$	10.575	7.345

(f) Aceptación, enmiendas y rechazo de Contratos Ejecutivos (“Executory Contracts”) y Arrendamientos

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 tuvieron o rechazaron ciertos contratos y arrendamientos (ver Notas 18 y 26). En relación con esto, el Bankruptcy Court aprobó la solicitud de los Deudores de extender la fecha para la cual los Deudores pudieron asumir o rechazar arrendamientos de bienes raíces no residenciales que no hayan vencido hasta el 22 de diciembre de 2020. De conformidad con la Orden de declaración de divulgación, los Deudores tuvieron hasta la Fecha efectiva del plan para asumir o rechazar contratos pendientes y arrendamientos no vencidos.

Además, los Deudores presentaron solicitudes para rechazar ciertos arrendamientos de aeronaves y motores.

Fecha de aprobación del Bankruptcy

Fecha de aprobación del Bankruptcy Court:	Activo rechazado:
29 de enero de 2021	(i) 2 aviones de la familia A 320
23 de abril de 2021	(i) 1 avión Airbus A350-941
14 de mayo de 2021	(i) 6 aviones Airbus A350
17 de junio de 2021	(i) 1 avión Airbus A350-941
24 de junio de 2021	(i) 3 aviones Airbus A350-941
3 de noviembre de 2021	(i) 1 motor Rolls-Royce Trent XWB-84K; y (ii) 1 motor Rolls-Royce International Aero AG V2527M-A5;
5 de enero de 2022	(i) Acuerdo de Términos Generales entre Rolls-Royce PLC y Rolls-Royce Totalcare Services Limited y TAM Linhas Aereas S.A.;
22 de marzo de 2022	(i) 1 motor International Aero Engines AG V2527-A5; y
18 de mayo de 2022	(i) Escritura Marco Correspondiente a la compraventa con arrendamiento posterior de diez aeronaves Airbus A330-200 usadas, nueve aeronaves Airbus A350-900 nuevas, cuatro aeronaves Boeing 787-9 nuevas y dos aeronaves Boeing 787-8 nuevas.

Al 31 de diciembre de 2021, 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 relacionados, lo que originó la baja de los activos y pasivos asociados a estos aviones (ver Nota 18 y 26).

Los contratos rechazados dentro del año 2022 en la tabla anterior no implican cambios en la estructura de activos o pasivos de la Compañía por tratarse de contratos marco de condiciones de compra, contratos de mantenimiento de motores y de arrendamientos de corto plazo que según las políticas contables (ver Nota 2) no deben ser registrados como activos por derecho de uso.

Los Deudores también presentaron solicitudes para celebrar ciertos contratos de arrendamiento de aeronaves nuevas, incluyendo:

Fecha de aprobación del Bankruptcy Court:	MSN Number /Counterparty
8 de marzo de 2021	Vermillion Aviation (nine) Limited, Aviones MSNs 4860 and 4827
12 de abril de 2021	Wilmington Trust Company, únicamente en su calidad de Fiduciario, Aviones MSNs 6698, 6780, 6797, 6798, 6894, 6895, 6899, 6949, 7005, 7036, 7081
30 de mayo de 2021	UMB Bank N.A., únicamente en su calidad de Fiduciario, Aviones MSNs 38459, 38478, 38479, 38461
31 de Agosto de 2021	(i) Avolon Aerospace Leasing Limited o sus

79	
	afiliadas, MSNs 38891, 38893, 38895 (ii) Sky Aero Management Ltd.
23 de febrero de 2022	Vmo Aircraft Leasing, dos Boeing 787-9
17 de marzo de 2022	Avolon Aerospace Leasing Limited, dos Airbus A321neo
17 de marzo de 2022	Air Lease Corporation, tres Airbus A321NX
17 de marzo de 2022	AerCap Ireland, dos Airbus A321-200NEO
18 de marzo de 2022	CDB Aviation Lease Finance DAC, dos Airbus A321NX
14 de abril de 2022	Macquarie Aircraft Leasing Services (Irlanda) Ltd., un Airbus A320-233
29 de junio de 2022	UK Export Finance, cuatro Boeing 787-9
12 de agosto de 2022	Air Lease Corporation, tres Airbus A321XLR
8 de septiembre de 2022	Air Lease Corporation, dos Airbus A321XLR
Además, los Deudores también presentaron solicitudes para celebrar ciertos acuerdos de enmienda de arrendamiento de aeronaves que tuvieron el efecto de, entre otras cosas, reducir las obligaciones de pago de arriendos de los Deudores y extensión del plazo de arrendamiento. Algunas enmiendas también implicaron actualizaciones de los acuerdos de financiación relacionados. Estas enmiendas incluyen:	
Fecha de aprobación del Bankruptcy Court:	Contrato de arrendamiento modificado / Contraparte
14 de abril de 2021	(1) Bank of Utah (2) AWAS 5234 Trust (3) Sapucaia Leasing Limited, PK Airfinance US, LLC and PK Air 1 LP
15 de abril 2021	Aviator IV 3058, Limited
27 de abril 2021	Bank of America Leasing Ireland Co.,
4 de mayo de 2021	(1) NBB Grosbeak Co., Ltd, NBB Cuckoo Co., Ltd., NBB-6658 Lease Partnership, NBB-6670 Lease Partnership y NBB Redstart Co. Ltd. (2) Sky High XXIV Leasing Company Limited y Sky Nigh XXV Leasing Company Limited (3) SMBC Aviation Capital Limited
5 de mayo de 2021	(1) JSA International US Holdings LLC y Wells Fargo Trust Company N.A. (2) Orix Aviation Systems Limited
27 de mayo de 2021	(1) Shenton Aircraft Leasing 3 (Ireland) Limited. (2) Chishima Real Estate Company, Limited y PAAL Aquila Company Limited
28 de mayo de 2021	MAF Aviation 1 Designated Activity Company
30 de mayo de 2021	(1) IC Airlease One Limited (2) UMB Bank, National Association, Macquarie Aerospace Finance 5125-2 Trust y

80	
	Macquarie Aerospace Finance 5178 Limited (3) Wilmington Trust SP Services (Dublin) Limited (4) AerCap Holdings N.V. (5) Bank of America Leasing Ireland Co. (6) Castlelake L.P.
1 de julio 2021	EX-IM Fleet
8 de julio 2021	Greylag Goose Leasing 38887 Compañía de actividad designada
15 de julio de 2021	(1) ECAF I 40589 DAC (2) Wells Fargo Company, National Associates, como Owner Trustee (3) Orix Aviation Systems Limited (4) Wells Fargo Trust Company, N.A.
20 de julio de 2021	(1) Avolon AOE 62 Limited (2) Avolon Aerospace (Ireland) AOE 99 Limited, Avolon Aerospace (Ireland) AOE 100 Limited, Avolon Aerospace (Ireland) AOE 101 Limited, Avolon Aerospace (Ireland) AOE 102 Limited, Avolon Aerospace (Ireland) AOE 103 Limited, Avolon Aerospace AOE 130 Limited, Avolon Aerospace AOE 134 Limited
27 de julio de 2021	(1) Merlin Aviation Leasing (Ireland) 18 Limited (2) JSA International U.S. Holdings, LLC
30 de agosto de 2021	(1) Yamasa Sangyo Aircraft LA1 Kumiai y Yamasa Sangyo Aircraft LA2 Kumiai (2) Dia Patagonia Ltd. y Dia Iguazu Ltd. Condor Leasing Co., Ltd., FC Initial Leasing Ltd., Alma Leasing Co., Ltd., y FI Timothy Leasing Ltd. (3) Platero Fleet (4) SL Alcyone Ltd. (5) NBB Crow Co., Ltd. (6) NBB Sao Paulo Lease Co., Ltd., NBB Rio Janeiro Lease Co., Ltd. y NBB Brasilia Lease LLC (7) Gallo Finance Limited (8) Orix Aviation Systems Limited
Las modificaciones al contrato de arrendamiento se contabilizaron como una modificación de contrato de arrendamiento (ver Nota 18).	
En relación con varios de estos contratos de modificación del contrato de arrendamiento, los Deudores suscribieron estipulaciones de liquidación de reclamaciones por importes adeudados antes de la petición al asumir dichos contratos.	

81

NOTA 17 - IMPUESTOS CORRIENTES Y DIFERIDOS

En el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2022, 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, publicado en el Diario Oficial de la República de Chile, con fecha 24 de febrero de 2020, que actualiza la Legislación Tributaria.

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 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Pagos provisionales mensuales (anticipos)	18.559	32.086	-	-	18.559	32.086
Otros créditos por recuperar	14.474	9.178	-	-	14.474	9.178
Total activos por impuestos corrientes	33.033	41.264	-	-	33.033	41.264

(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 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Provisión de impuesto a la renta	1.026	675	-	-	1.026	675
Total pasivos por impuestos corrientes	1.026	675	-	-	1.026	675

82

(b) Impuestos diferidos

Los saldos de impuestos diferidos son los siguientes:

Conceptos	Activos		Pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Propiedades Plantas y Equipos	(1.006.814)	(1.128.225)	81.326	80.468
Activos por derecho de uso	249.462	715.440	(45)	(68)
Amortizaciones	(88.172)	(44.605)	10	10
Provisiones	(20.563)	111.468	69.519	74.047
Reevaluaciones de instrumentos financieros	2.438	(16.575)	-	-
Pérdidas fiscales	852.654	358.284	(94.005)	(87.378)
Intangibles	-	-	270.512	254.155
Otros	16.910	19.503	17.308	19.777
Total	5.915	15.290	344.625	341.011

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:

(b.1) Desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2021

	Saldo inicial	Reconocimiento	Reconocimiento	Variación	Saldo final
	Activo (pasivo)	en resultado consolidado	en resultado integral	cambiaria	Activo (pasivo)
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Propiedades Plantas y Equipos	(1.396.337)	187.644	-	-	(1.208.693)
Activos por derecho de uso	229.255	486.253	-	-	715.508
Amortizaciones	(65.148)	20.533	-	-	(44.615)
Provisiones	144.030	(103.826)	(2.783)	-	37.421
Reevaluaciones de instrumentos financieros	(18.133)	1.616	(58)	-	(16.575)
Pérdidas fiscales (*)	1.557.737	(1.112.075)	-	-	445.662
Intangibles	(270.681)	(1.394)	-	17.920	(254.155)
Otros	(187)	(87)	-	-	(274)
Total	180.536	(521.336)	(2.841)	17.920	(325.721)

83

(b.2) Desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2022

	Saldo inicial Activo (pasivo)	Reconocimiento en resultado consolidado	Reconocimiento en resultado integral	Variación cambiaría	Saldo final Activo (pasivo)
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Propiedades Plantas y Equipos	(1.208.693)	120.553	-	-	(1.088.140)
Activos por derecho de uso	715.508	(466.001)	-	-	249.507
Amortizaciones	(44.615)	(43.567)	-	-	(88.182)
Provisiones	37.421	(128.070)	567	-	(90.082)
Revaluaciones de instrumentos financieros	(16.575)	19.248	(235)	-	2.438
Pérdidas fiscales (*)	445.662	500.997	-	-	946.659
Intangibles	(254.155)	2.114	-	(18.471)	(270.512)
Otros	(274)	(124)	-	-	(398)
Total	<u>(325.721)</u>	<u>5.150</u>	<u>332</u>	<u>(18.471)</u>	<u>(338.710)</u>

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. En total la Sociedad al 31 de diciembre de 2022 ha dejado de reconocer activos por impuestos diferidos por MUS\$ 3.651.023 (MUS\$ 2.638.473 al 31 de diciembre de 2021) los que incluyen activos por impuestos diferidos relacionados con resultados tributarios negativos de MUS\$ 14.930.487 (MUS\$ 9.030.059 al 31 de diciembre de 2021).

(*) Tal como se indica en la Nota 2c), con fecha 26 de noviembre de 2021, la Compañía presentó el Plan de Reorganización y la Declaración de Divulgación asociada, en el que se incluyen entre otros, las proyecciones financieras y las propuestas de emisión de nuevas acciones y de bonos convertibles, parte de ellos destinados a darse en pago de la deuda anterior a dicha fecha. Con esta información la administración actualizó la evaluación de la recuperabilidad de los activos por impuesto de acuerdo con lo indicado en la Nota 4c) para la Sociedad LATAM Airlines Group en Chile, y determinó que ya no sería probable que se disponga de utilidades tributarias futuras en el período de proyección con los cuales compensar parte de las diferencias temporarias, por lo que registró una Provisión por el activo por impuestos diferidos que estima no será recuperable en el citado período por un monto de MUS\$ 1.251.912. Por otro lado, con fecha 31 de diciembre de 2022 la administración de la filial Lan Cargo S.A., teniendo en consideración proyecciones financieras de años futuros, determinó que no sería probable que se disponga de utilidades tributarias futuras con las cuales compensar parte de las diferencias temporarias, por lo que se registró una provisión por el activo por impuestos diferidos que estima no será recuperable por un monto de MUS\$ 6.173.

84

(Gasto)/ingreso por impuestos diferidos e impuesto a la renta:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2022	2021
	MUS\$	MUS\$
(Gasto)/Ingreso por impuestos a las ganancias		
(Gasto)/Ingreso por impuestos corrientes	(14.064)	(47.139)
Ajustes al impuesto corriente del ejercicio anterior	-	(460)
(Gasto)/Ingreso por impuestos corrientes, neto, total	<u>(14.064)</u>	<u>(47.599)</u>
(Gasto)/Ingreso por impuestos diferidos a las ganancias		
(Gasto)/Ingreso diferido por impuestos relativos a la creación y reversión de diferencias temporarias	5.150	(521.336)
(Gasto)/Ingreso por impuestos diferidos, neto, total	<u>5.150</u>	<u>(521.336)</u>
(Gasto)/Ingreso por impuestos a las ganancias	<u>(8.914)</u>	<u>(568.935)</u>

Composición del (Gasto)/ingreso por impuesto a las ganancias:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2022	2021
	MUS\$	MUS\$
(Gasto)/Ingreso por impuestos corrientes, neto, extranjero	19.573	(9.943)
(Gasto)/Ingreso por impuestos corrientes, neto, nacional	(33.637)	(37.656)
(Gasto)/Ingreso por impuestos corrientes, neto, total	<u>(14.064)</u>	<u>(47.599)</u>
(Gasto)/Ingreso por impuestos diferidos, neto, extranjero	(532)	4.309
(Gasto)/Ingreso por impuestos diferidos, neto, nacional	5.682	(525.645)
(Gasto)/Ingreso por impuestos diferidos, neto, total	<u>5.150</u>	<u>(521.336)</u>
(Gasto)/Ingreso por impuestos a las ganancias	<u>(8.914)</u>	<u>(568.935)</u>

85

Resultado antes de impuesto por la tasa impositiva legal de Chile (27% al 31 de diciembre de 2022 y 2021).

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de		Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2022	2021	2022	2021
	MUS\$	MUS\$	%	%
(Gasto)/Ingreso por impuesto a las garantías utilizando la tasa legal	(363.434)	1.102.736	(27,00)	(27,00)
Efecto impositivo por cambio de tasa legal	9.016	-	0,67	-
Efecto impositivo de tasas en otras jurisdicciones	20.398	54.775	1,52	(1,34)
Efecto impositivo de ingresos ordinarios no imponibles (*)	1.201.618	9.444	89,27	(0,23)
Efecto impositivo de gastos no deducibles impositivamente	(33.855)	(30.928)	(2,52)	0,76
Otros incrementos (disminuciones):				
Impuesto diferido término anticipado de financiamiento de aeronave	90.823	205.458	6,75	(5,03)
Provisión de activos por impuestos diferidos no recuperables	(6.173)	(1.251.912)	(0,46)	30,65
Activo por Impuestos diferidos no registrados	(990.095)	(667.702)	(73,56)	16,35
Otros incrementos (disminuciones)	62.788	9.194	4,66	(0,23)
Total ajustes al gasto por impuestos utilizando la tasa legal	354.520	(1.671.671)	26,33	40,93
(Gasto)/Ingreso por impuesto a las garantías utilizando la tasa efectiva	(8.914)	(568.935)	(0,67)	13,93

(*) Al 31 de diciembre de 2022, este monto incluye principalmente MUS\$ 974.826 y MUS\$ 218.775 relacionado con los montos resultantes de la ganancia de la baja de pasivos financieros como resultado de la salida del Capítulo 11, y el costo de emisión de acciones no sujeto a impuestos, respectivamente.

Impuestos diferidos relativos a partidas cargadas al patrimonio neto:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2022	2021
	MUS\$	MUS\$
Efecto por impuesto diferido de los componentes de otros resultados integrales	332	(2.841)

86

NOTA 18 - OTROS PASIVOS FINANCIEROS

La composición de Otros pasivos financieros es la siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$
Corriente		
(a) Préstamos que devengan intereses	629.106	3.869.040
(b) Pasivos por arrendamiento	173.735	578.740
(c) Derivados de cobertura	-	2.734
(d) Derivados de no cobertura	-	2.937
Total corriente	802.841	4.453.451
No corriente		
(a) Préstamos que devengan intereses	3.936.320	3.566.804
(b) Pasivos por arrendamiento	2.042.719	2.381.898
Total no corriente	5.979.039	5.948.702

(a) Préstamos que devengan intereses

Obligaciones con instituciones financieras y títulos de deuda:

	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$
Corriente		
Préstamos a exportadores	-	159.161
Préstamos bancarios (3)	353.284	415.087
Obligaciones garantizadas (5)(6)	17.887	75.593
Otras obligaciones garantizadas (1)(3)	66.239	2.546.461
Subtotal préstamos bancarios	437.410	3.196.302
Obligaciones con el público (3)	33.383	396.345
Arrendamientos financieros (4)(5)(6)(7)	156.285	199.885
Otros préstamos	2.028	76.508
Total corriente (2)	629.106	3.869.040
No corriente		
Préstamos bancarios (3)	1.032.711	106.751
Obligaciones garantizadas (5)(6)	307.174	434.942
Otras obligaciones garantizadas	408.065	178.961
Subtotal préstamos bancarios	1.747.950	720.654
Obligaciones con el público (3)	1.256.416	1.856.853
Arrendamientos financieros (4)(5)(6)(7)	931.954	989.297
Total no corriente (2)	3.936.320	3.566.804
Total obligaciones con instituciones financieras (2)	4.565.426	7.435.844

(1) 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)”. La línea es de carácter garantizado con colateral compuesto por aviones, motores y repuestos, la cual estuvo completamente girada hasta el 3 de Noviembre de 2022. Una vez emergidos del capítulo 11, dicha línea fue completamente repagada y se encuentra disponible para ser utilizada.

(2) 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 9 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.

Luego, con fecha 3 de noviembre, la compañía y todas sus filiales emergieron satisfactoriamente de Capítulo 11.

(3) Con fecha 29 de septiembre de 2020, LATAM Airlines Group S.A. obtuvo un financiamiento Debtor-in-Possession (“DIP”) por un total de US\$ 2.450 millones, que consistió en US\$ 1.300 millones de un tramo A (“Tramo A”) y US\$ 1.150 millones de un tramo C (“Tramo C”), de los cuales US\$ 750 millones fueron proveídos por partes relacionadas. Las obligaciones bajo el DIP fueron garantizadas por activos de propiedad de LATAM y de ciertas filiales, incluyendo, pero no limitado a, acciones, ciertos motores y repuestos.

Con fecha 8 de octubre de 2020, LATAM realizó un giro parcial por US\$ 1.150 millones del Tramo A y Tramo C, y luego, en o alrededor del 22 de junio de 2021, LATAM realizó un giro adicional por US\$ 500 millones del Tramo A y Tramo C.

Con fecha 18 de octubre de 2021, LATAM Airlines Group S.A. obtuvo aprobación de la Corte por un tramo B (“el “Tramo B”) del financiamiento DIP por hasta un total de US\$ 750 millones. Las obligaciones de este Tramo B, al igual que los tramos anteriores, fueron garantizadas con las mismas garantías otorgadas por LATAM y sus filiales sujetas al Procedimiento Capítulo 11, incluyendo sin limitación, mediante prendas sobre acciones, ciertos motores y repuestos. Los siguientes giros del DIP se debían realizar al Tramo B hasta que la proporción girada de este último fuese igual a la de los tramos anteriores. Una vez que esta proporción se igualara, los giros posteriores serían pro-rata.

Con fecha 10 de noviembre de 2021, la Compañía realizó un giro parcial por US\$ 200 millones del Tramo B y posteriormente el 28 de diciembre de 2021, LATAM realizó un nuevo giro por US\$ 100 millones. Con posterioridad a estos giros, LATAM todavía contaba con US\$ 1.250 millones de línea disponible para futuros giros.

Con fecha 14 de marzo 2022, LATAM realizó un giro por MMUS\$ 38,6 del Tramo A, US\$ 227,3 millones del Tramo B y US\$34,1 millones del Tramo C.

El DIP tenía fecha de vencimiento el 8 de abril de 2022, sujeto a una potencial extensión, a elección de LATAM, por 60 días adicionales en el evento que el plan de reorganización de LATAM haya sido confirmado por una orden del Tribunal de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York, pero el plan no sea efectivo aún. Finalmente, destacar que esta extensión no se realizó y que este financiamiento DIP fue pagado en su totalidad el 8 de abril de 2022, siendo reemplazado por un nuevo refundido y modificado Contrato de Crédito DIP.

Con fecha 17 de febrero de 2022, LATAM presentó una propuesta inicial (la “Propuesta Inicial de Financiamiento DIP Refundida y Modificada”) de un texto refundido y modificado del contrato denominado Super-Priority Debtor-In-Possession Term Loan Agreement ante el Tribunal de Quiebras del Distrito Sur de Nueva York.

Con fecha 14 de marzo de 2022, el Directorio de la Sociedad por unanimidad de los directores independientes, acordó aprobar una Nueva Propuesta de Financiamiento DIP Refundida y Modificada, sujeto a la aprobación del Tribunal. El 14 de marzo de 2022 se presentó al Tribunal para su aprobación un nuevo texto refundido y modificado del Contrato de Crédito DIP Existente (el “Nuevo Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado”). El Nuevo Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado (i) refinanciaba y sustituía en su totalidad los Tramos A, B y C existentes en el Contrato de Crédito DIP Existente; (ii) contemplaba una fecha de vencimiento acorde con el calendario que los Deudores preveían para emerger del Procedimiento Capítulo 11; e (iii) incluía ciertas reducciones en las comisiones e intereses en comparación con el Contrato de Crédito DIP Existente y la Propuesta Inicial de Financiamiento DIP Refundida y Modificada. Las obligaciones bajo el DIP fueron garantizadas por activos de propiedad de LATAM y de ciertas de sus filiales, incluyendo, pero no limitado a, acciones, ciertos motores y repuestos.

Con fecha 8 de abril de 2022 se suscribió un texto refundido y modificado (el “Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado”) del Contrato de Crédito DIP Original, el cual modificó y refundió dicho contrato y repagó las obligaciones pendientes de pago bajo el mismo (esto es, bajo sus Tramos A, B y C). El monto total del Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado fue de MMUS\$ 3.700 millones. El Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado (i) incluyó ciertas reducciones en las comisiones e intereses en comparación con el Contrato de Crédito DIP Existente; y (ii) contempló una fecha de vencimiento acorde con el calendario que LATAM preveía para emerger del Procedimiento Capítulo 11. Respecto a esto último, la fecha de vencimiento programada del Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado era el 8 de agosto de 2022, sujeto a posibles extensiones que, en ciertos casos, tenían fecha tope el 30 de noviembre de 2022.

Asimismo, con fecha 8 de abril de 2022, tuvo lugar el desembolso inicial bajo el Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado por la cantidad de US\$ 2.750 millones. Con fecha 28 de abril de 2022 se firmó una modificación a dicho contrato extendiendo la fecha de vencimiento del 8 de agosto de 2022 al 14 de octubre de 2022.

Con fecha 12 de octubre de 2022, dicho Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado fue repagado en su totalidad con el financiamiento DIP-to-Exit, el cual contempló un financiamiento puente para bonos senior garantizados con vencimiento en 2027 por US\$750 millones, US\$750 millones en otro financiamiento puente para bonos senior garantizados con vencimiento en 2029, un Financiamiento a Plazo de US\$750 millones, un financiamiento llamado Junior DIP, por un total de US\$1.146 millones, y, por último, una Línea de Crédito Rotativa de US\$500 millones, la cual no está girada. El financiamiento DIP-to-exit fue colateralizado por activos de propiedad de LATAM

y de ciertas de sus filiales. De estos, el Junior DIP contemplaba una prioridad subordinada al resto de los créditos.

Con fecha 18 de octubre de 2022, los Créditos Puente fueron parcialmente repagados por: i) una emisión de bonos exenta de registro en virtud del U.S. Securities Act de 1933, según sea modificado (la “Ley de Valores”), de conformidad con la Regla 144A y la Regulación S, ambas bajo la Ley de Valores, con vencimiento en 2027 (los “Bonos a 5 Años”), por un monto total de capital de US\$450 millones y ii) una emisión de bonos exenta de registro bajo la Ley de Valores de conformidad con la Regla 144A y la Regulación S, ambas bajo la Ley de Valores, con vencimiento en 2029 (los “Bonos a 7 Años”), por un monto total de capital de US\$700 millones.

En contexto de la salida de la Compañía del Procedimiento Capítulo 11 con fecha 3 de noviembre de 2022, los Créditos Puente se terminaron de pagar con los siguientes ingresos: US\$350 millones correspondiente a un préstamo incremental del Préstamo a Plazo B, US\$450 millones de los Bonos a 5 años; US\$700 millones de los Bonos a 7 años; y el financiamiento de salida por US\$ 1,1 billones con parte de los ingresos obtenidos del aumento de capital implementado en el contexto del proceso de reorganización por un total aproximado de US\$ 10,3 billones, a través de la emisión de nuevas acciones de pago y bonos convertibles.

Con fecha 31 de marzo 2021, el Tribunal de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York aprobó y, subsecuentemente con fecha 13 de abril de 2021, emitió una orden aprobando la moción presentada por la Compañía para extender ciertos contratos de arriendo de 3 aeronaves.

(4) Con fecha 17 de junio de 2021, el Tribunal de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York aprobó la moción presentada por la Compañía para rechazar el contrato de arriendo de una aeronave financiada bajo un lease financiero con un monto de MMUS\$ 130,7.

(5) Con fecha 30 de junio de 2021, el Tribunal de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York aprobó la moción presentada por la Compañía para rechazar el contrato de arriendo de 3 aeronaves financiadas bajo un lease financiero con un monto de MMUS\$ 307,4.

(6) Con fecha 1 de noviembre de 2021, el Tribunal de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York aprobó la moción presentada por la Compañía para rechazar el contrato de arriendo de 1 motor financiado bajo un lease financiero con un monto de MMUS\$ 19,5.

Saldos por monedas que componen los préstamos que devengan intereses:

	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$
Tipo de moneda		
Real brasileño	314.322	338.953
Peso chileno (U.F.)	157.288	639.710
Dólar estadounidense	4.093.816	6.457.181
Total	4.565.426	7.435.844

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2022

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	Tasa efectiva %	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 nominal %	
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$				
Préstamos bancarios																			
0-E	SANTANDER	España	US\$	-	-	70.951	-	-	70.951	173	-	70.951	-	-	71.124	Trimestral	7,26	7,26	
0-E	GOLDMAN SACHS	EE.UU.	US\$	2.750	8.250	22.000	1.067.000	-	1.100.000	30.539	8.250	22.000	939.760	-	1.000.549	Trimestral	18,46	13,38	
Obligaciones con el público																			
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	UF	-	-	-	-	156.783	156.783	505	-	-	-	156.783	157.288	Al Vencimiento	2,00	2,00	
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	-	-	-	-	3	3	-	-	-	-	3	3	Al Vencimiento	1,00	1,00	
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	EE.UU.	US\$	-	-	-	450.000	700.000	1.150.000	-	32.878	-	430.290	669.340	1.132.508	Al Vencimiento	15,00	13,38	
Obligaciones garantizadas																			
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	1.761	6.907	22.890	26.035	126.605	184.198	2.637	6.907	22.212	25.627	126.048	183.431	Trimestral	5,76	5,76	
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	EE.UU.	US\$	2.208	6.110	32.620	33.210	67.457	141.605	2.233	6.110	32.620	33.210	67.457	141.630	Mensual/Trimestral	8,20	8,20	
Otras obligaciones garantizadas																			
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	-	14.667	29.333	231.000	-	275.000	3.837	14.667	26.153	228.880	-	273.537	Trimestral	8,24	8,24	
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	11.345	34.624	66.419	-	-	112.388	11.404	34.624	66.419	-	-	112.447	Trimestral	6,23	6,23	
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	-	-	-	-	-	-	1.470	-	-	-	-	1.470	Al Vencimiento	1,00	1,00	
0-E	EXIMBANK	EE.UU.	US\$	-	-	17.737	36.431	32.444	86.612	237	-	17.738	36.431	32.444	86.850	Trimestral	2,01	1,78	
Arrendamientos financieros																			
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	6.825	5.689	-	-	-	12.514	6.888	5.689	-	-	-	12.577	Trimestral	6,19	5,47	
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	6.596	20.048	1.521	-	-	28.165	6.776	20.048	1.516	-	-	28.340	Trimestral	5,99	5,39	
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	6.419	19.341	53.207	55.696	104.475	239.138	8.545	19.341	52.881	55.478	103.905	240.150	Trimestral	6,44	6,44	
0-E	US BANK	EE.UU.	US\$	16.984	51.532	84.177	-	-	152.693	17.831	51.532	79.805	-	-	149.168	Trimestral	4,06	2,85	
0-E	PK AIRFINANCE	EE.UU.	US\$	1.533	4.664	6.393	-	-	12.590	1.579	4.664	6.393	-	-	12.636	Trimestral	5,97	5,97	
0-E	EXIMBANK	EE.UU.	US\$	-	-	113.668	180.260	152.581	446.509	1.923	-	112.666	178.672	151.236	444.497	Trimestral	3,58	2,79	
0-E	BANK OF UTAH	EE.UU.	US\$	2.321	6.568	20.990	30.557	121.801	182.237	2.321	6.568	20.990	30.557	121.801	182.237	Mensual	10,45	10,45	
Otros préstamos																			
0-E	Varios (*)		US\$	2.028	-	-	-	-	2.028	2.028	-	-	-	-	2.028	Al Vencimiento	-	-	
Total				60.770	178.400	541.906	2.110.189	1.462.149	4.353.414	100.926	211.278	532.344	1.958.905	1.429.017	4.232.470				

(*) Obligación con acreedores por cartas de crédito ejecutadas

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2022

Nombre empresa deudora: TAM S.A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut emp acreedor	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	Merril Lynch Credit Products LLC	EE.UU	BRL	304.549	-	-	-	-	304.549	314.322	-	-	-	-	314.322	Mensual	3,95	3,95
Arrendamientos financieros																		
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	510	1.530	4.080	4.080	7.846	18.046	1.050	1.530	4.080	4.080	7.894	18.634	Semestral / Trimestral	7,23	7,23
Total				305.059	1.530	4.080	4.080	7.846	322.595	315.372	1.530	4.080	4.080	7.894	332.956			
Total consolidado				365.829	179.930	545.986	2.114.269	1.469.995	4.676.009	416.298	212.808	536.424	1.962.985	1.436.911	4.565.426			

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2021
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																		
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	114.000	-	-	-	-	114.000	123.366	-	-	-	-	123.366	Al Vencimiento	2,96	2,96
76.645.030-K	ITAU	Chile	US\$	20.000	-	-	-	-	20.000	22.742	-	-	-	-	22.742	Al Vencimiento	4,20	4,20
0-E	HSBC	Inglaterra	US\$	12.000	-	-	-	-	12.000	13.053	-	-	-	-	13.053	Al Vencimiento	4,15	4,15
Préstamos bancarios																		
97.023.000-9	CORP BANCA	Chile	UF	10.106	-	-	-	-	10.106	11.040	-	-	-	-	11.040	Trimestral	3,35	3,35
0-E	SANTANDER	España	US\$	-	-	106.427	-	-	106.427	135	-	106.427	-	-	106.562	Trimestral	2,80	2,80
0-E	CITIBANK	EE.UU.	UF	60.935	-	-	-	-	60.935	64.293	-	-	-	-	64.293	Al Vencimiento	3,10	3,10
Obligaciones con el público																		
97.030.000-7	BANCO ESTADO	Chile	UF	-	159.679	-	-	343.218	502.897	49.584	159.679	-	-	355.114	564.377	Al Vencimiento	4,81	4,81
0-E	BANK OF NEW YORK	EE.UU.	US\$	-	-	700.000	800.000	-	1.500.000	187.082	-	698.450	803.289	-	1.688.821	Al Vencimiento	7,16	6,94
Obligaciones garantizadas																		
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	16.079	12.412	34.958	37.891	97.135	198.475	17.926	12.412	34.044	37.466	96.379	198.227	Trimestral	1,48	1,48
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	29.054	11.661	32.639	34.970	58.388	166.712	31.375	11.661	32.188	34.733	57.983	167.940	Trimestral	1,64	1,64
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	EE.UU.	US\$	-	2.209	24.703	32.327	85.119	144.358	-	2.209	24.703	32.327	85.119	144.358	Trimestral/Mensual	3,17	1,60
	SWAP Aviones llegados		US\$	10	-	-	-	-	10	10	-	-	-	-	10	Trimestral	-	-
Otras obligaciones garantizadas																		
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	273.199	-	-	-	-	273.199	274.403	-	-	-	-	274.403	Al Vencimiento	1,82	1,82
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	7.551	33.131	91.435	24.816	-	156.933	8.259	33.131	91.255	24.816	-	157.461	Trimestral	1,72	1,72
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	-	600.000	-	-	-	600.000	95	600.000	-	-	-	600.095	Al Vencimiento	2,00	2,00
0-E	BANK OF UTAH	EE.UU.	US\$	-	1.644.876	-	-	-	1.644.876	-	1.630.390	-	-	-	1.630.390	Al Vencimiento	22,71	12,97
0-E	EXIM BANK	EE.UU.	US\$	-	-	-	25.876	37.014	62.890	183	-	-	25.876	37.014	63.073	Trimestral	1,84	1,84
Arrendamientos financieros																		
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	682	1.370	-	-	-	2.052	694	1.370	-	-	-	2.064	Trimestral	3,68	3,23
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	19.101	52.371	12.513	-	-	83.985	19.198	52.371	12.359	-	-	83.928	Trimestral	1,37	0,79
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	7.216	19.537	28.165	-	-	54.918	7.313	19.537	27.905	-	-	54.755	Trimestral	1,56	0,96
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	1.335	15.612	52.010	54.443	138.058	261.458	4.472	15.612	51.647	54.064	137.430	263.225	Trimestral	2,09	2,09
0-E	US BANK	EE.UU.	US\$	16.601	50.373	135.201	17.492	-	219.667	17.755	50.373	127.721	17.188	-	213.037	Trimestral	4,03	2,84
0-E	PK AIRFINANCE	EE.UU.	US\$	800	3.842	11.562	647	-	16.851	903	3.842	11.562	647	-	16.954	Trimestral	1,88	1,88
0-E	EXIM BANK	EE.UU.	US\$	-	-	-	248.354	284.773	533.127	1.771	-	-	244.490	280.341	526.602	Trimestral	2,88	2,03
Otros préstamos																		
0-E	Varios (*)		US\$	55.819	-	-	-	-	55.819	55.819	-	-	-	-	55.819	Al Vencimiento	-	-
Total				644.488	2.607.073	1.229.613	1.276.816	1.043.705	6.801.695	911.471	2.592.587	1.218.261	1.274.896	1.049.380	7.046.595			

(*) Obligación con acreedores por cartas de crédito ejecutadas

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2021
Nombre empresa deudora: TAM S.A. y Filiales, Rut 02.012.862.000-160, 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 %
Préstamos bancarios																		
0-E	NCM	Países Bajos	US\$	619	-	324	-	-	943	666	-	324	-	-	990	Mensual	6,01	6,01
0-E	BANCO BRADESCO	Brasil	BRL	74.661	-	-	-	-	74.661	98.864	-	-	-	-	98.864	Mensual	4,33	4,33
0-E	Merrill Lynch Credit Products LLC	EE.UU.	BRL	185.833	-	-	-	-	185.833	240.089	-	-	-	-	240.089	Mensual	3,95	3,95
Arrendamientos financieros																		
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	433	2.482	2.872	11.539	-	17.326	637	2.481	2.872	11.539	-	17.529	Trimestral	2,74	2,74
0-E	GA Telessis LLC	EE.UU.	US\$	320	1.147	2.695	2.850	3.987	10.999	409	1.147	2.695	2.850	3.987	11.088	Mensual	14,72	14,72
Otros préstamos																		
0-E	DEUTCHEBANK (*)	Brasil	US\$	20.689	-	-	-	-	20.689	20.689	-	-	-	-	20.689	Al Vencimiento		
Total				282.555	3.629	5.891	14.389	3.987	310.451	361.354	3.628	5.891	14.389	3.987	389.249			
Total consolidado				927.043	2.610.702	1.235.504	1.291.205	1.047.692	7.112.146	1.272.825	2.596.215	1.224.152	1.289.285	1.053.367	7.435.844			

(*) Obligación con acreedores por cartas de crédito ejecutadas

94

(b) Pasivos por Arrendamientos:

El movimiento de los pasivos por arrendamiento correspondiente al ejercicio informado es el siguiente:

	Aeronaves	Otros	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2021	3.026.573	94.433	3.121.006
Nuevos contratos	518.478	875	519.353
Término de contratos (*)	(724.193)	(5.300)	(729.493)
Renegociaciones	101.486	5.717	107.203
Pagos	(95.831)	(24.192)	(120.023)
Intereses devengados	88.245	8.334	96.579
Diferencias de cambio	-	3.356	3.356
Diferencia por conversión filiales	-	(2.332)	(2.332)
Otros variaciones	(31.097)	(3.914)	(35.011)
Total cambios	(142.912)	(17.456)	(160.368)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2021	2.883.661	76.977	2.960.638
Saldos iniciales al 1 de enero de 2022	2.883.661	76.977	2.960.638
Nuevos contratos	354.924	13.019	367.943
Término de contratos (*)	(19.606)	-	(19.606)
Renegociaciones	(76.233)	(4.198)	(80.431)
Efecto salida del capítulo 11 (**)	(995.888)	-	(995.888)
Pagos	(154.823)	(26.172)	(180.995)
Intereses devengados	142.939	9.194	152.133
Diferencias de cambio	-	2.279	2.279
Diferencia por conversión filiales	(2)	7.463	7.461
Otros variaciones	-	2.920	2.920
Total cambios	(748.689)	4.505	(744.184)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2022	2.134.972	81.482	2.216.454

(*) 2021 rechazos flota del periodo, 2022 término de contrato por operación.

(**) Corresponde al efecto por salida de capítulo 11 MUS\$679.273 asociados a claims (Baja de activo por derecho de uso por MUS\$639.728 (Ver Nota 24 (4)) y conversión de bonos por MUS\$39.545) y MUS\$316.615 por cambio de tasa IBR.

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 26(c)).

95

(c) Derivados de cobertura

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total derivados de cobertura	
	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Valor justo de derivados de tasa de interés	-	2.734	-	-	-	2.734
Total derivados de cobertura	-	2.734	-	-	-	2.734

(d) Derivados de no cobertura

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total derivados de no cobertura	
	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
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 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$
Swaps de tasas de interés (1)	8.816	(2.734)
Opciones de combustible (2)	12.594	17.641
Opciones de moneda RS/US\$ (3)	191	-

(1) 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.

(2) 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.

96

- (3) Cubre variaciones significativas en los flujos de efectivo esperados asociados a los tipos de cambio, particularmente el de BRL/R\$. Estos contratos se registran como coberturas de flujo de efectivo.

La Sociedad sólo mantiene coberturas de flujo de caja. 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.

Todas las operaciones de cobertura han sido realizadas para transacciones altamente probables, excepto para cobertura de combustible (ver nota 3).

Ver nota 24 (f) para reclasificación a resultados de cada operación de cobertura y los impuestos diferidos relacionados en la Nota 17 b).

NOTA 19 - 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 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUSS	MUSS
Corriente		
(a) Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	1.248.790	1.945.731
(b) Pasivos devengados a la fecha del reporte	379.202	2.893.520
Total cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	<u>1.627.992</u>	<u>4.839.251</u>

(a) Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar:

	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUSS	MUSS
Acreedores comerciales	967.468	1.439.929
Otras cuentas por pagar	281.322	505.802
Total	<u>1.248.790</u>	<u>1.945.731</u>

97

A continuación, se presenta apertura por concepto de los Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar:

	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUSS	MUSS
Mantenimiento	108.402	375.144
Proveedores compras técnicas	136.594	328.811
Asesorías y servicios profesionales	131.991	129.682
Tasas embarque	209.370	171.128
Arriendos, mantenimientos y servicios IT	81.119	143.586
Handling y ground handling	126.464	176.142
Combustible	52.606	77.171
Otros gastos del personal	124.000	90.410
Tasas aeroportuarias y de sobrevuelo	90.386	104.241
Publicidad	37.351	49.865
Servicios a bordo	43.349	56.072
Compañías Aéreas	14.496	11.250
Tripulación	11.428	12.007
Bonos por Cumplimiento de metas	9.450	11.144
Servicios terrestres	3.049	6.553
Flota JOL	-	9.891
Otros	68.735	192.634
Total acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	<u>1.248.790</u>	<u>1.945.731</u>

b) Pasivos devengados:

	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUSS	MUSS
Mantenión aeronaves y motores (1)	184.753	1.166.181
Gastos de personal devengados	81.857	59.327
Cuentas por pagar al personal (2)	74.802	58.153
Otros reclamos acordados (3)	-	1.575.005
Otros pasivos devengados	37.790	34.854
Total pasivos devengados	<u>379.202</u>	<u>2.893.520</u>

(1) Al 31 de diciembre de 2021, estos montos incluyen algunos reclamos acordados con arrendadores de aviones relacionados con el mantenimiento además de reclamos acordados de flota, ambos asociados a las negociaciones producto del procedimiento capítulo 11. Los saldos de Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar para 2021, incluyen los montos que fueron parte del acuerdo de reorganización, producto de la entrada al Procedimiento Capítulo 11 el día 26 de mayo de 2020, y el día 9 de julio para las filiales de LATAM en Brasil. Estos saldos fueron pagados a la salida del Capítulo 11, a partir de noviembre hasta diciembre 2022.

98

(2) Participación en utilidades y bonos (Nota 22 letra b).

(3) Para los otros reclamos acordados, se compensaron MUS\$ 26.145 con el Convert G y MUS\$ 1.548.860 con el Convert I.

NOTA 20 - OTRAS PROVISIONES

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total Pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Provisiones por contingencias (1)						
Contingencias tributarias	8.733	24.330	617.692	490.217	626.425	514.547
Contingencias civiles	5.490	3.154	119.483	92.955	124.973	96.109
Contingencias laborales	350	388	175.212	98.254	175.562	98.642
Otros	-	-	13.180	21.855	13.180	21.855
Provisiones Investigación						
Comisión Europea (2)	-	-	2.397	9.300	2.397	9.300
Total otras provisiones (3)	<u>14.573</u>	<u>27.872</u>	<u>927.964</u>	<u>712.581</u>	<u>942.537</u>	<u>740.453</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.

- (2) 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.
- (3) El total de Otras provisiones al 31 de diciembre de 2022 y 31 de diciembre de 2021, incluye el valor razonable 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.

99

Movimiento de provisiones:

	Investigación			Total
	Contingencias (1)	Comisión Europea (2)	Contratos Onerosos	
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	
Saldos iniciales al 1 de enero de 2021	558.036	10.097	44.000	612.133
Incremento en provisiones	403.229	-	-	403.229
Provisión utilizada	(84.497)	-	-	(84.497)
Diferencia por conversión filiales	(25.531)	-	-	(25.531)
Reverso de provisiones	(119.029)	-	(44.000)	(163.029)
Diferencia de cambio	(1.055)	(797)	-	(1.852)
Saldos al 31 de diciembre de 2021	<u>731.153</u>	<u>9.300</u>	<u>-</u>	<u>740.453</u>
Saldos iniciales al 1 de enero de 2022	731.153	9.300	-	740.453
Incremento en provisiones	687.558	-	-	687.558
Provisión utilizada	(63.087)	-	-	(63.087)
Diferencia por conversión filiales	28.655	-	-	28.655
Reverso de provisiones	(427.979)	(6.630)	-	(434.609)
Diferencia de cambio	(16.160)	(273)	-	(16.433)
Saldos al 31 de diciembre de 2022	<u>940.140</u>	<u>2.397</u>	<u>-</u>	<u>942.537</u>

- (1) Saldos acumulados incluyen depósito judicial entregado en garantía, con respecto al “Fundo Aeroviario” (FA), por MMUS\$ 74, 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 2022 se encuentra descrita en la Nota 30 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 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 antes mencionada. El 31 de mayo de 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. El 30 de marzo de 2022 el Tribunal Europeo emitió su fallo y rebajó el importe de nuestra multa de 8.220.000 Euros a 2.240.000 Euros. Este fallo puede ser recurrido por ambas partes antes del 15 de junio de 2022. Asimismo, el 17 de diciembre de 2020 la Comisión Europea había presentado una prueba de reclamación por el total del importe de la multa de 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. El importe de esta reclamación podría ser modificado sujeto a la eventual apelación del fallo del Tribunal Europeo. La etapa procesal al 31 de diciembre de 2022 se encuentra descrita en la Nota 30 en el punto 2 juicios recibidos por LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

NOTA 21 - OTROS PASIVOS NO FINANCIEROS

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total Pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Ingresos diferidos (1)(2)	2.533.081	2.273.137	420.208	512.056	2.953.289	2.785.193
Impuesto a las ventas	7.194	3.870	-	-	7.194	3.870
Retenciones	40.810	31.509	-	-	40.810	31.509
Otros impuestos	12.045	4.916	-	-	12.045	4.916
Otros pasivos varios	49.121	19.144	-	-	49.121	19.144
Total otros pasivos no financieros	<u>2.642.251</u>	<u>2.332.576</u>	<u>420.208</u>	<u>512.056</u>	<u>3.062.459</u>	<u>2.844.632</u>

Movimiento Ingresos diferidos

	Ingresos diferidos							
	Saldo inicial	(1) Reconocimiento	Uso	Fidelización (acreditación y canje)	Caducidad pasajes	Diferencia de conversión	Otros	Saldo final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2021	2.738.888	4.221.168	(4.053.345)	(12.091)	(114.227)	-	4.800	2.785.193
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2022	2.785.193	9.772.469	(9.077.188)	(241.201)	(314.027)	4.585	23.458	2.953.289

(1) El saldo comprende, principalmente, ingresos diferidos por servicios no prestados al 31 de diciembre de 2022 y 31 de diciembre de 2021; 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.

(2) Al 31 de diciembre de 2022, los Ingresos diferidos incluyen MUS\$ 41.318 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\$ 30.408 por este concepto.

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2021, 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.

102

NOTA 22 - PROVISIONES POR BENEFICIOS A LOS EMPLEADOS

	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$
Prestaciones por jubilación	45.076	35.075
Prestaciones por renunciaciones	6.365	5.817
Otras prestaciones	42.047	15.341
Total provisiones por beneficios a los empleados	93.488	56.233

a) Movimiento de las prestaciones por jubilación, renunciaciones y otras prestaciones:

	Saldo inicial	Aumento/ (disminución) provisión servicios corrientes	Beneficios pagados	(Garancia)/ Pérdida Actuarial	Aumento/ (disminución) ajuste de conversión	Saldo final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2021	74.116	(11.391)	(5.136)	10.018	(11.374)	56.233
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2022	56.233	53.254	(4.375)	(9.935)	(1.689)	93.488

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	
	2022	2021
Tasa de descuento	5,37%	5,81%
Tasa esperada de incremento salarial	5,23%	3,00%
Tasa de rotación	5,14%	5,14%
Tasa de mortalidad	RV-2014	RV-2014
Tasa de inflación	3,61%	3,44%
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.

103

A continuación, se presenta el análisis de sensibilidad para dichas variables:

	Efecto en el pasivo	
	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$
Tasa de descuento		
Cambio Obl. Dev. a cierre por incremento en 100 p.b.	(3.308)	(2.642)
Cambio Obl. Dev. a cierre por disminución de 100 p.b.	3.724	2.959
Tasa de Crecimiento Salarial		
Cambio Obl. Dev. a cierre por incremento en 100 p.b.	3.520	2.849
Cambio Obl. Dev. a cierre por disminución de 100 p.b.	(3.216)	(2.613)

(b) Provisión por beneficio, corto plazo:

	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$
Participación en utilidades y bonos (*)	74.802	58.153

(*) Cuentas por pagar al personal (Nota 19 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	
	2022	2021
	MUS\$	MUS\$
Sueldos y salarios	(1.024.304)	(825.792)
Beneficios a corto plazo a los empleados	(121.882)	(122.650)
Otros gastos de personal	(120.150)	(93.457)
Total	(1.266.336)	(1.041.899)

NOTA 23 - CUENTAS POR PAGAR, NO CORRIENTES

	Al 31 de diciembre de 2022 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$
Mantenimiento aeronaves y motores	249.710	276.816
Flota (JOL)	40.000	124.387
Tasas Aeroportuarias y de Sobrevuelo	19.866	26.321
Provisión vacaciones y gratificaciones	16.539	14.545
Otros pasivos varios	169	30.357
Total cuentas por pagar, no corrientes	<u>326.284</u>	<u>472.426</u>

NOTA 24 - 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 2022, es la cantidad de MUS\$ 13.298.486, dividido en 605.231.854.725 acciones (MUS\$ 3.146.265 dividido en 606.407.693 acciones al 31 de diciembre de 2021), de una misma y única serie, nominativas, de carácter ordinario, sin valor nominal. El total de acciones autorizadas de la Sociedad, al 31 de diciembre de 2022, corresponde a 606.407.693.000 acciones. 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.

En Junta Extraordinaria de Accionistas de la Compañía celebrada el 5 de julio de 2022, se acordó a aumentar el capital de la Compañía en US\$ 10.293.269.524, mediante la emisión de 73.809.875.794 acciones de pago y 531.991.409.513 acciones de respaldo, todas ordinarias, de una misma y única serie, sin valor nominal, de los cuales: (a) US\$ 9.493.269.524, representados por 531.991.409.513 nuevas acciones, a ser destinadas a responder a la conversión de los Bonos Convertibles, según este término se define más adelante (las "Acciones de Respaldo"); y (b) US\$ 800.000.000, representados por 73.809.875.794 nuevas acciones, de pago (las "Nuevas Acciones de Pago"), a ser ofrecidas preferentemente a los accionistas. Con fecha 12 de septiembre de 2022 se dio inicio a la colocación preferente de los Bonos Convertibles y a su vez de las Nuevas Acciones de Pago, finalizando en las siguientes fechas, según se explica a continuación:

1. Con fecha 12 de octubre de 2022 concluyó el periodo legal de 30 días de opción preferente (el "POP") de (i) las 73.809.875.794 Nuevas Acciones de Pago, emitidas e inscritas en el Registro de Valores de la Comisión para el Mercado Financiero ("CMF"); y (ii) los US\$ 1.257.002.540 bonos convertibles en acciones Serie G, los US\$ 1.372.839.695 bonos convertibles en acciones Serie H y los US\$ 6.863.427.289 bonos convertibles en acciones Serie I, todos inscritos en el Registro de Valores de la CMF (conjuntamente, los "Bonos Convertibles").

2. Con fecha 13 de octubre de 2022, tuvo lugar la segunda vuelta de suscripción de las Nuevas Acciones de Pago, en la cual tuvieron derecho a participar los accionistas o cesionarios que suscribieron Nuevas Acciones de Pago en el POP y que manifestaron a LATAM, al tiempo de la suscripción, su intención de participar en la Segunda Vuelta.

3. Conforme a lo previamente informado, el remanente fue colocado, con sujeción a la normativa legal y reglamentaria aplicable, conforme a las reglas que gobiernan la oferta de las Nuevas Acciones de Pago y los Bonos Convertibles, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 10 del Reglamento de la Ley de Sociedades Anónimas. Dicha colocación incluyó, entre otras cosas, la colocación de parte del remanente entre (i) un grupo de acreedores valistas de LATAM representados por Evercore y ciertos tenedores de bonos chilenos emitidos por LATAM (conjuntamente, los "Acreedores Soportantes"); y (ii) Delta Air Lines, Inc., Qatar Airways Investments (UK) Ltd. y el grupo Cueto (conjuntamente, los "Accionistas Soportantes"; y éstos conjuntamente con los Acreedores Soportantes, las "Partes Soportantes") conforme a sus respectivos acuerdos de compromiso de soporte (los "Acuerdos de Compromiso de Soporte").

4. Para efectos de lo anterior, la Sociedad ejerció sus derechos bajo los Acuerdos de Compromiso de Soporte, y requirió en consecuencia a las Partes Soportantes que suscriban y paguen la parte que les corresponda en el Remanente conforme a lo dispuesto en dichos acuerdos. Atendido el periodo de fondeo contemplado en los Acuerdos de Compromiso de Soporte, la Sociedad logró salir de su proceso de Capítulo 11 con fecha efectiva del 3 de noviembre de 2022. En consecuencia, con esa misma fecha la Sociedad, junto con sus diversas filiales que fueron parte del Procedimiento Capítulo 11, emergieron del mismo (Ver Nota 2, c).

5. Como parte de la implementación de su Plan de Reorganización en el marco de la salida de Capítulo 11, LATAM emitió US\$800 millones en Nuevas Acciones de Pago y US\$9.493.269.524 mediante la emisión de tres clases de Bonos Convertibles en acciones de la Sociedad, equivalentes a un total de 605.801.285.307 acciones de pago. Al 31 de diciembre de 2022, del referido aumento de capital se suscribieron y pagaron 604.625.447.032 acciones, equivalentes a MUS\$ 10.152.221 y se han generado costos de emisión y colocación de acciones y bonos convertibles por MUS\$ 810.279, los cuales se presentan formando parte del rubro Otras reservas y serán reclasificados al "capital pagado" una vez que se apruebe dicha transferencia en una próxima Junta Extraordinaria de Accionistas.

(b) Movimiento de acciones autorizadas

La siguiente tabla muestra el movimiento de las acciones autorizadas, completamente pagadas y acciones de respaldo a ser entregadas en caso que sea ejercida la respectiva opción de conversión bajo los bonos convertibles actualmente emitidos por la Sociedad:

106

Movimiento acciones autorizadas:

	Al 31 de diciembre de 2022				Al 31 de diciembre de 2021		
	Número de acciones autorizadas	Número de Acciones pagadas o entregadas en virtud del ejercicio de la opción de conversión	Número de acciones de respaldo de los bonos convertibles pendientes de colocar	Número de acciones a suscribir o no utilizadas	Número de acciones autorizadas	Número de acciones suscritas y pagadas	Número de acciones a suscribir o no utilizadas
Saldo inicial	606.407.693	606.407.693	-	-	606.407.693	606.407.693	-
Nuevas acciones de pago (ERO)	73.809.875.794	73.809.875.794	-	-	-	-	-
Bono Convertible G	19.992.142.087	18.820.511.197	960.098	1.170.670.792	-	-	-
Bono Convertible H	126.661.409.136	126.657.203.849	4.205.287	-	-	-	-
Bono Convertible I	385.337.858.290	385.337.856.192	-	2.098	-	-	-
Subtotal	605.801.285.307	604.625.447.032	5.165.385	1.170.672.890	-	-	-
Saldo final	606.407.693.000	605.231.854.725	5.165.385	1.170.672.890	606.407.693	606.407.693	-

(c) Capital social

El siguiente cuadro muestra el movimiento del capital social:

Movimiento acciones totalmente pagadas:

	Capital Pagado MUS\$
Saldo inicial al 1 de enero de 2021	3.146.265
No existen movimientos de acciones pagadas durante el ejercicio 2021	-
Saldo final al 31 de diciembre de 2021	3.146.265
Saldo inicial al 1 de enero de 2022	3.146.265
Nuevas acciones de pago (ERO)	800.000
Bono Convertible G Opciones de conversión de bonos convertibles ejercidas durante el año - Bonos Convertibles (1)	1.115.996
Bono Convertible H Opciones de conversión de bonos convertibles ejercidas durante el año - Bonos Convertibles	1.372.798
Bono Convertible I Opciones de conversión de bonos convertibles ejercidas durante el año - Bonos Convertibles (2)	6.863.427
Subtotal	10.152.221
Saldo final al 31 de diciembre de 2022	13.298.486

(1) Sólo incorpora bonos convertidos entregados en dación de pago correspondiente a liquidación de reclamos del Capítulo 11.

(2) Parte de los Bonos Convertibles fueron para liquidación de reclamos del Capítulo 11.

(d) Acciones propias en cartera

Al 31 de diciembre de 2022, 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.

107

(e) Otras participaciones en el patrimonio – Bonos convertibles

(e.1) Suscripción de bonos

Los Bonos Convertibles fueron emitidos para ser colocados a cambio de un aporte de efectivo, en dación en pago de acreencias reconocidas en el Procedimiento Capítulo 11 o una combinación de ambos. Los Bonos Convertibles emitidos para ser colocados a cambio de efectivo fueron valuados a valor razonable (al efectivo recibido). Los Bonos convertibles emitidos para ser entregados en dación en pago de otros pasivos fueron valuados considerando el descuento acordado a cada grupo de pasivos a la fecha de salida. La siguiente tabla muestra los 3 Bonos Convertibles a sus valores nominales ajustados, si lo hubiese, para determinar sus valores razonables y el monto de los costos de transacción. El componente de deuda es deducido para determinar la porción de capital. La porción de capital se registra en Otras participaciones en el patrimonio al momento en que se emiten los Bonos Convertibles.

Conceptos	Bono Convertible G MUS\$	Bono Convertible H MUS\$	Bono Convertible I MUS\$	Total Bonos Convertibles MUS\$
Valor Nominal	1.115.996	1.372.837	6.863.427	9.352.260
Ajuste al valor razonable de los bonos convertibles a la fecha de emisión	(923.616)	-	(2.686.854)	(3.610.470)
Costos de emisión	-	(24.812)	(705.467)	(730.279)
Subtotal	(923.616)	(24.812)	(3.392.321)	(4.340.749)
Valor razonable de los bonos convertibles	192.380	1.348.025	3.471.106	5.011.511
Componente de deuda a la fecha de emisión	-	(102.031)	-	(102.031)
Componente de patrimonio a la fecha de emisión	192.380	1.245.994	3.471.106	4.909.480

(e.2) Conversión de bonos en acciones

Al 31 de diciembre de 2022 se han convertido en acciones los siguientes bonos:

Conceptos	Bono Convertible G MUS\$	Bono Convertible H MUS\$	Bono Convertible I MUS\$	Total Bonos Convertibles MUS\$
Porcentaje de conversión sobre bonos suscritos	100,000%	99,997%	100,000%	
Opción de conversión de Bonos convertibles ejercidos	1.115.996	1.270.767	6.863.427	9.250.190
Componente deuda Convertida	-	102.031	-	102.031
Total bonos convertidos	1.115.996	1.372.798	6.863.427	9.352.221

La opción de conversión de la emisión de bonos convertibles, clasificados como patrimonio se determina deduciendo el monto del componente de pasivo del valor justo del instrumento compuesto (es decir, el bonos convertibles) en su conjunto. Este se reconoce e incluye en el patrimonio, neto de los efectos del impuesto a las ganancias y no se vuelve a medir posteriormente. Asimismo, la opción de conversión clasificada como patrimonio neto permanecerá en el patrimonio neto hasta que se ejerza la opción de conversión, en cuyo caso, el saldo registrado en el patrimonio

108

neto se transferirá al capital pagado. A la fecha de emisión de estos Estados financieros, la porción no convertida en patrimonio corresponde a MUS\$39.

(e.3) Bonos convertibles

Las condiciones contractuales de los Bonos Convertibles G, H e I consideran la entrega de una cantidad fija de acciones de LATAM Airlines Group S.A. al momento del ejercicio de la opción de conversión de cada uno de ellos. Lo anterior determinó la clasificación de los bonos convertibles como instrumentos de patrimonio, a excepción del Bono H el que considera, además de la entrega de una cantidad fija de acciones, el pago de un 1% de interés anual con ciertas condiciones para su pago y su devengo a partir de 60 días posteriores a la Fecha de Salida. El pago de este interés da origen al reconocimiento de un componente de pasivo para el Bono convertible clase H.

A la fecha de emisión, el valor razonable del componente de pasivo por un monto de MUS\$ 102.031 fue estimado utilizando la tasa de interés vigente en el mercado para instrumentos similares no convertibles.

Los costos de transacción relacionados con el componente de pasivo se incluyen en el valor en libros de la porción de pasivo y se amortizan durante el periodo de los bonos convertibles usando el método de interés efectivo. Al 31 de diciembre de 2022 la porción de deuda ha sido convertida en patrimonio.

(f) 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 2021	37.235	-	37.235
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2022	37.235	-	37.235

Estas reservas dicen relación con los "Pagos basados en acciones", explicados en Nota 33.

(g) Otras reservas varias

Movimiento de Otras reservas varias:

Periodos	Saldo inicial	Transacciones con no controlantes	Reservas legales	Otras reservas varias	Saldo final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2021	2.452.019	(3.383)	(538)	-	2.448.098
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2022	2.448.098	-	-	(4.420.749)	(1.972.651)

109

El saldo de las Otras reservas varias, se compone como sigue:

	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	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 no controlantes (3)	(216.656)	(216.656)
Ajuste del valor justo de bonos convertibles (4)	(3.610.470)	-
Costo de emisión y colocación de acciones y bonos convertibles (5)	(810.279)	-
Otras	(3.558)	(3.558)
Total	(1.972.651)	2.448.098

- (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 razonable 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 distribuible y sólo puede ser capitalizada.
- (3) 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 no controladora en Aerolíneas Regionales de Integración Aires S.A. por un monto de MUS\$ (2) y la adquisición de participación no controladora 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 no controladora de Multiplus S.A. por MUS\$ (184.135)(ver Nota 1), (4), la adquisición de participación no controladora de Latam Airlines Perú S.A a través de LATAM Airlines Group S.A. por un monto de MUS\$ (3.225) y adquisición de la participación no controladora de LAN Argentina S.A. y de Inversora Cordillera a través de Transportes Aéreos del Mercosur S.A. por un monto de MUS\$ (3.383).
- (4) El ajuste al valor razonable de los bonos convertibles emitidos en dación en pago por acuerdos de claims del Capítulo 11 se valuó considerando el descuento que liquidó cada grupo de pasivos a la fecha de surgimiento. Corresponden a: ganancia por descuento de cuentas por pagar y otras cuentas por pagar por MUS\$ 2.550.306 (ver nota 26d), ganancia por descuento de pasivos financieros por MUS\$ 420.436 (ver nota 26e) y ganancia por descuento de pasivos por arrendamiento que se encuentra registrado contra el activo por derecho de uso por MUS\$ 639.728.
- (5) Corresponde al 20% de la suma del compromiso de nuevos fondos de los acreedores soportantes bajo los Bonos Convertibles Serie I y las Nuevas Acciones de Pago, más costos adicionales por extensión del acuerdo de soporte de los acreedores soportantes y accionistas soportantes.

110

(h) 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 por cambios en el valor temporal de dinero de opciones	Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2021	(3.790.513)	(60.941)	-	(25.985)	(3.877.439)
Aumento (disminución) por aplicación de nuevas normas contables	-	380	(380)	-	-
Saldos iniciales re expresado al 1 de enero de 2021	(3.790.513)	(60.561)	(380)	(25.985)	(3.877.439)
Cambio en el valor razonable del instrumento de cobertura reconocido en ORI	-	39.602	(23.692)	-	15.910
Reclasificado de ORI a resultados	-	(16.641)	6.509	-	(10.132)
Impuesto diferido	-	(58)	-	-	(58)
Reservas actuariales por planes de beneficios a los empleados	-	-	-	10.017	10.017
Impuesto Diferido IAS Actuarialespor Beneficios a los empleados	-	-	-	(2.782)	(2.782)
Diferencia por conversión filiales	18.354	(732)	-	-	17.622
Saldos finales al 31 de diciembre de 2021	(3.772.159)	(38.390)	(17.563)	(18.750)	(3.846.862)
Saldos iniciales al 1 de enero de 2022	(3.772.159)	(38.390)	(17.563)	(18.750)	(3.846.862)
Cambio en el valor razonable del instrumento de cobertura reconocido en ORI	-	51.323	(23.845)	-	27.478
Reclasificación de ORI a resultados	-	31.293	19.946	-	51.239
Reclasificación de ORI al valor del activo cubierto	-	(8.143)	-	-	(8.143)
Impuesto diferido	-	(235)	-	-	(235)
Reservas actuariales por planes de beneficios a los empleados	-	-	-	(9.933)	(9.933)
Impuesto Diferido IAS Actuarialespor Beneficios a los empleados	-	-	-	566	566
Diferencia por conversión filiales	(33.401)	694	(160)	-	(32.867)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2022	(3.805.560)	36.542	(21.622)	(28.117)	(3.818.757)

(h.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.

(h.2) Reservas de coberturas de flujo de caja

Se originan por la valorización a valor razonable 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.

111

(h.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.

(i) Ganancias (pérdidas) acumuladas

Movimiento de las Ganancias (pérdidas) acumuladas:

Periodos	Saldo inicial	Resultado del ejercicio	Dividendos	Saldo final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2021	(4.193.615)	(4.647.491)	-	(8.841.106)
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2022	(8.841.106)	1.339.210	-	(7.501.896)

(j) Dividendos por acción

Durante el año 2022 y 2021 no se pagó dividendo.

NOTA 25 - INGRESOS DE ACTIVIDADES ORDINARIAS

Los ingresos de actividades ordinarias se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al al 31 de diciembre de	
	2022	2021
	MUS\$	MUS\$
Pasajeros	7.636.429	3.342.381
Carga	1.726.092	1.541.634
Total	9.362.521	4.884.015

112

NOTA 26 - 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	
	2022	2021
	MUS\$	MUS\$
Combustible	(3.882.505)	(1.487.776)
Otros arriendos y tasas aeronáuticas	(1.036.158)	(755.188)
Mantenimiento de aeronaves	(582.848)	(533.738)
Arriendo de aviones (*)	(202.845)	(120.630)
Comisiones	(167.035)	(89.208)
Servicios a pasajeros	(184.357)	(77.363)
Otros costos de operaciones	(1.136.490)	(959.427)
Total	(7.192.238)	(4.023.330)

(*) Comenzando en el segundo trimestre 2021 la línea de Arriendo de aviones incluye los costos asociados a los pagos por arriendo sobre la base de horas de vuelo (PBH) para los contratos que han sido modificados incorporando esa estructura. Para estos contratos que incluyen al comienzo del periodo pagos variables sobre la base de horas de vuelo (PBH) y posterior a esto pasan a tener cuotas fijas, se procedió a reconocer un activo por derecho de uso y pasivo por arrendamiento por estos montos a la fecha de modificación del contrato. Estos montos continúan amortizándose sobre una base lineal durante el plazo del arrendamiento desde la fecha de modificación de contrato, incluso si al comienzo tienen un periodo de pagos variables. Por lo tanto, y como resultado de la aplicación de la política contable de arrendamientos, el resultado del ejercicio incluye tanto el gasto de arriendo por los pagos variables (Arriendo de Aeronaves) así como también el gasto producto de la amortización del derecho de uso (incluido en la línea depreciación incluida en la letra b)) y el interés del pasivo por arrendamiento (incluido en Pasivos por arrendamiento letra c)).

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2022	2021
	MUS\$	MUS\$
Pagos por arrendamientos de activos de bajo valor	(17.959)	(19.793)
Total	(17.959)	(19.793)

113

(b) Depreciación y amortización

La depreciación y amortización se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2022	2021
	MUS\$	MUS\$
Depreciación (*)	(1.125.154)	(1.114.232)
Amortización	(54.358)	(51.162)
Total	(1.179.512)	(1.165.394)

(*) Se incluye dentro de este monto, la depreciación de las Propiedades, plantas y equipos (Ver Nota 16 (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 2022 es MUS\$ 463.306 (MUS\$ 351.701 para mismo periodo 2021).

(c) Costos financieros

Los costos financieros se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2022	2021
	MUS\$	MUS\$
Intereses préstamos bancarios	(714.310)	(580.193)
Arrendamientos financieros	(45.384)	(46.679)
Pasivos por arrendamientos	(152.132)	(121.147)
Otros instrumentos financieros	(30.577)	(57.525)
Total	(942.403)	(805.544)

La suma de los Costos y gastos por naturaleza presentados en esta nota más los gastos de personal revelados en la Nota 22, 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.

114

(d) Ganancias (pérdidas) de actividades de reestructuración

Las Ganancias (pérdidas) de actividades de reestructuración se detallan a continuación.

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2022	2021
	MUS\$	MUS\$
Renegociación de contratos de flota	(483.068)	(516.559)
Asesorías legales	(323.204)	(91.870)
Indemnizaciones por reestructuración (*)	(80.407)	(46.938)
Rechazo de contratos IT	(2.586)	(26.368)
Rechazo de contratos de flota	-	(1.564.973)
Ajuste valor neto de realización flota disponible para la venta	-	(73.595)
Utilidad efecto salida capítulo 11(**)	2.550.306	-
Otros	18.893	(16.879)
Total	<u>1.679.934</u>	<u>(2.337.182)</u>

(*) Ver Nota 2.1.c.

(**) Ver Nota 24 (g)

(e) Ingresos financieros

Los Ingresos financieros se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2022	2021
	MUS\$	MUS\$
Claims financieros (*)	491.326	-
Utilidad efecto salida capítulo 11 (**)	420.436	-
Efecto cambio tasa arrendamientos financieros	49.824	-
Otros ingresos varios	90.709	21.107
Total	<u>1.052.295</u>	<u>21.107</u>

(*) Ver Nota 34 (a.4.)

(**) Ver Nota 24 (g)

(f) Otras ganancias (pérdidas)

Las Otras ganancias (pérdidas) se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2022	2021
	MUS\$	MUS\$
Compromiso de compra	-	44.000
Ajuste valor neto de realización flota disponible para la venta	(345.410)	-
Otros	(1.667)	(13.326)
Total	<u>(347.077)</u>	<u>30.674</u>

115

NOTA 27 - OTROS INGRESOS, POR FUNCIÓN

Los Otros ingresos, por función se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2022	2021
	MUS\$	MUS\$
Tours	24.068	11.209
Arriendo de aviones	18.164	6.852
Aduanas y almacenaje	30.323	27.089
Mantenimiento	7.995	15.602
Canjes LATAM Pass no aéreos	23.954	40.481
Otros ingresos varios (*)	49.782	126.098
Total	<u>154.286</u>	<u>227.331</u>

(*) Se incluye dentro de este monto MUS\$ 30.408 en diciembre de 2022 y MUS\$ 118.188 en diciembre de 2021 asociados a la compensación de Delta Air Lines Inc por el JBA firmado en 2019.

NOTA 28 - 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:

	31 de diciembre de 2022	31 de diciembre de 2021	31 de diciembre de 2020	2019
	Peso argentino	177,12	102,75	84,14
Real brasileño	5,29	5,57	5,18	4,01
Peso chileno	855,86	844,69	710,95	748,74
Peso colombiano	4.845,35	4.002,52	3.421,00	3.271,55
Euro	0,93	0,88	0,81	0,89
Dólar australiano	1,47	1,38	1,30	1,43
Boliviano	6,86	6,86	6,86	6,86
Peso mexicano	19,50	20,53	19,93	18,89
Dólar neozelandés	1,58	1,46	1,39	1,49
Nuevo sol peruano	3,81	3,98	3,62	3,31
Guaraní paraguayo	7.332,2	6.866,40	6.900,10	6.442,30
Peso uruguayo	39,71	44,43	42,14	37,24

116

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 diciembre de 2022 MUSS	Al 31 de diciembre de 2021 MUSS
<u>Activos corrientes</u>		
Efectivo y equivalentes al efectivo	265.371	262.886
Peso argentino	6.712	6.440
Real brasileño	3.355	9.073
Peso chileno	17.591	9.759
Peso colombiano	8.415	4.745
Euro	19.361	7.099
Dólar estadounidense	168.139	195.264
Otras monedas	41.798	30.506
Otros activos financieros, corriente	14.530	12.728
Peso argentino	3	4
Real brasileño	24	4
Peso chileno	5.778	4.440
Peso colombiano	93	111
Euro	2.483	1.720
Dólar estadounidense	5.709	5.242
Otras monedas	440	1.207
Otros activos no financieros, corrientes	19.425	34.613
Peso argentino	381	5.715
Real brasileño	2.303	1.488
Peso chileno	3.341	20.074
Peso colombiano	544	121
Euro	622	1.936
Dólar estadounidense	4.369	1.106
Otras monedas	7.865	4.173

117

	Al 31 de diciembre de 2022 MUSS	Al 31 de diciembre de 2021 MUSS
<u>Activos corrientes</u>		
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	127.666	144.367
Peso argentino	25.035	6.850
Real brasileño	10.669	53
Peso chileno	31.258	47.392
Peso colombiano	176	455
Euro	12.506	24.548
Dólar estadounidense	9.584	43.418
Otras monedas	38.438	21.651
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	138	502
Peso chileno	31	19
Dólar estadounidense	107	483
Activos por impuestos corrientes	15.623	8.674
Peso argentino	186	322
Real brasileño	669	47
Peso chileno	1.569	681
Peso colombiano	1.921	1.618
Euro	68	70
Dólar estadounidense	2	406
Sol peruano	10.300	4.450
Otras monedas	908	1.080
Total activos corrientes	442.753	463.770
Peso argentino	32.317	19.331
Real brasileño	17.020	10.665
Peso chileno	59.568	82.365
Peso colombiano	11.149	7.050
Euro	35.040	35.373
Dólar estadounidense	187.910	245.919
Otras monedas	99.749	63.067

118

	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MU\$S	MU\$S
<u>Activos no corrientes</u>		
Otros activos financieros, no corrientes	13.366	10.700
Real brasileño	3.495	3.326
Peso chileno	69	62
Peso colombiano	1.344	231
Euro	4.308	2.384
Dólar estadounidense	2.050	2.524
Otras monedas	2.100	2.173
Otros activos no financieros, no corriente	11.909	12.197
Peso argentino	12	32
Real brasileño	8.082	6.924
Dólar estadounidense	3.815	5.241
<u>Activos no corrientes</u>		
Cuentas por cobrar, no corrientes	4.526	3.985
Peso chileno	4.526	3.985
Activos por impuestos diferidos	2.948	6.720
Peso colombiano	2.567	4.717
Dólar estadounidense	20	10
Otras monedas	361	1.993
Total activos no corrientes	32.749	33.602
Peso argentino	12	32
Real brasileño	11.577	10.250
Peso chileno	4.595	4.047
Peso colombiano	3.911	4.948
Euro	4.308	2.384
Dólar estadounidense	5.885	7.775
Otras monedas	2.461	4.166

119

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 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MU\$S	MU\$S	MU\$S	MU\$S
<u>Pasivos corrientes</u>				
Otros pasivos financieros, corrientes	17.062	179.777	602	177.471
Peso argentino	1	1	-	-
Real brasileño	-	31	-	210
Peso chileno	10.697	135.431	602	159.541
Euro	621	259	-	184
Dólar estadounidense	5.558	43.919	-	17.460
Otras monedas	185	136	-	76
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	720.688	772.216	20.995	50.319
Peso argentino	45.345	26.523	3.446	2.335
Real brasileño	48.511	31.013	651	653
Peso chileno	146.395	75.860	1.231	44.438
Peso colombiano	2.330	1.579	31	1.134
Euro	29.502	45.047	11	887
Dólar estadounidense	328.540	474.285	2.883	80
Sol peruano	7.426	2.487	10.886	310
Peso mexicano	12.969	11.297	75	29
Libra esterlina	37.788	45.473	19	86
Peso uruguayo	1.199	775	1.110	58
Otras monedas	60.683	57.877	652	309
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	-	57	-	-
Peso chileno	-	6	-	-
Dólar estadounidense	-	51	-	-
Otras provisiones, corrientes	29	-	11.655	4.980
Peso chileno	-	-	29	25
Otras monedas	29	-	11.626	4.955

120

<u>Pasivos corrientes</u>	<u>Hasta 90 días</u>		<u>91 días a 1 año</u>	
	<u>Al 31 de</u> <u>diciembre de</u> <u>2022</u>	<u>Al 31 de</u> <u>diciembre de</u> <u>2021</u>	<u>Al 31 de</u> <u>diciembre de</u> <u>2022</u>	<u>Al 31 de</u> <u>diciembre de</u> <u>2021</u>
	<u>MUS\$</u>	<u>MUS\$</u>	<u>MUS\$</u>	<u>MUS\$</u>
Otros pasivos no financieros, corrientes	16.315	29.057	9.071	-
Peso argentino	87	1.604	6.563	-
Real brasileño	220	859	11	-
Peso chileno	1.568	1.332	178	-
Peso colombiano	294	941	798	-
Euro	546	1.375	173	-
Dólar estadounidense	12.975	21.174	1.063	-
Otras monedas	625	1.772	285	-
Total pasivos corrientes	754.095	981.129	42.323	232.770
Peso argentino	45.433	28.128	10.009	2.335
Real brasileño	48.731	31.903	662	863
Peso chileno	158.660	212.629	2.040	204.004
Peso colombiano	2.624	2.520	829	1.134
Euro	30.669	46.681	184	1.071
Dólar estadounidense	347.073	539.429	3.946	17.540
Otras monedas	120.905	119.839	24.653	5.823

121

Pasivos no corrientes	Más de 1 a 3 años		Más de 3 años a 5 años		Más de 5 años	
	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2021
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Otros pasivos financieros, no corrientes	32.036	33.205	774	15.375	170.437	359.623
Peso chileno	11.544	1.512	774	896	170.437	355.636
Real brasileño	16	86	-	-	-	-
Euro	1.409	135	-	90	-	-
Dólar estadounidense	18.354	31.413	-	14.389	-	3.987
Otras monedas	713	59	-	-	-	-
Cuentas por pagar, no corrientes	58.449	114.097	-	1.451	-	342
Peso chileno	17.259	41.456	-	1.451	-	342
Dólar estadounidense	39.717	71.339	-	-	-	-
Otras monedas	1.473	1.302	-	-	-	-
Otras provisiones, no corrientes	43.301	49.420	-	-	-	-
Peso argentino	1.917	1.074	-	-	-	-
Real brasileño	37.982	27.532	-	-	-	-
Peso chileno	-	-	-	-	-	-
Peso colombiano	202	255	-	-	-	-
Euro	2.944	10.820	-	-	-	-
Dólar estadounidense	256	9.739	-	-	-	-
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	55.454	44.816	-	-	-	-
Peso chileno	55.454	44.816	-	-	-	-
Total pasivos no corrientes	189.240	241.538	774	16.826	170.437	359.965
Peso argentino	1.917	1.074	-	-	-	-
Real brasileño	37.998	27.618	-	-	-	-
Peso chileno	84.257	87.784	774	2.347	170.437	355.978
Peso colombiano	202	255	-	-	-	-
Euro	4.353	10.955	-	90	-	-
Dólar estadounidense	58.327	112.491	-	14.389	-	3.987
Otras monedas	2.186	1.361	-	-	-	-

122

<u>Resumen general de moneda extranjera:</u>	<u>Al 31 de diciembre de 2022</u> MUS\$	<u>Al 31 de diciembre de 2021</u> MUS\$
Total activos	475.502	497.372
Peso argentino	32.329	19.363
Real brasileño	28.597	20.915
Peso chileno	64.163	86.412
Peso colombiano	15.060	11.998
Euro	39.348	37.757
Dólar estadounidense	193.795	253.694
Otras monedas	102.210	67.233
Total pasivos	1.156.869	1.832.228
Peso argentino	57.359	31.537
Real brasileño	87.391	60.384
Peso chileno	416.168	862.742
Peso colombiano	3.655	3.909
Euro	35.206	58.797
Dólar estadounidense	409.346	687.836
Otras monedas	147.744	127.023
Posición Neta		
Peso argentino	(25.030)	(12.174)
Real brasileño	(58.794)	(39.469)
Peso chileno	(352.005)	(776.330)
Peso colombiano	11.405	8.089
Euro	4.142	(21.040)
Dólar estadounidense	(215.551)	(434.142)
Otras monedas	(45.534)	(59.790)

123

NOTA 29 – GANANCIA (PÉRDIDA) POR ACCION

Ganancia (Pérdida) básica por acción	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2022	2021
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora (MUSS)	1.339.210	(4.647.493)
Promedio ponderado de número de acciones, básico	96.614.464.231 (*)	606.407.693
Ganancia (Pérdida) básicas por acción (US\$)	0,013861	(7,66397)
Ganancia (Pérdida) diluida por acción	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2022	2021
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora (MUSS)	1.339.210 (***)	(4.647.493)
Promedio ponderado de número de acciones, diluido	98.530.451.071 (**)	606.407.693
Promedio ponderado de número de acciones, diluido	98.530.451.071	606.407.693
Ganancia (Pérdida) diluidas por acción (US\$)	0,013592	(7,66397)

(*) Al 31 de diciembre de 2022, el número de las acciones básicas ponderadas consideran 606.407.693 acciones en circulación desde el 1 de enero de 2022 y hasta el 2 de noviembre de 2022. Desde el 3 de noviembre de 2022 y hasta el 31 de diciembre de 2022 aumenta el número de acciones en circulación por el aumento de capital (ERO) y por el incremento diario de los tenedores de bonos convertibles en acciones (Ver movimiento de acciones en Nota 24).

(**) Al 31 de diciembre de 2022, el número de las acciones diluidas ponderadas consideran 606.407.693 acciones desde el 1 de enero de 2022 y hasta el 2 de noviembre de 2022, y 605.801.285.307 acciones en circulación desde el 3 de noviembre de 2022 y hasta el 31 de diciembre de 2022 las cuales incluyen el aumento de capital (ERO) y asumiendo la conversión total de los bonos convertibles que se emitieron a la fecha de salida del Capítulo 11 (Ver movimiento de acciones en Nota 24).

(***) La ganancia (pérdida) atribuible a los tenedores de instrumentos de participación en el patrimonio neto de la controladora, no cambia la ganancia (pérdida) por acción diluida asociada al Bono convertible H, debido a que este Bono fue convertido en acciones inmediatamente después de su emisión y por lo tanto no devengó intereses.

NOTA 30 – CONTINGENCIAS

I. Juicios.

1) Juicios presentados por LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

<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>
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 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 iniciaron 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 subsidiarias (los "Deudores Iniciales") presentaron individualmente una petición voluntaria de reorganización 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 Posteriores" y junto con los Deudores Iniciales, los "Deudores"), incluida TAM Linhas Aereas S.A., presentaron una petición voluntaria de reorganización ante el Tribunal conforme al Capítulo 11 del Código de Quiebra de los Estados Unidos. El 26 de noviembre de 2021, los Deudores presentaron un plan conjunto de reorganización junto con una declaración informativa. El 11 de mayo de 2022, los Deudores presentaron una versión revisada del Plan. El 18 de junio de 2022, el Tribunal de Quiebras emitió una orden confirmando el Plan de Reorganización presentado por Deudores (la "Orden de Confirmación"). El 05 de julio de 2022 la Junta Extraordinaria de Accionistas de LATAM acordó la implementación del Plan de reestructuración y la emisión de los instrumentos requeridos para avanzar con la salida del Procedimiento Capítulo 11. Con fecha 3 de noviembre de 2022 LATAM Airlines Group S.A. junto con sus diversas filiales que fueron parte del Procedimiento Capítulo 11 (los "Deudores"), han emergido del mismo. La citada fecha efectiva (la "Fecha Efectiva") del plan de reorganización y financiamiento de LATAM (el "Plan de Reorganización") fue aprobada y confirmada en el procedimiento de reorganización en los Estados Unidos de América (el "Procedimiento Capítulo 11") en virtud de las normas establecidas en el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos. Con fecha 17 de noviembre de 2022, las 37 filiales de LATAM Airlines Group S.A. presentaron una solicitud para cerrar el Procedimiento Capítulo 11. Con fecha 14 de diciembre de 2022 el Tribunal de Quiebras aprobó la solicitud. A la fecha continúan los procesos de reconciliación de reclamos limitados pendientes bajo Capítulo 11.	MUSS -0-
LATAM Airlines Group S.A.	2º Juzgado Civil de Santiago	C-8553-2020	Solicitud de reconocimiento de procedimiento de reorganización extranjero.	El 01 de junio de 2020, 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 ante el Segundo Juzgado Civil de Santiago la solicitud de reconocimiento de procedimiento de reorganización extranjero como procedimiento principal, conforme a la ley 20.720. El 04 de junio de 2020 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. Teniendo presente que el 3 de noviembre de 2022 se produjo la Fecha Efectiva del plan de reorganización aprobado y confirmado en el procedimiento principal, el 10 de noviembre de 2022, el representante del procedimiento extranjero presentó ante el tribunal su último reporte mensual conforme al Protocolo de Comunicaciones Transfronterizas.	-0-

<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>
Aerovías de Integración Regional S.A.	Superintendencia de Sociedades	-	Solicitud de reconocimiento de procedimiento de reorganización adelantado.	El 4 de junio de 2020, LATAM Airlines Group S.A. y las empresas que fueron admitidas a un procedimiento de reorganización del Capítulo 11 (los “Deudores”) ante el Tribunal de Distrito de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York (el “Tribunal de Quiebras de los Estados Unidos”) solicitaron la Superintendencia de Sociedades de Colombia (la “Superintendencia de Sociedades”) el reconocimiento del procedimiento de reorganización del Capítulo 11 en Colombia sobre la base de la regulación colombiana de insolvencia transfronteriza (Título III de la Ley 1116 de 2006). 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 26 de agosto de 2022, la Superintendencia de Sociedades (i) reconoció la orden dictada por la Corte de Bancarrota el 24 de junio de 2022, por medio de la cual aprobó 8 financiación de salida presentada por Latam Airlines Group S.A. y su filial Aerovías de Integración Regional S.A. y, (ii) autorizó la terminación de las garantías otorgadas en la financiación DIP y la constitución de las nuevas garantías. El 3 de noviembre de 2022, los Deudores notificaron al Tribunal de Quiebras de EE. UU., a los acreedores y a las partes interesadas la fecha de vigencia del Plan de Reorganización.	-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 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. El 13 de mayo de 2021, LATAM Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación. El 18 de mayo de 2021, la Grand Court of Cayman Islands acepta la solicitud, prorrogando el estado de liquidación provisoria hasta el 9 de octubre de 2021. El proceso se mantiene vigente. El 1 de diciembre de 2021, LATAM Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación, solicitud que fue aceptada por la Grand Court of Cayman Islands, prorrogando el estado de liquidación provisoria hasta el 9 de abril de 2022. El proceso se mantiene vigente. El 22 de agosto de 2022, LATAM Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación, solicitud que fue aceptada por la Grand Court of Cayman Islands, prorrogando el estado de liquidación provisoria hasta el 9 de octubre de 2022. El 30 de septiembre de 2022, LATAM Finance Limited hace una solicitud para la validación de ciertas obligaciones para garantizar el financiamiento de salida del DIP y nuevos financiamientos DIP en relación a ciertos contratos de financiamiento celebrados por el Grupo LATAM. El 4 de octubre de 2022, la Grand Court of Cayman Islands aprueba dicha solicitud. El proceso se mantiene vigente.	-0-

126						
<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>	
Peuco Finance Limited	Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidaci6n provisoria.	El 26/05/20 Peuco Finance Limited present6 una solicitud de liquidaci6n provisoria, amparada en el proceso de reorganizaci6n en los Estados Unidos de Am6rica de acuerdo a las normas establecidas en el Capitulo 11 del Titulo 11 del C6digo de los Estados Unidos de Am6rica, la que fue aceptada el 27/05/20 por la Grand Court of the Cayman Islands. El 28 de septiembre de 2020, Peuco Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidaci6n. El 9 de octubre de 2020, la Grand Court of Cayman Islands acepta la solicitud, prorrogando el estado de liquidaci6n provisoria por un per6odo de 6 meses. El proceso se mantiene vigente. El 13 de mayo de 2021, Peuco Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidaci6n. El 18 de mayo de 2021, la Grand Court of Cayman Islands acepta la solicitud, prorrogando el estado de liquidaci6n provisoria hasta el 9 de octubre de 2021. El proceso se mantiene vigente. El 1 de diciembre de 2021, Peuco Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidaci6n, solicitud que fue aceptada por la Grand Court of Cayman Islands, prorrogando el estado de liquidaci6n provisoria hasta el 9 de abril de 2022. El proceso se mantiene vigente. El 22 de agosto de 2022, Peuco Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidaci6n, solicitud que fue aceptada por la Grand Court of Cayman Islands, prorrogando el estado de liquidaci6n provisoria hasta el 9 de octubre de 2022. El 30 de septiembre de 2022, Peuco Finance Limited hace una solicitud para la validaci6n de ciertas obligaciones para garantizar el financiamiento de salida del DIP y nuevos financiamientos DIP en relaci6n a ciertos contratos de financiamiento celebrados por el Grupo LATAM. El 4 de octubre de 2022, la Grand Court of Cayman Islands aprueba dicha solicitud. El proceso se mantiene vigente.	-0-	
Piquero Leasing Limited	Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidaci6n provisoria.	El 08/07/20 Piquero Leasing Limited present6 una solicitud de liquidaci6n provisoria, amparada en el proceso de reorganizaci6n en los Estados Unidos de Am6rica de acuerdo a las normas establecidas en el Capitulo 11 del Titulo 11 del C6digo de los Estados Unidos de Am6rica, la que fue aceptada el 10/07/20 por la Grand Court of the Cayman Islands. El 28 de septiembre de 2020, Piquero Leasing Limited hace una solicitud para suspender la liquidaci6n. El 9 de octubre de 2020, la Grand Court of Cayman Islands acepta la solicitud, prorrogando el estado de liquidaci6n provisoria por un per6odo de 6 meses. El proceso se mantiene vigente. El 13 de mayo de 2021, Piquero Leasing Limited hace una solicitud para suspender la liquidaci6n. El 18 de mayo de 2021, la Grand Court of Cayman Islands acepta la solicitud, prorrogando el estado de liquidaci6n provisoria hasta el 9 de octubre de 2021. El proceso se mantiene vigente. El 1 de diciembre de 2021, Piquero Leasing Limited hace una solicitud para suspender la liquidaci6n, solicitud que fue aceptada por la Grand Court of Cayman Islands, prorrogando el estado de liquidaci6n provisoria hasta el 9 de abril de 2022. El 22 de agosto de 2022, Piquero Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidaci6n, solicitud que fue aceptada por la Grand Court of Cayman Islands, prorrogando el estado de liquidaci6n provisoria hasta la fecha de entrada en vigencia del plan de reorganizaci6n aprobado por el Tribunal de Quiebras de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York el d6a 18 de junio de 2022. El proceso se mantiene vigente.	-0-	

2) Juicios recibidos por LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

<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>
LATAM Airlines Group S.A. y Lan Cargo S.A.	Comisión Europea	-	Investigación por eventuales infracciones a la libre competencia de aerolíneas cargueras, especialmente sobrecarga 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 sobrecarga 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\$8.797 (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 anulo 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. El 30 de marzo de 2022 el Tribunal Europeo emitió su fallo y rebajó el importe de nuestra multa de MUS\$8.797 (8.220.000 Euros) a MUS\$2.397 (2.240.000 Euros). Este fallo fue apelado por LAN Cargo, S.A. y LATAM el 9 de junio de 2022. Todas las otras once aerolíneas también recurrieron el fallo que las afectaba. La Comisión Europea respondió a nuestro recurso el 7 de septiembre de 2022. LAN Cargo, S.A. y LATAM respondieron a los argumentos de la Comisión el 11 de noviembre de 2022. La Comisión Europea tiene de plazo para replicar nuestra defensa hasta el 24 de enero de 2023. El 17 de diciembre de 2020 la Comisión Europea había presentado una prueba de reclamación por el total del importe de la multa (MUS\$8.797 (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. El importe de esta reclamación ha sido modificado sujeto a la eventual apelación del fallo del Tribunal Europeo.	2.397

<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>
Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A.	In the Ovre Romerike Distrtict Court (Noruega) y Directie Juridische Zaken Afdeling Ceveil Recht (Países Bajos)	-	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 sobrecargo 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, radicaron en Inglaterra, Noruega, Países Bajos y Alemania, estando vigentes actualmente solo el proceso de Noruega y Países Bajos.	Los dos procesos aún pendientes, en Noruega y Países Bajos, se encuentran en fase de radicación de pruebas, sin actividad, en el caso de Noruega desde enero de 2014 y desde febrero de 2021, en el caso de Países Bajos, y la cuantía es indeterminada. Posible.	-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: MUSS 10.438; (ii) Norberto Jochmann: MUSS 201; (iii) Hernan Merino: MUSS 102; (iv) Felipe Meyer: MUSS 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.	9.847

129

<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> MUS\$
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 – MUS\$3.478 – R\$18.148.281,61). Debemos esperar una decisión sobre la apelación del Tesoro.	7.822
Tam Linhas Aéreas S.A.	Tribunal Regional Federal da 2a Região.	2001.51.01.012530-0 (vinculado a este proceso los Pas 19515.721154/2014-71, 19515.002963/2009-12)	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 MUS\$73.986. 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.	73.986
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/sorteadado 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. Debemos esperar a que se complete la diligencia debida.	32.989

<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, AIRE 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 14/12/20 el Juzgado ordena correr traslado del dictamen a las partes. Las sociedades demandadas REGIONAL ONE y VAS interponen recurso de reposición contra este auto, pretendiendo que se declare desistida la prueba del dictamen pericial por extemporaneidad en su presentación, lo cual es rechazado por el Juzgado. El 30/04/21 las demandadas REGIONAL ONE y VAS solicitan aclaración y complementación del dictamen, lo cual es decretado por el Juzgado mediante Auto de 19/05/21 dando al perito un plazo de 10 días hábiles. El escrito aclaratorio es radicado el 02/06/2021 y el 03/06/2021 el expediente entra al despacho del Juez. El 21/07/21 se traslada a las partes objeción por error grave del dictamen presentado por Regional One. El 05/08/21 entra al Despacho para resolver. El 07/10/21 el Despacho fijó fecha para audiencia de Instrucción y Juzgamiento para el 03/02/22. El 13/10/21 la demandada REGIONAL ONE presenta reposición la cual está pendiente de decisión a la fecha de presentar este informe. El 11 de enero de 2022 se radicó el desistimiento de la demanda debido a que el asunto ha sido transado ante el Juzgado de Quiebra en el que se tramita el proceso de Capítulo 11. Mediante Auto de 19/01/22, el Juzgado decretó la terminación del proceso por desistimiento de las pretensiones. El 21/01/22 VAS presenta reposición y en subsidio apelación contra el auto por no condenar en costas a favor de esa empresa, el cual es trasladado a las partes entre el 2 a 4 de febrero de 2022. A la fecha actual el proceso continúa en el despacho pendiente de decisión del juez sobre las	-0-

131

costas. De acuerdo con la transacción celebrada en USA entre VAS y LATAM Airlines Colombia, no se harán efectivas estas costas.

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 quedaron 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, Regional One y VAS presentaron reclamos no garantizados ante la Corte de Bancarrotas de los Estados Unidos, dentro de la oportunidad que tienen los acreedores para estos reclamos en el Capítulo 11. El 18/10/21 Regional One, Dash y LATAM AIRLINES COLOMBIA participaron en una tercera mediación donde acordaron los términos de un acuerdo y finiquito global. El 16/12/21 el Tribunal de Bancarrota del Distrito Sur de Nueva York aprobó el acuerdo y finiquito global. Como consecuencia de lo anterior, el 21/12/21, Dash y Regional retiraron su demanda contra Aires en la Florida. VAS y Regional One informaron al Tribunal respecto a un acuerdo de avenimiento entre ellos. VAS ha presentado informalmente a LATAM AIRLINES COLOMBIA un reclamo relacionado dentro del Chapter 11 con la intención de reclamar contra LATAM AIRLINES COLOMBIA indemnización por el monto de pago a REGIONAL ONE de USD\$1,197,539. A la fecha, LATAM AIRLINES COLOMBIA no se ha pronunciado al respecto. VAS retiró la demanda por indemnización de perjuicios en contra de LATAM Airlines Colombia.

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*) MUSS</u>
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. Proceso aguarda cálculos finales de la Receita Federal.	10.095
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, recibiendo 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. Con fecha 11/08/21 Inversiones Ranco Tres S.A. solicitó la suspensión de vista del Recurso, atendido el reconocimiento por parte del 2° Juzgado Civil de Santiago 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 la Corte Suprema. En diciembre de 2022 LATAM solicitó el alzamiento de la suspensión.	15.488

<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
TAM Linhas A6reas S.A.	10ª Vara das Execu76es Fiscais Federais de S6o Paulo	0061196-68.2016.4.03.6182	Embargos a la Ejecuci6n Fiscal N° 0020869-47.2017.4.03.6182 de Contribuciones Sociales del Lucro CSL referente a los a6os de 2004 a 2007.	El 16/02/2017 la ejecuci6n fiscal fue distribuida a la 10ª Vara Federal. El 18/04/2017 se protocoliz6 una petici6n informando nuestra solicitud de presentaci6n de garant6a. Actualmente se espera la manifestaci6n de la contraparte sobre nuestra petici6n. Efectuada la sustituci6n de la garant6a. El proceso ha iniciado la etapa de prueba.	30.811
TAM Linhas A6reas S.A.	Secretar6a de Receita Federal	5002912.29.2019.4.03.6100	Acci6n judicial para discutir el d6bito del proceso administrativo 16643.000085/2009-47, informado en las notas anteriores y que consist6a en una notificaci6n para exigir la recuperaci6n del Impuesto a la Renta y Contribuci6n Social sobre la utilidad neta (SCL) derivada del detalle de gastos de royalties y del uso de la marca TAM.	Distribuida la acci6n el 28/02/2019. Con fecha 01/03/2019 se emite decisi6n judicial alejando la necesidad de garant6a. Actualmente, debemos esperar la decisi6n final. El 06/04/2020 TAM Linhas A6reas S.A. tuvo una decisi6n favorable (sentencia). El Tesoro Nacional puede apelar. Debemos esperar una decisi6n sobre la apelaci6n del Tesoro.	9.071
TAM Linhas A6reas S.A.	Delegaci6n de Receita Federal	10611.720630/2017-16	Juicio administrativo que trata de la multa por infracci6n en registro incorrecto en DI (declaraci6n de importaci6n)	La defensa administrativa fue presentada el d6a 28/09/17. En agosto de 2019 el Tribunal rechaz6 el recurso de la Compafi6a. El 17/09/2019 la Empresa present6 un Recurso Especial (CRSF). Proceso con audiencia de juicio el 19/10/2022. Se dict6 una resoluci6n desfavorable para la empresa y se termin6 la discusi6n a nivel administrativo. Se discutir6 la deuda en una demanda que se presentar6 en enero de 2023.	18.307
TAM Linhas A6reas S.A.	Delegaci6n de Receita Federal	10611.720852/2016-58	Valor cobrado indebidamente de COFINS importaci6n.	Actualmente esperamos decisi6n. No existe fecha probable de decisi6n porque depende del juzgado de la entidad administrativa.	13.023
TAM Linhas A6reas S.A.	Delegaci6n de Receita Federal	16692.721.933/2017-80	Servicio Federal de Impuestos emiti6 un aviso de Infracci6n al postular que los cr6ditos de compensaci6n de programa (PIS) y la Contribuci6n para el Financiamiento de la Seguridad Social (COFINS) por parte de TAM no se encuentran directamente relacionados con la actividad de transporte a6reo (referente a 2012).	El 29/05/2018 se present6 la defensa administrativa. Proceso convertido en diligencia.	26.580

<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>
SNEA (Sindicato Nacional das empresas aviárias)	União Federal	0012177-54.2016.4.01.34-00	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.	83.636
TAM Linhas Aéreas S.A.	União Federal	2001.51.01.020-420-0	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 22/10/22 se dictó una resolución favorable para la empresa. El proceso fue archivado a favor de la compañía.	13.661
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.	106.331
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 COFINS 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.	19.632
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 COFINS 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.	14.586
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.	18.989

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° 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	10880.938838/2013-96	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS 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.	12.162
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. Con fecha 26/3/2021 la Cámara resolvió favorablemente para las demandadas el rechazo de la medida cautelar requerida por la parte actora. El caso aún no se encuentra abierto a prueba.	-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 COFINS 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	14.047
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 COFINS 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	12.838

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° 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	10880.938841 /2013-18	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS 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.	12.690
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	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.	37.062
Latam-Airlines Ecuador S.A.	Tribunal Distrital de lo Fiscal	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% debido a la presión de la del Ejecutivo sobre la Corte Nacional de Justicia y en general sobre la judicatura, para que los fallos no afecten a la caja fiscal; así como, al tratarse de diferencias que se basan por insuficiencia en la documentación soporte del gasto. Considerando el porcentaje de pérdida (mayor al 50%) se ha procedido al castigo contable de este recuperero.	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. Desde el 06/04/20 y hasta septiembre 2021, el proceso estuvo bajo 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. El 27 de septiembre del 2021, José Ramón López Regueiro presentó una Segunda Modificación a la Demanda. Ésta fue desestimada el 30 de junio del 2022 por la Corte dado que la propiedad no estaba confiscada por un nacional de los EE.UU., y que el demandante no era un ciudadano de los EE.UU. cuando adquirió su supuesto reclamo de la propiedad, o por lo menos antes de la promulgación del Helms-Burton Act (Marzo 12, 1996). La suspensión con respecto a las reclamaciones contra LATAM se mantuvo hasta la conclusión del procedimiento Capítulo 11. El hecho de que el demandante no presentara una prueba de reclamo contra LATAM en virtud de los procedimientos del Capítulo 11, impidió al demandante presentar cualquier reclamo contra LATAM. En consecuencia, el demandante accedió a desestimar su demanda. Se presentó un informe de estado a la Corte confirmando lo mismo. Cuantía indeterminada.	-0-

<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>
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910559/2 017-91	Trata de la compensaci6n no homologada de Cofins.	Defensa administrativa presentada (Manifesta6o de Inconformidade). El Tribunal rechaz6 la defensa de la Compa±a en diciembre de 2020. La Empresa present6 un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resoluci6n.	10.979
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910547/2 017-67	Trata de la compensaci6n no homologada de Cofins Exportacion.	Defensa administrativa presentada (Manifesta6o de Inconformidade). El Tribunal rechaz6 la defensa de la Compa±a en diciembre de 2020. La Empresa present6 un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resoluci6n.	12.710
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910553/2 017-14	Trata de la compensaci6n no homologada de Cofins Exportacion	Defensa administrativa presentada (Manifesta6o de Inconformidade). El Tribunal rechaz6 la defensa de la Compa±a en diciembre de 2020. La Empresa present6 un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resoluci6n.	12.221
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910555/2 017-11	Trata de la compensaci6n no homologada de Cofins	Defensa administrativa presentada (Manifesta6o de Inconformidade). El Tribunal rechaz6 la defensa de la Compa±a en 12/2020. La Empresa present6 un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resoluci6n.	12.893
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910560/2 017-16	Trata de la compensaci6n no homologada de Cofins	Defensa administrativa presentada (Manifesta6o de Inconformidade). El Tribunal rechaz6 la defensa de la Compa±a en diciembre de 2020. La Empresa present6 un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resoluci6n.	11.226
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910550/2 017-81	Trata de la compensaci6n no homologada de Cofins expotacion	Defensa administrativa presentada (Manifesta6o de Inconformidade). El Tribunal rechaz6 la defensa de la Compa±a en diciembre de 2020. La Empresa present6 un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resoluci6n.	13.051
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910549/2 017-56	Trata de la compensaci6n no homologada de Cofins expotacion	Defensa administrativa presentada (Manifesta6o de Inconformidade). El Tribunal rechaz6 la defensa de la Compa±a en diciembre de 2020. La Empresa present6 un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resoluci6n.	10.927
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910557/2 017-01	Trata de la compensaci6n no homologada de Cofins	Defensa administrativa presentada (Manifesta6o de Inconformidade). El Tribunal rechaz6 la defensa de la Compa±a en diciembre de 2020. La Empresa present6 un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resoluci6n.	10.346
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 (a±o fiscal 2015).	Defensa administrativa presentada el 28.05.2020. La Empresa present6 un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resoluci6n.	29.474
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal do Brasil	10880.978948/2 019-86	Trata de la compensaci6n/reembolso no homologada de Cofins para el 4º Trimestre de 2015.	El 14/07/2020 TAM present6 la defesa administrativa. La Empresa present6 un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resoluci6n.	16.551

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° 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 do Brasil	10880.978946/2019-97	Trata de la compensación/reembolso no homologada de Cofins para el 3° Trimestre de 2015	El 14/07/2020 TAM presentó la defensa administrativa. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	10.022
TAM Linhas Aereas S.A.	Receita Federal do Brasil	10880.978944/2019-06	Trata de la compensación/reembolso no homologada de Cofins para el 2° Trimestre de 2015	El 14/07/2020 TAM presentó la defensa administrativa. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	10.628
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 1° de marzo de 2023, la Corte de Apelaciones resolvió omitir la vista de la causa y pronunciamiento respecto a la apelación, en atención a que fue acogida en enero de 2023 la solicitud de LATAM de alzar la suspensión del proceso que fue decretada por resolución de 17 de julio de 2020 en autos rol C-8498-2020 del 23° Juzgado Civil de Santiago, por lo que se espera vuelva el expediente a primera instancia para continuar la tramitación. La cuantía por el momento es indeterminada.	-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. LATAM presentó informes dando cuenta de la implementación del acuerdo el 19/05/2021, el 19/11/2021 y el 19/05/2022, concluyendo así la obligación de informar la implementación del acuerdo. El 28/12/22 el Juzgado Civil ordenó el archivo del expediente. Actualmente CONADECUS mantiene recursos de apelación en contra de estas resoluciones ante la Ilustrísima Corte de Apelaciones de Santiago bajo el número de ingreso 14.213-2020. La cuantía por el momento es indeterminada.	-0-

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*) MUSS</u>
TAM Linhas A6reas S.A	Receita Federal de Brasil	13074.726429/2021-41	Trata de la compensaci6n no homologada de Cofins Complementaria referente el periodo de julio de 2016 a junio de 2017.	Defensa administrativa presentada (Manifesta6o de Inconformidade). En espera de la resoluci6n.	16.738
TAM Linhas A6reas S.A.	Receita Federal de Brasil	2007.34.00.009919-3(0009850-54.2007.4.01.3400)	Acci6n que busca revisar la incidencia de la Contribuci6n a la Seguridad Social gravada sobre 1/3 de las vacaciones, pagos por maternidad y licencias por enfermedad / accidente.	Aguarda decisi6n judicial.	64.998
Tam Linhas A6reas S/A.	Justicia Civel do Rio de Janeiro/RJ	0117185-03.2013.8.19.0001	MAIS Linhas A6reas interpuso una demanda solicitando indemnizaci6n por supuestas ganancias que no habrfa obtenido durante el periodo en que una de sus aeronaves permaneci6 en reparaci6n en el Centro Tecnol6gico LATAM en S6o Carlos / SP.	A TAM se le orden6 pagar una indemnizaci6n a Mais Linhas por lucro cesante y dao moral, estimado en R\$48MM. Ambas partes apelaron la decisi6n, sin embargo, las apelaciones aun no han sido juzgadas por la Corte de Rio de Janeiro. Previo a la resoluci6n de los recursos MAIS present6 una solicitud de ejecuci6n provisional por el monto de 48MM. El 21/09/21 TAM recurri6 de la solicitud y present6 un seguro de garantfa en los registros para evitar el bloqueo de las cuentas de la empresa.	8.909
TAM Linhas A6reas S.A.	Delegacia da Receita Federal	13896.720385/2017-96	Trata del pedido de restituci6n referente al saldo negativo do IRPJ, correspondiente al aao calendario de 2011.	Presentada la defensa, que fue negada por RFB. Recurso de TAM parcialmente acogido. Decisi6n de la Receita Federal que concede la solicitud de devoluci6n. Proceso cerrado con decisi6n favorable para la empresa.	28.174
TAM Linhas A6reas S.A.	Tribunal del Trabajo de Brasilia/DF	0000038-25.2021.5.10.0017	Acci6n civil p6blica interpuesta por el Sindicato Nacional de Aeronautas en la que se pretende condenar a la empresa por el concepto de pago de alimentos diarios en alerta.	Audiencia programada para el 06/03/2023.	11.572

<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.	13896.720386/2017-31	Trata del pedido de restitución referente al saldo negativo do CSL, correspondiente al año calendario de 2011.	Presentada la defensa, que fue negada por RFB. Recurso de TAM parcialmente acogido. Decisión de la Receita Federal que concede la solicitud de devolución. Proceso cerrado con decisión favorable para la empresa.	10.142
TAM Linhas Aéreas S.A.	UNIÃO FEDERAL	0052711-85.1998.4.01.0000	Acción indemnizatoria tendiente a cobrar a la Unión Federal una tarifa diferenciada por el quiebre del equilibrio económico en los contratos de concesión entre 1988 y 1992. No se puede estimar anticipadamente el monto de la indemnización si la acción es favorable. (Congelamento Tarifário).	En 1993 comenzó la demanda. En 1998 TAM obtuvo sentencia favorable. El proceso llegó a la Corte y en 2019 hubo una decisión desfavorable para la compañía. La empresa ha apelado y está a la espera de una decisión.	-0-
TAM Linhas Aéreas S.A.	UNIÃO FEDERAL	1012674-80.2018.4.01.3400	Acciones legales para que los asociados tengan derecho a cobrar aportes en la nómina a cobrar en base a las ventas brutas.	Acción interpuesta en 2018. Con fecha 01/2020, resolución favorable a la Sociedad para que el cobro de aportes se realice con base en los ingresos brutos. Recientemente la empresa tomó conocimiento que los Tribunales Superiores están dictando decisiones desfavorables para los contribuyentes. Así como los tribunales superiores han fallado de forma desfavorable al contribuyente con una decisión reciente, en forma conjunta (equipo Jurídico y fiscal) se realizó una provisión en la contabilidad de MUSS17.137 (R\$ 89.417.472,87).	-0-
TAM Linhas Aéreas S.A.	Tribunal do Trabalho de São Paulo	1000115-90.2022.5.02.0312	Acción colectiva por medio del cual el Sindicato dos Aeroviaros solicita pago por trabajo adicional peligroso e insalubre retroactivo y futuro para empleados de mantenimiento/CML.	El proceso se encuentra en etapa de conocimiento a la espera de audiencia de instrucción para el 24/03/2023.	13.141
TAM Linhas Aéreas S.A.	Fazenda do Estado de Sao Paulo	4.037.054-9	El Departamento de Finanzas del Estado de São Paulo interpuso un juicio de infracción por la ausencia de pago del impuesto que grava la circulación de mercancías y servicios ICMS referente a los servicios de telecomunicaciones. Seguido ante la Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo. El 20 de septiembre de 2014 fuimos notificados.	Presentada la defensa. Dictada sentencia de primera instancia que mantuvo la Notificación de Infracción en su totalidad. Presentamos un Recurso Ordinario, que aguarda sentencia del TIT / SP. En noviembre de 2021 tuvimos un juicio que anuló la decisión anterior y determinó un nuevo juicio. En noviembre de 2022 tuvimos una decisión sobre la cancelación de una parte de la deuda y en relación con la otra parte que se mantenía, se procederá a litigio judicial.	10.013
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal	15746.728063/2022-00	Juicio administrativo que trata de la cobranza de supuestas irregularidades en el pago de SAT para los periodos 2018.	Presentaremos la defensa.	15.904

141

- Con el propósito de hacer frente a las eventuales obligaciones económicas que se deriven de los procesos judiciales vigentes al 31 de diciembre de 2022, 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 20.
- La Sociedad no ha revelado la probabilidad de éxito para cada contingencia individual para así no afectar negativamente la resolución de estas.
- (*) 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 una resolución emitida por la Fiscalía Nacional Económica (FNE) que da inicio a la investigación Rol N° 2530-19, sobre el programa de pasajero frecuente LATAM Pass. La última actividad en esta investigación corresponde a una solicitud de información recibida en mayo de 2019.
- 2) Con fecha 09/07/2019, LATAM Airlines Group S.A. recibió una resolución emitida por la Fiscalía Nacional Económica (FNE) que da inicio a la investigación Rol N° 2565-19, sobre el Acuerdo de Alianza entre LATAM Airlines Group S.A. y American Airlines, Inc. El 29/11/2022 la FNE archiva la investigación.
- 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. El 18/01/2021 el 14° Juzgado Civil de Santiago aprobó el citado acuerdo, publicando LATAM el 10/02/2021 un extracto de la resolución en diarios de circulación nacional, en cumplimiento de la normativa. El 03/09/2021 LATAM inició la ejecución del cumplimiento del acuerdo. En abril y octubre de 2022 los auditores externos presentaron informes preliminares acordados a SERNAC.
- 4) Con fecha 15/10/2019, LATAM Airlines Group S.A. recibió una resolución emitida por la Fiscalía Nacional Económica (FNE) que da inicio a la investigación Rol N° 2585-19, sobre el Acuerdo entre LATAM Airlines Group S.A. y Delta Airlines Inc. Con fecha 13/08/2021, la FNE, Delta y LATAM llegaron a un acuerdo extrajudicial que puso término a esta investigación. El 28/10/21 el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia aprobó el acuerdo extrajudicial alcanzado por LATAM y Delta Air Lines con la Fiscalía Nacional Económica de Chile.

142

- 5) Con fecha 01/02/2018, LATAM Airlines Group S.A. recibió una resolución emitida por la Fiscalía Nacional Económica (FNE) que da inicio a la investigación Rol N° 2484-18, sobre el transporte de carga aérea. El 25/08/22 LATAM envió una carta a la FNE acompañando antecedentes relacionados a la página web de LATAM Cargo, dando cumplimiento a lo solicitado por la Fiscalía Nacional Económica. La última actividad en esta investigación corresponde a un oficio de la FNE recibido el 24/10/2022 que debe ser respondido hasta el 08/11/2022.
- 6) Con fecha 12/08/2021, LATAM Airlines Group S.A. recibió una resolución emitida por la Fiscalía Nacional Económica (FNE) que da inicio a la investigación Rol N° 2669-21, sobre cumplimiento condición VII Res. N° 37/2011 H. TDLC relacionado con restricciones en ciertos acuerdos de código compartido. La última actividad de esta investigación corresponde a un oficio recibido en junio 2022, que fue respondido con fecha 21 de julio de 2022.
- 7) El 16/09/2021, el Servicio Nacional del Consumidor de Chile (SERNAC) emitió la Resolución Ordinaria N° 721 mediante la cual propuso LATAM Airlines Group S.A. un procedimiento de mediación voluntaria colectiva respecto de la ejecución de soluciones ofrecidas por la Compañía a los clientes durante la pandemia del COVID-19. La Compañía decidió participar voluntariamente en el procedimiento de mediación, que resultó en un acuerdo el 20 de abril de 2022. Conforme al acuerdo, un auditor externo revisará el cumplimiento, por parte de la Compañía, de las soluciones ofrecidas a los clientes entre el 17 de julio de 2020 y 16 de septiembre de 2021. Adicionalmente, el auditor externo deberá informar al SERNAC cualquier medida tendiente a mejorar el servicio al cliente que implemente la Compañía entre el 17 de julio de 2020 y el 13 de octubre de 2022. La implementación del acuerdo comenzó el 13 de mayo de 2022. Con fecha 19/08/2022 los auditores externos presentaron el informe preliminar acordado a SERNAC. El 27/12/22 SERNAC emitió la resolución que da por concluidas las gestiones relativas a este acuerdo, terminándose el mismo.
- 8) Con fecha 21/05/2022, Agunsa presentó una solicitud de medida prejudicial preparatoria de exhibición de documentos respecto de Aerosan, Depocargo, Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel y Fast Air, en la cual Agunsa alega haberse visto afectada por supuestas prácticas anticompetitivas en el mercado de almacenaje de carga de importación en el aeropuerto internacional Arturo Merino Benítez. Fast Air fue notificado el 09/06/2022 y con fecha 13 de junio 2022 presentó una oposición a esta solicitud, la que fue acogida parcialmente por el TDLC el 19 de julio de 2022, fijando como nueva fecha de la exhibición el 22 de agosto (la fecha originalmente fijada por el tribunal era el 1° de julio de 2022). El 25 de julio de 2022 Fast Air repuso contra esta última resolución del tribunal, solicitando que se redujera el ámbito temporal de la exhibición. El 8 de agosto de 2022 se acogió la reposición de Fast Air, acotando aún más el ámbito de documentos a exhibir. El 12 de agosto Fast Air solicitó que se fije una nueva fecha y hora para la audiencia de exhibición. El 17 de agosto el tribunal accedió a la solicitud fijando como fecha para la exhibición el 31 de agosto. Fast Air compareció acompañando 368 archivos y solicitando la confidencialidad y/o reserva de la totalidad de la información exhibida.

143

- 9) Con fecha 27/10/2021, LATAM Airlines Group S.A recibió un oficio de la Oficina de Protección a Consumidores del Departamento de Transporte de los EE.UU. (DOT) consultando sobre la potencial demora en la entrega y/o negación de reembolsos a pasajeros posiblemente afectados por las cancelaciones de vuelos durante la pandemia (20 de marzo de 2020 al 31 de Julio de 2021) en potencial incumplimiento de los requerimientos bajo 14 CFR Parte 259 y 49 U.S.C. § 41712. La última actividad en esta investigación corresponde a una respuesta enviada por LATAM Airlines Group el 19 de julio de 2022, respecto a una solicitud de aclaraciones por parte del DOT referidas a la información relacionada entregada por LATAM Airlines Group S.A. en diciembre de 2021 y marzo de 2022.

NOTA 31 - COMPROMISOS

(a) Compromisos por préstamos obtenidos

En relación con ciertos contratos comprometidos por la Compañía para el financiamiento de los aviones Boeing 777 garantizados por el Export - Import Bank de los Estados Unidos de América, a partir del 1 de enero de 2023, se han establecido límites para algunos indicadores financieros de LATAM Airlines Group S.A. en base consolidada. Bajo cualquier circunstancia, el incumplimiento de estos límites, no genera la aceleración del préstamo.

La Compañía y sus filiales no tienen contratos de crédito que indiquen límites a algunos indicadores financieros de la Compañía o de las filiales, con excepción de los que se detallan a continuación:

Con fecha 12 de octubre de 2022, LATAM Airlines Group S.A., actuando a través de su subsidiaria Professional Airline Services Inc., cerró una nueva línea de crédito rotativa a cuatro años ("Exit RCF") por US\$ 500 millones con un consorcio de cinco bancos liderado por Goldman Sachs. Al 31 de diciembre de 2022, esta línea de crédito no está girada y se encuentra totalmente disponible. Además, el 18 de octubre de 2022, LATAM Airlines Group S.A., junto con Professional Airline Services Inc., una sociedad de Florida y una filial de propiedad absoluta de LATAM Airlines Group S.A., emitió (i) un préstamo a cinco años ("Term Loan B") por US\$ 1.100 millones (US\$1.100 millones vigentes al 31 de diciembre de 2022), (ii) bonos senior garantizados al 13,375% con vencimiento en 2027 ("Bonos 2027") por un principal total de US\$ 450 millones y (iii) bonos senior garantizados al 13,375% con vencimiento en 2029 ("Bonos 2029", junto con los Bonos 2027, los "Bonos") por un principal total de US\$ 700 millones. El Exit RCF, el Term Loan B y los Bonos (en conjunto, el "Financiamiento de Salida") comparten la misma garantía de intangibles compuesta principalmente por el negocio de FFP (Programa de fidelización LATAM Pass), el negocio de carga, ciertos slots, gates y rutas y la propiedad intelectual y las marcas de LATAM. El Financiamiento de Salida contiene ciertas cláusulas que limitan nuestra capacidad y la de nuestras filiales para, entre otras cosas, realizar ciertos tipos de pagos restringidos, incurrir en deudas o gravámenes, fusionarse o consolidarse con otros, enajenar activos, realizar determinadas operaciones con filiales, realizar ciertas actividades empresariales o efectuar ciertas inversiones. Adicionalmente, los acuerdos incluyen una restricción de liquidez mínima, que nos exige mantener un nivel mínimo de liquidez, medida a nivel consolidado de la Compañía (LATAM Airlines Group S.A.), de US\$ 750 millones.

144

El 3 de noviembre de 2022, LATAM Airlines Group S.A., actuando a través de su subsidiaria Professional Airline Services Inc, modificó y extendió la línea de crédito rotativa ("RCF") de 2016 con un consorcio de trece instituciones financieras liderado por Citibank, N.A., garantizado por aeronaves, motores y repuestos por un monto total comprometido de US\$ 600 millones. El RCF incluye restricciones de liquidez mínima medidas a nivel consolidado de la Compañía (con un nivel mínimo de US\$ 750 millones) y medidas individualmente para 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 un prerrequisito para utilizar la línea; en caso de estar utilizada la línea, el cumplimiento de dichas restricciones debe ser comunicado periódicamente, y el incumplimiento puede gatillar una aceleración del préstamo. Al 31 de diciembre de 2022, esta línea de crédito no está girada y se encuentra totalmente disponible.

El 3 de noviembre de 2022, LATAM Airlines Group S.A., actuando a través de su subsidiaria Professional Airline Services Inc, suscribió un préstamo a cinco años ("Spare Engine Facility") con, entre otras instituciones, Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, actuando a través de su sucursal de Nueva York, como agente del préstamo, garantizado por motores de repuesto por un importe principal de US\$ 275 millones. Al 31 de diciembre de 2022 el saldo pendiente total del Spare Engine Facility es de US\$ 275 millones. El préstamo incluye restricciones de liquidez mínima medida a nivel consolidado de la Compañía (con un nivel mínimo de US\$ 750 millones) y medido individualmente para LATAM Airlines Group S.A. y TAM Linhas Aéreas S.A. (con un nivel mínimo de US\$ 400 millones).

Al 31 de diciembre de 2022, la Compañía cumple con las restricciones mencionadas de liquidez mínima.

b) Otros compromisos

Al 31 de diciembre de 2022, la Sociedad mantiene vigentes cartas de cr6dito, boletas de garant6a y p6lizas de seguro de garant6a, seg6n el siguiente detalle:

Acreeedor/Garant6a	Nombre deudor	Tipo	Valor MUS\$	Fecha de liberaci6n
Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administraci6n Tributaria	LATAM Airlines Per6 S.A.	Cuarenta y cuatro cartas de cr6dito	189.708	05-ene-23
Lima Airport Partners S.R.L.	LATAM Airlines Per6 S.A.	Cuatro cartas de cr6dito	1.620	30-nov-23
Servicio Nacional de Aduana del Ecuador	LATAM Airlines Ecuador S.A.	Cuatro cartas de cr6dito	2.130	05-ago-23
Aena Aeropuertos S.A.	LATAM Airlines Group S.A.	Tres cartas de cr6dito	1.183	15-nov-23
American Alternative Insurance Corporation	LATAM Airlines Group S.A.	Dieciocho cartas de cr6dito	6.460	22-mar-23
Comisi6n Europea	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de cr6dito	2.586	29-mar-23
Metropolitan Data County	LATAM Airlines Group S.A.	Cinco cartas de cr6dito	2.281	13-mar-23
JFK International Air Terminal LLC.	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de cr6dito	2.300	27-ene-23
Servicio Nacional de Aduanas	LATAM Airlines Group S.A.	Tres cartas de cr6dito	1.287	28-jul-23
Boceles	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de cr6dito	41.000	06-ago-23
BBVA	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de cr6dito	4.126	17-ene-23
Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel	LATAM Airlines Group S.A.	Quince cartas de cr6dito	1.755	13-dic-23
Procon	TAM Linhas A6reas S.A.	Dos p6liza de seguro de garant6a	2.340	17-nov-25
Un6o Federal	TAM Linhas A6reas S.A.	Cinco p6liza de seguro de garant6a	9.731	04-feb-25
Vara das Execu66es Fiscais Estaduais Da Comarca De S6o Paulo.	TAM Linhas A6reas S.A.	Una p6liza de seguro de garant6a	1.485	24-abr-25
Vara das Execu66es Fiscais Estaduais Da Comarca De S6o Paulo.	TAM Linhas A6reas S.A.	Una p6liza de seguro de garant6a	1.681	05-jul-23
Vara das Execu66es Fiscais Estaduais Da Comarca De S6o Paulo.	TAM Linhas A6reas S.A.	Una p6liza de seguro de garant6a	1.337	31-dic-23
Procon	TAM Linhas A6reas S.A.	Seis p6liza de seguro de garant6a	8.389	04-ene-23
17a Vara Civel da Comarca da Capital de Jo6o Pessoa/PB.	TAM Linhas A6reas S.A.	Una p6liza de seguro de garant6a	2.355	25-jun-23
14a Vara Federal da Se66o Judici6ria de Distrito Federal.	TAM Linhas A6reas S.A.	Una p6liza de seguro de garant6a	1.406	29-may-25
Vara Civel Campinas SP.	TAM Linhas A6reas S.A.	Una p6liza de seguro de garant6a	1.653	14-jun-24
JFK International Air Terminal LLC.	TAM Linhas A6reas S.A.	Una p6liza de seguro de garant6a	1.300	25-ene-23
7a Turma do Tribunal Regional Federal da P Regi6o.	TAM Linhas A6reas S.A.	Una p6liza de seguro de garant6a	43.003	20-abr-23
Bond Safeguard Insurance Company.	TAM Linhas A6reas S.A.	Una p6liza de seguro de garant6a	2.700	20-jul-23
Fundacao de Protecao e Defesa do Consumidor Procon.	TAM Linhas A6reas S.A.	Dos p6liza de seguro de garant6a	4.276	20-sept-23
Un6o Federal Fazenda Nacional.	TAM Linhas A6reas S.A.	Dos p6liza de seguro de garant6a	31.860	30-jul-24
Un6o Federal PGFN.	TAM Linhas A6reas S.A.	Tres p6liza de seguro de garant6a	18.469	04-ene-24
1a Vara de Execu66es Fiscais e de Crimes contra a Ordem Trib da Com de Fortaleza.	TAM Linhas A6reas S.A.	Una p6liza de seguro de garant6a	2.355	31-dic-23
Fundacao de Protecao e Defesa do Consumidor Procon.	TAM Linhas A6reas S.A.	Una p6liza de seguro de garant6a	2.024	10-feb-26
Faixa TAM Linhas A6reas x Juiz Federal de uma das varas da Se66o Judici6ria de Brasilia.	TAM Linhas A6reas S.A.	Una p6liza de seguro de garant6a	1.687	31-dic-23
Juiz de Direito da Vara da Fazenda Publica Estadual da Comarca Da Capital do Estado do Rio de Janeiro.	TAM Linhas A6reas S.A.	Una p6liza de seguro de garant6a	1.127	31-dic-23
Munic6pio Do Rio De Janeiro.	TAM Linhas A6reas S.A.	Una p6liza de seguro de garant6a	1.154	31-dic-23
Vara das Execu66es Fiscais Estaduais Da Comarca De S6o Paulo.	TAM Linhas A6reas S.A.	Una p6liza de seguro de garant6a	9.077	15-abr-25
Fundacao de Protecao e Defesa do Consumidor Do Estado De S6o Paulo.	TAM Linhas A6reas S.A.	Una p6liza de seguro de garant6a	1.073	31-dic-23
Tribuna lde Justi66o de S6o Paulo.	TAM Linhas A6reas S.A.	Dos p6liza de seguro de garant6a	1.499	31-dic-23
Un6o Federal Fazenda Nacional	Abra Linhas Aereas Brasileira S.A.	Tres p6liza de seguro de garant6a	15.215	04-feb-25
Un6o Federal PGFN	Abra Linhas Aereas Brasileira S.A.	Dos p6liza de seguro de garant6a	20.681	22-feb-25
Tribuna lde Justi66o de S6o Paulo.	Abra Linhas Aereas Brasileira S.A.	Dos p6liza de seguro de garant6a	5.836	31-dic-23
3a Vara Federal da Subse66o Judici6ria de Campinas SP	Abra Linhas Aereas Brasileira S.A.	Una p6liza de seguro de garant6a	1.734	30-nov-25
7a Turma do Tribunal Regional Federal da P Regi6o	Abra Linhas Aereas Brasileira S.A.	Una p6liza de seguro de garant6a	1.677	07-may-23
			453.560	

Las cartas de cr6dito relacionadas con activos por derecho de uso se incluyen en Nota 16 Propiedades, plantas y equipos letra (d) Informaci6n adicional Propiedades, plantas y equipos, en numeral (i) Propiedades, plantas y equipos entregados en garant6a.

NOTA 32 - 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	
						2022 MUSS	2021 MUSS
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA.	Director Relacionado	Chile	Venta de pasajes	CLP	87	23
81.062.300-4	Costa Verde Aeronautica S.A.	Accionista	Chile	Préstamos recibidos (*)	US\$	(231.714)	(35.412)
				Intereses recibidos (*)	US\$	(21.329)	(34.694)
				Aporte de capital	US\$	170.962	-
87.752.000-5	Granja Marina Tornagaleones S.A.	Accionista común	Chile	Ingresos por servicios prestados	CLP	36	26
96.989.370-3	Rio Dulce S.A.	Director Relacionado	Chile	Ingresos por servicios prestados venta pasajes	CLP	2	9
Extranjera	Patagonia Seafarms INC	Director Relacionado	Estados Unidos	Servicios prestados de transporte de carga	USD	-	15
Extranjera	Inversora Aeronáutica Argentina S.A.	Director Relacionado	Argentina	Arriendos de inmuebles recibidos	ARS	(63)	-
					USD	-	-
Extranjera	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.	Accionista Común	Brasil	Servicios prestados transporte pasajeros	BRL	4	12
Extranjera	Qatar Airways	Accionista Indirecto	Qatar	Servicios recibidos interlineal	US\$	(23.110)	(6.387)
				Servicios prestados interlineal	US\$	37.855	6.283
				Servicios prestados Handling	US\$	692	1.493
				Servicios recibidos Millas	US\$	(4.974)	-
				Servicios prestados/recibidos otros	US\$	(434)	(963)
Extranjera	Delta Air Lines, Inc.	Accionista	Estados Unidos	Servicios recibidos interlineal	US\$	(111.706)	(11.768)
				Servicios prestados interlineal	US\$	102.580	7.695
				Préstamos recibidos (*)	US\$	(233.026)	-
				Intereses recibidos (*)	US\$	(10.374)	-
				Aporte de capital	US\$	163.979	-
				Servicios prestados Handling	US\$	(4.340)	-
				Venta de Motor	US\$	19.405	-
				Servicios prestados mantenimiento	US\$	-	(59)
				Servicios prestados/recibidos otros	US\$	(1.893)	(318)
Extranjera	QA Investments Ltd	Accionista común	Reino Unido	Préstamos recibidos (*)	US\$	(240.440)	(44.266)
				Intereses recibidos (*)	US\$	(26.153)	(43.367)
				Aporte de capital	US\$	163.979	-
Extranjera	QA Investments 2 Ltd	Accionista común	Reino Unido	Préstamos recibidos (*)	US\$	(7.414)	(44.266)
				Intereses recibidos (*)	US\$	(15.780)	(43.367)
Extranjera	Lozuy S.A.	Accionista común	Uruguay	Préstamos recibidos (*)	US\$	(57.928)	(8.853)
				Intereses recibidos (*)	US\$	(5.332)	(8.673)

147

(*) 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	
	2022	2021
	MUS\$	MUS\$
Remuneraciones	10.651	9.981
Honorarios de administradores	1.109	1.016
Beneficios no monetarios	565	501
Beneficios a corto plazo	11.814	16.639
Beneficios por terminación (*)	1.157	513
Total	25.296	28.650

(*) Incluye beneficios por terminación por MUS\$ 1.157, relacionados con la reorganización dentro del marco del Capítulo 11 y clasificados como gastos de actividades de reestructuración, por los 12 meses terminados al 31 de diciembre de 2022 (Nota 26 d).

NOTA 33 - 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.

148

NOTA 34 - ESTADO DE FLUJO DE EFECTIVO

(a) La Sociedad ha realizado las siguientes transacciones no monetarias relacionadas principalmente con:

a.1.) Importes procedentes de la emisión de acciones:

Detalle	MUS\$
Emisión de acciones	800.000
Costos de emisión	(80.000)
Compensación DIP Junior	(170.962)
Total Flujo de caja	549.038

Asociado al aumento de capital por MUS\$ 800.000, se recibieron en efectivo MUS\$ 549.038 y que se presentan en flujo de caja de actividades de financiamiento. A su vez, se compensaron MUS\$ 170.962 que corresponde a la deuda mantenida con el accionista Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA. Adicionalmente, en dicho aumento de capital se compensaron MUS\$ 80.000, relacionado con costos de emisión y colocación de acciones, que se presentan dentro de Otras reservas varias del patrimonio.

a.2.) Importe procedentes de la emisión de otros instrumentos de patrimonio:

Detalle	Bono convertible H	Bono convertible I	Total Bonos Convertibles
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Valor Razonable (ver nota 24)	1.372.837	4.097.788	5.470.625
Liquidación de reclamaciones	-	(828.581)	(828.581)
Costos de emisión	(24.812)	(705.467)	(730.279)
Compensación DIP Junior	(327.957)	(381.018)	(708.975)
Total flujo de caja	1.020.068	2.182.722	3.202.790

a.3.) Como resultado de la salida del Capítulo 11, en relación a las Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, se procedió a realizar la conversión en acciones para los Bonos G e I, por un total de MUS\$ 3.610.470 y a una disminución en dicho rubro con efecto en resultado el cual se incluye en Ganancia (Pérdida) de actividades de reestructuración por MUS\$ 2.550.306 (ver nota 26d) y con efecto en resultados en ingresos financieros por MUS\$ 420.436 (ver nota 26e).

a.4.) Como resultado de la salida del Capítulo 11, el rubro Otros pasivos financieros disminuyó su saldo en MUS\$ 2.673.256, que se detalla en letra, d). La apertura de esta disminución corresponde principalmente a MUS\$ 491.326 (ver nota 26e), MUS\$ 354.249 (disminución con efecto en Propiedad, plantas y equipos, relacionado principalmente al efecto por cambio de tasa), MUS\$ 381.018 relacionado a la compensación de la deuda con efecto en aumento de Capital, MUS\$ 1.443.066 asociado a la conversión de deuda en acciones y otros efectos menores por MUS\$ 3.596.

149

(b) Outras entradas (salidas) de efectivo:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2022	2021
	MUS\$	MUS\$
Derivados de combustible	35.857	14.269
Garantías márgenes de derivados	(40.207)	(4.900)
Impuestos sobre transacciones financieras	(2.134)	(2.530)
Primas derivados de combustible	(23.372)	(17.077)
Comisiones bancarias, impuestos pagados y otros	(5.441)	(21.287)
Garantías	(47.384)	(39.728)
Depósitos judiciales	(20.661)	(16.323)
Fondos entregados como anticipos restringidos	(26.918)	-
Total Otras entradas (salidas) Flujo de operación	(130.260)	(87.576)
Impuesto sobre transacciones financieras	-	(425)
Depósito de garantía recibido de la venta de aviones	6.300	18.900
Total Otras entradas (salidas) Flujo de inversión	6.300	18.475
Impuesto timbre y estampilla	(33.259)	-
Fondos entregados como anticipos restringidos	(313.090)	-
Pagos de reclamos asociados a la deuda	(21.924)	-
Colocación garantía RCF	(7.500)	-
Asesorías legales relacionadas con la deuda	(87.993)	(11.034)
Total Otras entradas (salidas) Flujo de financiación	(463.766)	(11.034)

(c) Dividendos:

Al 31 de diciembre de 2022 y 2021, no hubo desembolsos asociados a este concepto.

(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			Baja deuda Cap. 11	Interés devengado y otros	Reclasificaciones		
			Capital (*)	Capital (**)	Interés				Costo de transacción	
	2021	Capital (*)	Capital (**)	Interés	Costo de transacción	Baja deuda Cap. 11	Interés devengado y otros	Reclasificaciones	2022	
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	
Préstamos a exportadores	159.161	-	-	-	-	(161.975)	2.814	-	-	
Préstamos bancarios	521.838	982.425	(36.466)	(10.420)	-	(196.619)	128.077	(2.840)	1.385.995	
Obligaciones garantizadas	510.535	-	(18.136)	(13.253)	(25)	-	13.882	(167.942)	325.061	
Otras obligaciones garantizadas	2.725.422	3.658.690	(5.408.540)	(391.639)	(91.247)	(381.018)	339.475	23.161	474.304	
Obligaciones con el público	2.253.198	1.109.750	(1.501.739)	(17.499)	-	(843.950)	148.703	141.336	1.289.799	
Arrendamientos financieros	1.189.182	-	(270.734)	(34.201)	-	(37.630)	37.211	204.411	1.088.239	
Otros préstamos	76.508	1.467.035	(1.523.798)	(5.628)	3.281	(56.176)	40.806	-	2.028	
Pasivos por arrendamientos	2.960.638	-	(131.917)	(49.076)	(2)	(995.888)	492.592	(59.893)	2.216.454	
Total Obligaciones con instituciones financieras	10.396.482	7.217.900	(8.891.330)	(521.716)	(87.993)	(2.673.256)	1.203.560	138.233	6.781.880	

150

Obligaciones con instituciones financieras	Saldo al 31 de diciembre de 2020	Flujos de			Movimientos no flujo		Saldo al 31 de diciembre de 2021
		Obtención	Pago		Interés devengado y otros	Reclasificaciones	
			Capital (*)	Capital (**)			
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Préstamos a exportadores	151.701	-	-	-	7.460	-	159.161
Préstamos bancarios	525.273	-	-	(546)	(2.889)	-	521.838
Obligaciones garantizadas	1.318.856	-	(14.605)	(17.405)	(513.276) (***)	(263.035)	510.535
Otras obligaciones garantizadas	1.939.116	661.609	(26.991)	(28.510)	135.405	44.793	2.725.422
Obligaciones con el público	2.183.407	-	-	-	69.791	-	2.253.198
Arrendamientos financieros	1.614.501	-	(421.452)	(40.392)	(181.717)	218.242	1.189.182
Otros préstamos	-	-	-	-	76.508	-	76.508
Pasivos por arrendamientos	3.121.006	-	(103.366)	(17.768)	(39.234)	-	2.960.638
Total Obligaciones con instituciones financieras	10.853.860	661.609	(566.414)	(104.621)	(447.952)	-	10.396.482

Durante el año 2022, al momento de la suscripción del Bono H se determinó que el valor razonable del componente de pasivo ascendía MUS\$ 102.031. Al 31 de diciembre de 2022 el componente de pasivo se convirtió en patrimonio (Ver Nota 24(e.2)).

(*) Durante el ejercicio 2022, la Compañía obtuvo MUS\$2.361.875 importes procedentes de préstamos de largo plazo y MUS\$4.856.025 (MUS\$661.609 en 2021) de importes procedentes de préstamos de corto plazo, lo que totaliza MUS\$ 7.217.900.

(**) Al 31 de diciembre de 2022 los reembolsos de préstamos por MUS\$8.759.413 y pagos de pasivos por arrendamientos por MUS\$131.917 revelados en flujos por actividades de financiación y para 31 de diciembre de 2021 los reembolsos de préstamos por MUS\$463.048 y pagos de pasivos por arrendamientos por MUS\$103.366 revelados en flujos por actividades de financiación.

(***) Al 31 de diciembre de 2021, Interés devengado y otros, incluye MUS\$ 458.642, asociados al rechazo de contratos de flota.

A continuación, se detallan obtenciones (pagos) de flujos relacionados al financiamiento:

Flujo de	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de					
	2022			2021		
	Obtención Capital	Pagos		Obtención Capital	Pagos	
		Capital	Interés		Capital	Interés
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Financiamiento de aeronaves	-	(331.292)	(52.088)	-	(463.048)	(63.763)
Pasivos por arrendamientos	-	(131.917)	(49.076)	-	(103.366)	(17.768)
Financiamiento no relacionado a aeronaves	7.217.900	(8.428.121)	(420.553)	661.609	-	(23.090)
Total Obligaciones con instituciones financieras	7.217.900	(8.891.330)	(521.717)	661.609	(566.414)	(104.621)

151

e) Anticipos de aeronaves

Corresponde a 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	
	2022	2021
	MUS\$	MUS\$
Aumentos (pagos)	(23.118)	(9.858)
Recuperos	43.902	-
Total flujos de efectivo	<u>20.784</u>	<u>(9.858)</u>

La Compañía ha revisado su estado consolidado de flujos de efectivo por el año terminado el 31 de diciembre de 2021 para corregir la clasificación de los flujos de efectivo relacionados con las adiciones de propiedad, planta y equipo. Esta corrección resultó en un aumento en el efectivo neto utilizado en actividades de inversión por MUS\$ 9.858 y una disminución en el efectivo utilizado en actividades de operación por el mismo monto.

(f) Adiciones de activo fijo e intangibles

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2022	2021
	MUS\$	MUS\$
Flujos de efectivo procedentes de		
Compras de Propiedades, plantas y equipos:	780.538	597.103
Adiciones asociados a mantenimiento	486.231	302.858
Otras adiciones	294.307	294.245
Compras de activos intangibles	50.116	88.518
Otras adiciones	50.116	88.518

(g) El efecto neto de la aplicación de hiperinflación en el estado flujo de efectivo consolidado corresponde a:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2022	2021
	MUS\$	MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	(36.701)	(65.901)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	(146)	17.223
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	7.703	-
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	<u>29.144</u>	<u>48.678</u>
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	<u>-</u>	<u>-</u>

152

(h) Activaciones de mantenimiento arrendado

Los pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios incluyen el valor pagado asociado a las activaciones de mantenimiento arrendado por MUS\$149.142 (MUS\$163.717 al 31 de diciembre de 2021).

(i) Pagos de préstamos a entidades relacionadas

	Por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de
	2022
	MUS\$
Delta Air Lines, Inc.	(78.947)
Qatar Airways	(78.947)
Costa Verde Aeronautica S.A.	(257.533)
Lozuy S.A.	(107.122)
QA Invesments Ltd	(242.967)
QA Invesments 2 Ltd	(242.967)
Total Pagos de préstamos a entidades relacionadas	<u>(1.008.483)</u>

NOTA 35 - 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 Dirección 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.

Las principales funciones de la Dirección 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, implementar y mantener un sistema de gestión ambiental corporativo, usar de forma eficiente los recursos no renovables como el combustible de los aviones, disponer de forma responsable sus residuos, y 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.

La estrategia de sostenibilidad de LATAM lanzada en el año 2021 se fundamenta en 4 frentes de acción: Sistema de Gestión Ambiental, Cambio Climático, Economía Circular y Valor Compartido. Con estos pilares, la compañía busca generar valor social, ambiental y económico para la sociedad y la compañía, anticipándose a riesgos propios de los desafíos en sostenibilidad que plantea el escenario actual y futuro.

153

A continuación, se presentan los aspectos abordados en cada pilar de la estrategia:

Sistema de Gestión Ambiental

La compañía está trabajando en estandarizar su sistema de gestión ambiental a nivel transversal y bajo una misma estructura, para esto, busca certificar su operación bajo la Etapa II del Programa de Evaluación Ambiental de IATA (IEnvA), el cual está diseñado para evaluar y mejorar la gestión ambiental de las aerolíneas, dado que además de estar basado en la norma ISO 14001, involucra las mejores prácticas de la industria.

Gestión del Cambio Climático

Con el objetivo de gestionar su huella de carbono y contribuir a la protección de ecosistemas estratégicos de la región, LATAM se ha trazado como meta reducir y compensar el equivalente al 50% de las emisiones domésticas al año 2030 y ser carbono neutro al año 2050, para esto ha enfocado su estrategia en:

1. Operación eficiente: con la implementación de LATAM Fuel Efficiency, programa corporativo de uso eficiente de combustible y que considera iniciativas en todas las áreas de la compañía que tienen impacto sobre el consumo de combustible.
2. Combustibles alternativos sostenibles (SAF): dada la importancia del Combustible Sostenible de Aviación (SAF) para combatir el cambio climático a largo plazo, LATAM está desarrollando un plan de trabajo con enfoque en Brasil y Colombia, que cuenta con una reconocida y larga experiencia en biocombustibles; y Chile, país con alto potencial de desarrollo en hidrógeno verde.
3. Compensación de emisiones: LATAM ha asumido un compromiso integral con el medioambiente y ha establecido diversas alianzas que le permitirán no sólo adquirir créditos de carbono para sus necesidades de compensación, además le permite contribuir a la conservación de ecosistemas estratégicos en la región.

Economía Circular

LATAM se ha propuesto eliminar los plásticos de un solo uso en el 2023 y ser un grupo cero residuos a rellenos sanitarios al 2027. Para alcanzar esas metas, ha revisado las materialidades usadas en la operación y su gestión de residuos con el fin de impulsar la economía circular al interior de sus procesos, actuando desde la materialidad.

Valor Compartido

En creación de valor compartido, destaca el programa Avión Solidario, creado en 2011 y con el cual LATAM pone a disposición de la sociedad su estructura, conectividad y capacidad de transporte de pasajeros y de carga de manera gratuita en Sudamérica. El programa actúa en tres ámbitos de acción: da soporte a necesidades de salud, impulsa la conservación de los recursos naturales y brinda apoyo ante desastres naturales.

En el marco de la implementación de la estrategia, durante el 2023, la compañía está trabajando en las siguientes iniciativas:

154

- Implementación del Sistema de Gestión Ambiental en todas las operaciones de LATAM bajo el Programa de Evaluación Ambiental IEnvA de la IATA en stage 2.
- Apoyo a proyectos de conservación y compensación de emisiones.
- Medición y gestión de la huella de carbono corporativa
- Compensación de las operaciones domésticas aéreas en las operaciones de Colombia.
- Verificación de las emisiones de la compañía bajo los esquemas EU-ETS y CORSIA.
- Estructuración de la línea base en gestión de residuos para avanzar en el cumplimiento de sus metas de economía circular.
- Implementación de procesos para la eliminación de plástico de un solo uso en la operación y reducción de residuos a rellenos sanitarios.
- Fortalecimiento del programa Avión Solidario.

El grupo formó parte del Índice de Sostenibilidad Dow Jones por seis años consecutivos, siendo catalogado como uno de los más sostenibles del mundo. Hoy en día LATAM no participa de la selección por estar en proceso de reorganización financiera, pero sigue utilizando el análisis como benchmark y guía para implementar mejoras en sus procesos.

En 2023, de acuerdo a la Evaluación de Sostenibilidad Corporativa de S&P, LATAM fue reconocida como la aerolínea más sostenible de la región y la quinta a nivel mundial, de acuerdo a esta evaluación, LATAM fue incluida en el Yearbook 2023, manteniendo su posición como una de las compañías con mejor desempeño en sostenibilidad en la industria.

NOTA 36 - HECHOS POSTERIORES A LA FECHA DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

- A) Con fecha 10 de febrero de 2023, la aerolínea Fast Colombia S.A.S. (“Viva Air Colombia”) anunció que comenzó en Colombia un proceso de recuperación de negocios (PRE), un proceso extrajudicial regulado en el Decreto 560 de 2020. Posteriormente, con fecha 14 de febrero de 2023, LATAM Airlines Colombia, filial de LATAM Airlines Group S.A., manifestó su interés en iniciar negociaciones para adquirir Viva Air Colombia. La operación está sujeta a un análisis financiero, a un eventual acuerdo entre las partes y a las aprobaciones regulatorias correspondientes. A la fecha, LATAM no ha entregado a Viva Air Colombia o a sus accionistas controladores ninguna propuesta de compra. El 27 de febrero de 2023, Viva Air Colombia anunció la suspensión de sus operaciones con efecto inmediato.
- B) Con fecha 2 de marzo de 2023, se firmó un acuerdo para recibir bajo lease operacional 4 aviones de la familia Boeing 787, cuyas entregas serán durante el 2025.
- C) Con posterioridad al 31 de diciembre de 2022 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.
- D) Los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales al 31 de diciembre de 2022, han sido aprobados en Sesión Extraordinaria de Directorio del 9 de marzo de 2023.

Filiais e coligadas

LATAM AIRLINES GROUP S.A.

Nome: LATAM Airlines Group S.A.
RUT: 89.862.200-2

Constituição: está constituída sob a forma de sociedade de responsabilidade limitada, por escritura pública datada de 30 de dezembro de 1983, outorgada no Cartório Eduardo Avello Arellano, tendo-se registrado extrato desta na Junta Comercial de Santiago na folha 20.341 n.º 11.248 do ano de 1983 e uma publicação no Diário Oficial em 31 de dezembro de 1983.

Por escritura pública datada de 20 de agosto de 1985, outorgada no Cartório de Santiago de Sr. Miguel Garay Figueroa, a empresa é transformada em sociedade anônima, sob o nome de Línea Aérea Nacional Chile S.A. (atualmente LATAM Airlines Group S.A.) que, por disposição expressa da Lei n.º 18.400, tem a qualidade de continuação legal da empresa pública do Estado criada em 1929 sob o nome de Companhia Aérea Nacional do Chile, em relação às concessões aeronáuticas e de radiocomunicações, direitos de tráfego e outras concessões administrativas.

A Assembleia Geral Extraordinária da LAN Chile S.A. de 23 de julho de 2004

concordou em alterar o nome da empresa para “LAN Airlines S.A.”. Um extrato da escritura à qual foi reduzida a Ata da referida Assembleia foi registrado na Junta Comercial de Santiago na folha 25.128 n.º 18.764 correspondente ao ano de 2004 e publicado no Diário Oficial em 21 de agosto de 2004. A data efetiva da mudança de nome foi 8 de setembro de 2004.

A Assembleia Geral Extraordinária da LAN Airlines S.A. de 21 de dezembro de 2011 concordou em alterar o nome da empresa para “LATAM Airlines Group S.A.”. Um extrato da escritura à qual foi reduzida a Ata da referida Assembleia foi registrado na Junta Comercial do Registrador de Imóveis na folha 4.238 n.º 2.921 correspondente ao ano de 2012 e publicado no Diário Oficial em 14 de janeiro de 2012. A data efetiva da mudança de nome foi 22 de junho de 2012.

A LATAM Airlines Group S.A. é regida pelas normas aplicáveis às sociedades anônimas de capital aberto, sendo registrada sob o n.º 0306, de 22 de janeiro de 1987, no Registro de Valores Mobiliários da Superintendência de Valores Mobiliários e Seguros.

Nota: as Demonstrações Financeiras das filiais são apresentadas neste relatório de forma resumida. As informações completas estão disponíveis ao público em nossos escritórios e na Superintendência de Valores Mobiliários e Seguros.

TAM S.A. E FILIAIS

Constituição: Sociedade anônima constituída no Brasil em maio de 1997.

Objeto social: Participar como acionista em outras sociedades, sobretudo em empresas que operem serviços regulares de transporte aéreo nacional e internacional e outras atividades conexas, relacionadas ou complementares ao transporte aéreo regular.

Capital subscrito e

integralizado: MUS\$ 3.661.680

Resultado do exercício: MUS\$ (70.047)

Participação 2022: 100,00%

Varição ano/ano (a/a): 0,00%

% dos ativos da matriz: -5,55986%

Presidente do Conselho de Administração:

Jerome Paul Jacques Cadier

Diretores

Felipe Ignacio Pumarino Mendoza – Diretor Financeiro

Jerome Paul Jacques Cadier – Diretor Presidente e Diretor Comercial

Sergio Fernando Bernardes Novato – Diretor de Operações



FILIAIS DA TAM S.A.

TAM Linhas Aéreas S.A. e filiais

Individualização: Sociedade anônima constituída no Brasil.

Objeto social: (a) Exploração de serviços regulares de transporte aéreo de passageiros, carga ou bagagem, de acordo com a legislação em vigor;

(b) Exploração de atividades complementares de serviços de transporte aéreo para transporte de passageiros, cargas e bagagens;

(c) Prestação de serviços de manutenção, reparo de aeronaves, motores, partes e peças próprias ou de terceiros;

(d) Prestação de serviços de hangaragem de aeronaves;

(e) Prestação de serviços de manutenção de pátio e pista, fornecimento de colaboradores de limpeza a bordo das aeronaves;

(f) Prestação de serviços de engenharia, assistência técnica e outras atividades relacionadas à indústria aeronáutica;

(g) Realização de instrução e treinamento referentes 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 conexas, 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.

Capital subscrito e integralizado:

MUS\$ 903.879

Participação 2022: 100,00%

Variação a/a: 0,00%

% dos ativos da matriz: -5,45214%

Presidente do Conselho de Administração:

Jerome Paul Jacques Cadier

Diretores:

Jefferson Cestari – Diretor Financeiro
Sergio Fernando Bernardes Novato – Diretor de Operações

ABSA: Aerolinhas Brasileiras S.A. e filial

Individualização: Sociedade anônima constituída no Brasil.

Objeto social: (a) Exploração de serviços regulares de transporte aéreo de passageiros, cargas e correios, nacionais e internacionais, de acordo com a legislação em vigor;

(b) Exploração de atividades auxiliares do transporte aéreo, tais como atendimento, limpeza e reboque de aeronaves, monitoramento de cargas, despacho operacional de voo, check-in e check-out e demais serviços previstos em legislação própria;

(c) Locação comercial e operacional, bem como transporte de aeronaves;

(d) Exploração de serviços de manutenção e comercialização de partes, peças e equipamentos de aeronaves; e

(e) Desenvolvimento e execução de outras atividades conexas, relacionadas ou complementares ao transporte aéreo, além das expressamente listadas acima.

Capital subscrito e integralizado:

MUS\$ 9.716

Participação 2022: 100,00%

Variação a/a: 0,00%

% dos ativos da controladora: -0.29393%

Presidente do Conselho de Administração:

Jerome Paul Jacques Cadier

Diretores:

Diogo Abadio – Diretor Comercial
Jefferson Cestari – Diretor Financeiro

Transportes Aéreos del Mercosur S.A.

Individualização: Sociedade anônima constituída no Paraguai.

Objeto social: Ter um objetivo social amplo que abrange as atividades aeronáuticas, comerciais, turísticas, de serviços, financeiras, de representação e de investimento, com destaque para as atividades aeronáuticas de transporte regular e não regular, transporte interno e internacional de pessoas, itens e/ou correspondência, entre outros, comerciais e de prestação de serviços de manutenção e assistência técnica em todos os tipos de aeronaves, equipamentos, acessórios e materiais para aeronavegabilidade, entre outros.

Capital subscrito e integralizado:

MUS\$ 7.836

Participação 2022: 94,98%

Variação a/a: 0,00%

% dos ativos da matriz: 0,11893%

Presidente do Conselho de Administração:

Enrique Alcaide Hidalgo

Diretores

Executivo: Enrique Alcaide Hidalgo
Titular: Esteban Burt
Titular: Diego Martínez
Titular: Augusto Sanabria

Administradores:

Enrique Alcaide Hidalgo
Esteban Burt Artaza
Diego Martinez
Luis Galeano

Fidelidade Viagens e Turismo S.A.

Individualização: Sociedade anônima constituída no Brasil em dezembro de 2013.

Objeto social: (i) Dedicção 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 de turismo de eventos e lazer.



Capital subscrito e

integralizado: MUS\$ 22.695

Participação 2022: 100,00%

Varição a/a: 0,00%

% dos ativos da matriz: 0,05476%

Diretores:

Jerome Paul Jacques Cadier – Diretor Presidente

Felipe Ignacio Pumarino Mendoza – Diretor Financeiro

Jefferson Cestari – Diretor sem designação específica

Euzébio Angelotti Neto – Diretor sem designação específica

Corsair Participações Ltda.

Individualização: Sociedade anônima constituída no Brasil.

Objeto social: (i) Participação em outras sociedades civis ou comerciais, como acionista ou credor; e (ii) Administração de bens próprios.

Capital subscrito e integralizado:

MUS\$ 37

Participação 2022: 100,00%

Varição a/a: 0,00%

% dos ativos da matriz: 0,00081%

Presidente do Conselho de

Administração:

Não há

Diretores:

Claudia Sender Ramirez

TP Franchising Limited

Individualização: Sociedade de responsabilidade limitada constituída no Brasil.

Objeto social: (a) Concessão de franquias;

(b) Transferência temporária, gratuita ou remunerada, para seus franqueados, de direitos de uso de marcas, sistemas, conhecimentos, métodos, patentes, tecnologia de desempenho e quaisquer outros direitos, interesses ou bens, pessoais ou imóveis, tangíveis ou intangíveis, dos quais a Sociedade é ou se torna proprietária ou licenciada, referentes ao desenvolvimento, implantação, operação ou administração das franquias que vier a conceder;

(c) 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) Desenvolvimento de modelos de implantação, operação e administração da rede de franquias e sua transmissão aos franqueados; e

(e) Distribuição, venda e comercialização de passagens aéreas e produtos afins, bem como qualquer negócio relacionado ou acessório ao seu objetivo principal, podendo ainda participar de outras sociedades como sócio ou acionista, no Brasil ou no exterior, ou em consórcios, bem como realizar projetos próprios, ou se associar a projetos de terceiros, ainda que para fins de fruição de incentivos fiscais nos termos da legislação vigente.

Capital subscrito e integralizado:

MUS\$ 6

Participação 2022: 100,00%

Varição a/a: 0,00%

% dos ativos da matriz: 0,00823%

Administradores:

Cláudia Sender Ramirez

Marcelo Eduardo Guzzi Dezem

Daniel Levy

Prisma Fidelidade Ltda.

Individualização: Sociedade de responsabilidade limitada constituída no Brasil.

Objeto social: (i) Prestação de diversos serviços relacionados com programas de relacionamento/fidelização de clientes e programas de incentivo para a cadeia de vendas das empresas, incluindo,

entre outros, gestão de relacionamento com clientes, consultoria técnica e consultoria tecnológica;

(ii) Desenvolvimento de programas de relacionamento/fidelização de clientes e programas de incentivo à cadeia de vendas para empresas, inclusive por meio de programas de pontos ou outras moedas que possam ser convertidas em pontos de programas de fidelidade;

(iii) Prestação de serviços de representação e intermediação comercial para venda de produtos de varejo em geral, além da prestação de serviços de intermediação para contratação de seguros e produtos de garantia estendida; e

(iv) Participação em outras empresas.

Capital subscrito e integralizado:

MUS\$ 8.669

Participação 2022: 100,00%

Varição a/a: 0,00%

% dos ativos da matriz: 0,17614%

Administradores:

Multiplus Corretora de Seguros Ltda.

Individualização: Sociedade de responsabilidade limitada constituída no Brasil.

Objeto social: Corretagem de seguros dos ramos elementar, danos, vida (pessoas), capitalização, planos, previdência, saúde e todos os demais ramos previstos no regulamento.

Capital subscrito e integralizado:

MUS\$ 1.010

Participação 2022: 100,00%

Varição a/a: 0,00%

% dos ativos da controladora: -0,00108%

Administradores:

LAN CARGO S.A. E FILIAIS

Constituição: Constituída como sociedade anônima por escritura pública datada de 22 de maio de 1970, outorgada no Cartório de Sergio Rodríguez Garcés, constituição que se concretizou com a contribuição dos ativos e passivos da empresa Línea Aérea del Cobre Limitada (Ladeco Limitada), constituída em 3 de setembro de 1958 no Cartório de Santiago do Sr. Jaime García Palazuelos.

Por escritura pública datada de 20 de novembro de 1998, e cujo extrato foi registrado na folha 30.091 n.º 24.117 da Junta Comercial de Santiago e publicado no Diário Oficial em 3 de dezembro de 1998, a Ladeco S.A. se uniu por incorporação na filial da LAN Chile S.A. denominada Fast Air Carrier S.A.

Por escritura pública datada 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 dessa escritura foi registrado na Junta Comercial do Registrador de Imóveis nas folhas 27.746 de número 22.624 correspondentes ao ano de 2001 e publicado no Diário Oficial em 5 de novembro de 2001. A mudança de nome entrou em vigor em 10 de dezembro de 2001.

Por escritura pública datada 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 dessa escritura foi registrado na Junta Comercial do Registrador de Imóveis nas folhas 26.994 n.º 20.082 correspondentes ao ano de 2004 e publicado no Diário Oficial em 30 de agosto de 2004.

A Sociedade passou por diversas reformas, sendo a última a que consta da escritura pública datada de 20 de março de 2018, outorgada no Cartório do Sr. Patricio Raby Benavente, inscrita na folha 28810, n.º 15276, da Junta Comercial de Santiago do ano de 2018, e publicada no Diário Oficial de 2 de agosto de 2018, em virtude do qual foi reduzido o número de conselheiros.

Objeto social: Realizar e desenvolver, por conta própria ou de terceiros, os seguintes: transporte em geral em qualquer das suas modalidades e, em particular, transporte aéreo de passageiros, carga e correspondência, dentro e fora do país; atividades turísticas, hoteleiras e outras que lhes sejam complementares, em qualquer das suas modalidades, dentro e fora do país; a compra, venda, fabricação e/ou integração, manutenção, arrendamento ou qualquer outra modalidade de uso ou fruição, por conta própria ou de terceiros, de aeronaves, peças sobressalentes e equipamentos aeronáuticos, e a exploração destes a qualquer título; a prestação de todo o tipo de serviços e assessoria relacionados ao transporte em geral e, em particular, ao transporte aéreo em qualquer das suas modalidades, seja apoio terrestre, manutenção, assessoria técnica ou de qualquer outra natureza, dentro e fora

do país, e todo o tipo de atividades e serviços referentes a turismo, hotelaria e outras atividades e bens acima referidos, dentro e fora do país. De acordo com os objetivos acima, a Companhia poderá realizar investimentos ou participar como sócia de outras sociedades, seja adquirindo ações ou direitos ou participações em qualquer outro tipo de associação, seja naquelas já existentes ou que venham a se constituir no futuro e, em geral, executar todos os atos e celebrar todos os contratos necessários e pertinentes aos fins indicados.

Capital subscrito e integralizado: MUS\$ 83.226
Resultado do exercício: MUS\$ (53.459)
Participação 2022: 99,89804%
Varição a/a: 0,00%
% dos ativos da matriz: 0,79127%

Presidente do Conselho de Administração:
Andrés del Valle

Diretores:
Andrés Bianchi Urdinola (executivo LATAM)
Ramiro Alfonsin Balza (executivo LATAM)
Andrés Del Valle (executivo LATAM)

Gerente Geral:
Andrés Bianchi Urdinola (executivo LATAM)

SOCIEDADES FILIAIS DA LAN CARGO S.A

Laser Cargo S.R.L.

Individualização: Sociedade de responsabilidade limitada constituída na Argentina.

Objeto social: Prestação de serviços por conta própria e/ou para terceiros como agente de carga aérea e marítima, operação de contêineres aéreos e marítimos, controle de carga e descarga de aeronaves convencionais, cargueiros, navios convencionais e porta-contêineres, consolidação e desconsolidação, operações e contratos com empresas de transporte, distribuição e promoção de cargas aéreas, marítimas, fluviais e terrestres, e atividades e serviços correlatos, importação e exportação: tais operações serão realizadas de acordo com a forma prevista nas leis do país e normas que regularem essas profissões e atividades, as disposições legais de costumes e regulamentos da Prefeitura Naval Argentina, Força Aérea Argentina, bem como contratar terceiros para realizar tarefas atribuídas pela legislação vigente a despachantes aduaneiros; além de depósito e transporte por conta própria e/ou para terceiros de frutas, produtos, matérias-primas, mercadorias em geral e

todo tipo de documentação: embalagens de mercadorias em geral, por conta própria e/ou para terceiros. No desempenho dessas funções, a Sociedade poderá se registrar como agente marítimo, aéreo, importador e exportador, contratante e fornecedor marítimo e aéreo perante as autoridades competentes. Ao mesmo tempo, desenvolverá atividades postais voltadas para a admissão, classificação, transporte, distribuição e entrega de correspondências, cartas, portais, encomendas de até 50 quilos, que sejam realizadas dentro da República da Argentina e de ou para o exterior. Esta atividade inclui aquela exercida pelos chamados *courriers*, ou empresas de *courrier* e qualquer outra atividade equiparada ou assimilável de acordo com o disposto no art. 4º do Decreto 1.187/93. A sociedade pode ainda desenvolver o processo logístico que consiste na transferência, armazenamento, montagem, divisão, embalagem, acondicionamento de mercadorias em geral para seu posterior transporte e distribuição ao cliente final em coordenação com a gestão da informação relevante para o cumprimento deste objetivo, ou seja, o processo logístico desde a retirada da matéria-prima do fornecedor até a entrega do produto acabado ao cliente e a regulação de informações que garantem a eficiência dessa gestão.



Capital subscrito e integralizado:

MUS\$ 68

Participação 2022: 96,22%

Varição a/a: 0,00%

% dos ativos da matriz: 0,00002%

Diretores:

Esteban Bojanich

Administração:

Esteban Bojanich,
Rosario Altgelt
María Marta Forcada,
Facundo Rocha
Gonzalo Perez Corral
Nicolás Obejero
Norberto Díaz

Fast Air Almacenes de Carga S.A.

Individualização: Sociedade anônima constituída no Chile.

Objeto social: Realizar e desenvolver a exploração ou administração de armazéns ou entrepostos alfandegários, nos quais possa ser armazenado qualquer bem ou mercadoria até o momento da sua retirada, para a sua importação, exportação ou outro destino aduaneiro, nos termos indicados na Portaria Alfandegária, seus regulamentos e outras normas correspondentes.

Capital subscrito e integralizado:

MUS\$ 6.741

Participação 2022: 99,89%

Varição a/a: 0,00%

% dos ativos da matriz: 0,02669%

Diretores:

Jorge Patricio Marín Muñoz
(executivo LATAM)
Andrés Bianchi Urdinola
(executivo LATAM)
Roberto Alvo Milosawiewitsch
(executivo LATAM)

Gerente Geral:

José Benjamin Paté Moreno
(executivo LATAM)

Prime Airport Services Inc. e filial

Individualização: Corporação constituída nos Estados Unidos.

Objeto social: Realizar e desenvolver a exploração ou administração de armazéns ou entrepostos alfandegários, nos quais possa ser armazenado qualquer bem ou mercadoria até o momento da sua retirada, para a sua importação, exportação ou outro destino aduaneiro, nos termos indicados na Portaria Alfandegária, seus regulamentos e outras normas correspondentes.

Capital subscrito e integralizado:

MUS\$ 2

Participação 2022: 99,971%

Varição a/a: 0,00%

% dos ativos da matriz: 0,0601%

Gerente Geral: Rene Pascua

LAN Cargo Overseas Limited e filiais

Individualização: Sociedade de responsabilidade limitada constituída nas Bahamas.

Objeto social: Participar de qualquer ato ou atividade que não seja proibido por nenhuma lei em vigor nas Bahamas.

Capital subscrito e integralizado:

MUS\$ 55

Participação 2022: 99,98%

Varição a/a: 0,00%

% dos ativos da matriz: 0,15635%

Diretores:

Andres del Valle Eitel (executivo LATAM)

Administração:

Andres del Valle Eitel (executivo LATAM)

Transporte Aéreo S.A.

Individualização: Sociedade anônima constituída no Chile.

Objeto social: 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 2022: 87,126%

Varição a/a: 0,00%

% dos ativos da matriz: 0,80279%

Diretores:

Andrés del Valle Eitel (executivo LATAM)
Ramiro Alfonsín Balza (executivo LATAM)
Roberto Alvo Milosawiewitsch
(executivo LATAM)

Gerente Geral:

José Tomás Covarrubias Cervero
(executivo LATAM)

Consorcio Fast Air Almacenes de Carga S.A. – Laser Cargo S.R.L.

Individualização: União temporária de Empresas constituída na Argentina.

Objeto social: Apresentação à Licitação Pública Nacional e Internacional n.º 11/2000 para a outorga da Licença de Uso para Instalação e Exploração de um Armazém Fiscal no Aeroporto Internacional de Rosario.

Capital subscrito e integralizado:

MUS\$ (7)

Participação 2022: 100,00%

Varição a/a: 0,00%

% dos ativos da matriz: 0,0%

Diretores:

Esteban Bojanich

Administração:

Esteban Bojanich

LAN Cargo Inversiones S.A. e filial

Individualização: Sociedade anônima constituída no Chile.

Objeto social: a) Comércio de transporte aéreo em qualquer das suas modalidades, seja de passageiros, correio e/ou carga, e tudo o que esteja direta ou indiretamente relacionado a essa atividade, dentro e fora do país, por conta própria ou para terceiros;

b) Prestação de serviços relacionados à manutenção e reparo de aeronaves, próprias ou de terceiros;

c) Comércio e desenvolvimento de atividades relacionadas a viagens, turismo e hotelaria;



d) Desenvolvimento e/ou participação em todos os tipos de investimentos, tanto no Chile como no exterior, em questões direta ou indiretamente relacionadas a assuntos aeronáuticos e/ou outros objetivos sociais; e

e) Desenvolvimento e exploração de qualquer outra atividade derivada do objetivo social e/ou a ele vinculada, conexa, contributiva ou complementar.

Capital subscrito e integralizado:

MUS\$ 88.577

Participação 2022: 99,00%

Varição a/a: 0,00%

% dos ativos da matriz: 0,42335%

Diretores:

Andrés Bianchi Urdinola Plaza (executivo LATAM)

Andrés del Valle Eitel (executivo LATAM)

Roberto Alvo Milosawlewitsch (executivo LATAM)

Gerente Geral:

Andrés del Valle Eitel (executivo LATAM)

Connecta Corporation

Individualização: Corporação constituída nos Estados Unidos.

Objeto social: Propriedade, arrendamento operacional e subarrendamento de aeronaves.

Capital subscrito e integralizado:

MUS\$ 1

Participação 2022: 100,00%

Varição a/a: 0,00%

% dos ativos da matriz: 0,42821%

Gerente Geral:

Andrés Bianchi Urdinola

Línea Aérea Carguera de Colombia S.A. (subsidiária da LAN Cargo Inversiones)

Individualização: Sociedade anônima constituída na Colômbia.

Objeto social: A prestação de serviço de transporte aéreo comercial público de carga e correio no território da República da Colômbia, e de e para a Colômbia. Como objetivo social secundário, a sociedade pode prestar serviços de manutenção para si e terceiros; operar sua escola de operações e prestar serviços de instrução teórica e prática, além de treinamento de pessoal aeronáutico próprio ou de terceiros em suas diversas modalidades e especialidades; importar para si ou para terceiros peças sobressalentes, partes e peças relacionadas à atividade aeronáutica; prestar serviços aeroportuários a terceiros; representar ou intermediar companhias aéreas nacionais ou internacionais, de passageiros ou cargas e, em geral, empresas que prestem serviços no setor aeronáutico.

Capital subscrito e integralizado:

MUS\$ 89.226

Participação 2022: 81,3%

Varição a/a: 0,00%

% dos ativos da matriz: 0,58538%

Diretores:

Jorge Nicolas Cortazar Cardoso (principal)

José Mauricio Rodriguez Munera (principal)

Jaime Antonio Gongora Esguerra (principal)

Andrés Bianchi Urdinola (suplente)

Santiago Alvarez Matamoros (suplente)

Helen Victoria Warner Sanchez (suplente)

Administração:

Jaime Antonio Gongora Esguerra (principal)

Erika Zarante Bahamon (suplente)

Mas Investment Limited (subsidiária da LAN Overseas Limited)

Individualização: Sociedade de responsabilidade limitada constituída nas Bahamas.

Objeto social: Realizar qualquer atividade não proibida pela lei das Bahamas e especificamente ter propriedade em outras filiais da LAN.

Capital subscrito e integralizado:

MUS\$ 1.446

Participação 2022: 100,00%

Varição a/a: 0,00%

% dos ativos da matriz: 0,17409%

Diretores:

J. Richard Evans

Carlton Mortimer

Charlene Y. Wels

Geoffrey D. Andrews

Inversiones Aéreas S.A (subsidiária da Línea Aérea Carguera de Colombia)

Individualização: Sociedade anônima constituída no Peru.

Objeto social: Promover, constituir, organizar, explorar e participar no capital e no patrimônio de todo o tipo de sociedades comerciais, civis, associações ou empresas industriais, comerciais, de serviços ou de qualquer outra natureza, nacionais e internacionais, bem como participar na sua administração ou liquidação.

(b) A aquisição, alienação e, em geral, a negociação com todos os tipos de ações, parceiros sociais e de qualquer valor de título permitido por lei; e

(c) A prestação ou contratação de

serviços técnicos, consultivos e de assessoria, bem como a celebração de contratos ou convênios para a realização desses fins.

Capital subscrito e integralizado:

MUS\$ 263.430

Participação 2022: 66,43%

Varição a/a: 0,00%

% dos ativos da matriz: 0,66613%

Presidente do Conselho de Administração:

Antonio Olortegui Marky

Diretores:

Andrés Enrique del Valle Eitel

Ramiro Diego Alfonsín Balza

Gerente Geral:

Antonio Olortegui Marky

Americonsul S.A de C.V. (subsidiária da Mas Investment Limited)

Individualização: Sociedade anônima de capital variável constituída no México.

Objeto social: Prestar e receber todo tipo de serviços técnicos, administrativos e de assessoria a empresas industriais, comerciais e de serviços; promover, organizar, administrar, supervisionar,

ensinar e dirigir cursos de formação de pessoal; realizar todo tipo de estudos, planos, projetos, trabalhos de pesquisa; contratar os profissionais e técnicos necessários.

Capital subscrito e integralizado:

MUS\$ 5

Participação 2022: 99,80%**Varição a/a:** 0,00%**% dos ativos da matriz:** -0,032255%**Administração:**

Luis Ignacio Sierra Arriola

Hector Ivan Iriarte

Claudio Torres

Americonsult de Guatemala S.A.**(subsidiária da Americonsul S.A. de C.V.)****Individualização:** Sociedade anônima constituída na Guatemala.**Objeto social:** Poderes de representação, mediação, negociação e comercialização; desenvolver todos os tipos de atividades comerciais e industriais; todo tipo de comércio em geral; amplo objetivo que permite todo tipo de operação no país.**Capital subscrito e integralizado:**

MUS\$ 76

Participação 2022: 99,13%**Varição a/a:** 0,00%**% dos ativos da matriz:** -0,00132%**Presidente do Conselho de Administração:**

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.)****Constituição:** Sociedade anônima constituída na Costa Rica.**Objeto social:** Comércio na indústria em geral, agricultura e pecuária.**Capital subscrito e integralizado:**

MUS\$ 20

Participação 2022: 99,80%**Varição a/a:** 0,00%**% dos ativos da matriz:** 0,00824%**Administração:**

Luis Ignacio Sierra Arriola

Tesoureiro: Alejandro Fernández

Espinoza

Luis Miguel Renguel López

Tomás Nassar Pérez

Marjorie Hernández Valverde

LATAM AIRLINES PERÚ S.A.**Constituição:** Sociedade anônima constituída no Peru em 14 de fevereiro de 1997.**Objeto social:** Prestação de serviços de transporte aéreo de passageiros, carga e correio, nacional e internacionalmente, em conformidade com a legislação da aviação civil.**Capital subscrito e integralizado:**

MUS\$ 43.445

Resultado do exercício: MUS\$ (12.725)**Participação 2022:** 99,81%**Varição a/a:** 0,00%**% dos ativos da matriz:** 0,46818%**Presidente do Conselho de Administração:**

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, outorgada no Cartório Humberto Quezada M., inscrita na Junta Comercial de Santiago nas folhas 3.462 n.º 1.833 do ano de 1990, e publicada no Diário Oficial em 2 de fevereiro de 1990.**Objeto social:** Fazer investimentos em todos os tipos de bens, sejam eles móveis ou imóveis, tangíveis ou intangíveis. Além disso, a Sociedade poderá constituir outros tipos de sociedades, de qualquer natureza; adquirir direitos em sociedades já constituídas, administrá-los, modificá-los e liquidá-los.**Capital subscrito e integralizado:**

MUS\$ 458

Resultado do exercício: MUS\$ (14)**Participação 2022:** 100,00%**Varição a/a:** 0,0%**% dos ativos da matriz:** 0,00927%**Presidente do Conselho de Administração:**

Andrés Del Valle (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 social:** A exploração, administração e representação de empresas ou negócios, nacionais ou internacionais, dedicados às atividades hoteleiras, marítimas, aéreas e turísticas em geral; a intermediação de serviços turísticos como: (a) a reserva de lugares e venda de bilhetes em todo o tipo de meios de transporte nacionais e internacionais, (b) a reserva, aquisição e venda de alojamento e serviços turísticos, bilhetes ou entradas para todo o tipo de espetáculos, museus, monumentos e áreas protegidas do país, (c) a organização, promoção e venda dos chamados pacotes turísticos, entendendo-se como tal o conjunto de serviços turísticos (manutenção, transporte, alojamento, etc.), personalizados ou criados a pedido do cliente a um preço pré-estabelecido para operação no território nacional, (d) transporte turístico aéreo, terrestre, marítimo e fluvial dentro e fora do território nacional, (e) aluguel e fretamento de aviões, navios, ônibus, trens e outros meios de transporte para apresentação de serviços turísticos; (f) comércio de transporte aéreo em

qualquer uma de suas modalidades, seja de passageiros, carga ou correio (g) qualquer outro serviço relacionado direta ou indiretamente com a prestação dos serviços anteriormente descritos.

Capital subscrito e integralizado:

MUS\$ 10

Participação 2022: 100,00%**Varição a/a:** 0,00%**% dos ativos da matriz:** -0,00656%**Diretores:**

Andrés del Valle Eitel (executivo LATAM)

Roberto Alvo Milosawlewitsch
(executivo LATAM)Ramiro Alfonsin Balza (executivo
LATAM)**Gerente Geral:**Claudia Caceres Araya (executivo
LATAM)**LATAM TRAVEL S.R.L.****Constituição:** Sociedade de
responsabilidade limitada constituída
na Bolívia.**Objeto social:** Exploração,
administração e representação de
empresas ou negócios, nacionais ou
internacionais, dedicados às atividades
hoteleiras, marítimas, aéreas e
turísticas em geral.**Capital subscrito e integralizado:**

MUS\$ 0

Participação 2022: 99,00%**Varição a/a:** 0,00%**% dos ativos da matriz:** 0,00066%**Diretores:**

Julio Quintanilla Quiroga

Sergio Antelmo

LAN PAX GROUP S.A.**Constituição:** Constituída como
sociedade anônima por escritura pública
datada de 27 de setembro de 2001,
outorgada no Cartório de Santiago do Sr.
Patricio Zaldivar Mackenna, inscrita na
Junta Comercial de Santiago nas folhas
25.636 n.º 20.794 de 4 outubro de 2001
e publicada no Diário Oficial em 6 de
outubro de 2001.**Objeto social:** Fazer investimentos
em todos os tipos de bens, sejam
eles móveis ou imóveis, tangíveis ou
intangíveis. Dentro do seu ramo de
negócios, a sociedade poderá constituir
todos os tipos de sociedades, de
qualquer natureza; adquirir direitos em
sociedades já constituídas, administrá-
los, modificá-los, liquidá-los. Em geral,
podrá adquirir e alienar todo o tipo de
bens e explorá-los, por conta própria

ou de terceiros, bem como praticar
todo o tipo de atos e celebrar todos
os tipos de contratos que sejam
conducentes aos seus fins. Realizar
o desenvolvimento e exploração de
qualquer outra atividade derivada do
objetivo social e/ou a ele vinculada,
conexa, contributiva ou complementar.

Capital subscrito e integralizado:

MUS\$ 16.925

Resultado do exercício:

MUS\$ (120.717)

Participação 2022: 100,00%**Varição a/a:** 0,00%**% dos ativos da matriz:** -10,13001%**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)**SOCIEDADES FILIAIS DA LAN PAX
GROUP S.A. E PARTICIPAÇÕES****Inversora Cordillera S.A. e filiais****Individualização:** Sociedade anônima
constituída na Argentina.**Objeto social:** Realizar investimentos
por conta própria ou por conta de
terceiros ou associados a terceiros, em
outras sociedades anônimas, qualquer
que seja seu objetivo, estabelecidas ou
a serem estabelecidas, dentro ou fora
do território da República Argentina,
mediante aquisição, constituição ou
alienação de participações, ações,
quotas, 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 objetivo
de mantê-los no carteira ou alienando-
os total ou parcialmente, conforme for
o caso. Para tal, a sociedade poderá
realizar todas as operações que não
sejam proibidas por lei para efeitos de
cumprimento do seu objetivo e tenha
plena capacidade jurídica para adquirir
direitos, contrair obrigações e praticar
atos que não sejam proibidos por lei ou
por estatuto.**Capital subscrito e
integralizado:** MUS\$ 671.220
Participação 2022: 99,95%
Varição a/a: 0,00%
% dos ativos da matriz: 0,02004%**Diretores:**

Manuel Maria Benites

Jorge Luis Perez Alati

Rosario Altgelt

Administração:

Manuel María Benites

Jorge Luis Perez Alati

Jerónimo Cortes

Javier Norberto Macías

Diego Potenza

Atlantic Aviation Investments LLC**Individualização:** Sociedade de
responsabilidade limitada constituída
nos Estados Unidos.**Objeto social:** Qualquer negócio legal
que a empresa possa realizar.**Capital subscrito e integralizado:**

MUS\$ 1

Participação 2022: 99,00%**Varição a/a:** 0,00%**% dos ativos da matriz:** 0,08668%

Diretores:

Andrés del Valle Eitel

Administração:

Andrés Del Valle (executivo LATAM)

**LATAM Airlines Ecuador S.A.
(anteriormente Aerolane Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.)**

Individualização: Sociedade anônima constituída no Equador.

Objeto social: Transporte aéreo combinado de passageiros, carga e correio.

Capital subscrito e

integralizado: MUS\$ 31.000

Participação 2022: 100,00%

Varição a/a: 0,00%

% dos ativos da matriz: 0,12751%

Diretores:

Xavier Rivera

Mónica Fistrovic

Conselheira Profissional: Mariela Anchundia

Gerente Geral:

Mariela Anchundia

Holdco Ecuador S.A.

Individualização: Sociedade anônima constituída no Chile.

Objeto social: Realizar todos os tipos de investimentos para fins de aluguel em bens tangíveis ou intangíveis, móveis ou imóveis, seja no Chile ou no exterior.

Capital subscrito e integralizado:

MUS\$ 491

Participação 2022: 54,791%

Varição a/a: 0,0%

% dos ativos da matriz: 0,00736%

Diretores:

Antonio Stagg (externo)

Manuel Van Oordt (executivo LATAM)

Mariana Villagómez (externo)

Gerente Geral:

Ramiro Alfonsin Balza (executivo LATAM)

Aerovias de Integración Regional S.A. – Aires S.A.

Individualização: Sociedade anônima constituída na Colômbia.

Objeto social: O objetivo social da empresa será a exploração de serviços de transporte aéreo comercial, nacional ou internacional, em qualquer de suas modalidades, e, portanto, a celebração

e execução de contratos de transporte de passageiros, itens e bagagens, correio e carga em geral, de acordo com as licenças de funcionamento emitidas para o efeito pela Unidade Administrativa Especial de Aeronáutica Civil ou pela entidade que futuramente venha a substituí-la, aderindo de forma integral ao disposto no Código Comercial, no Regulamento Aeronáutico da Colômbia e quaisquer outras normas que regulem a questão. Da mesma forma, a prestação de serviços de manutenção e adaptação de equipamentos relacionados à operação de serviços de transporte aéreo, dentro e fora do país. No desenvolvimento desta finalidade, a sociedade será autorizada a investir em outras companhias, nacionais ou internacionais, com objetivo igual, semelhante ou complementar ao da sociedade. Para o cumprimento do objetivo social, a sociedade poderá, entre outros: (a) executar a revisão, inspeção, manutenção e/ou reparo de aeronaves próprias e de terceiros, bem como suas peças de reposição e acessórios, por meio das Oficinas de Reparos Aeronáuticos da Companhia, realizando o treinamento necessário para tanto; (b) organizar, estabelecer e investir em empresas de transporte comercial na Colômbia ou no exterior, para explorar industrial ou comercialmente a atividade econômica que constitua

seu objeto, consequentemente a empresa poderá adquirir aeronaves, peças de reposição, peças e acessórios a qualquer título de todos os tipos, necessários aos transportes públicos e aéreos e aliená-los, bem como montar e explorar oficinas de reparo e manutenção de aeronaves; (c) celebrar contratos de arrendamento, fretamento, *code-share*, locação ou quaisquer outros contratos de aeronaves para o exercício de seu objetivo; (d) operar as linhas de transporte aéreo regular de passageiros, carga e correio e valores, bem como o veículo que permita coordenar o desenvolvimento da gestão social; (e) integrar-se em sociedades iguais, afins ou complementares para exploração da sua atividade; (f) aceitar representações nacionais ou estrangeiras de serviços do mesmo ramo ou de ramos complementares; (g) adquirir bens móveis e imóveis para o desenvolvimento de seus objetos sociais, erguer essas instalações ou prédios, tais como armazéns, depósitos, escritórios, etc., aliená-los ou onerá-los; (h) realizar importações e exportações, bem como todas as operações de comércio exterior que se fizerem necessárias; (i) receber dinheiro a juros e dar garantias reais e bancárias pessoais, para si ou para terceiros; (j) realizar todas as espécies de operações com valores mobiliários, bem como compra e venda de obrigações

adquiridas por terceiros quando tenham por efeito o benefício econômico ou patrimonial da empresa, e obter empréstimos por meio de títulos ou títulos representativos de obrigações; (k) contratar com terceiros a administração e exploração dos negócios que organizar para a consecução do seu objeto social; (l) celebrar contratos societários e adquirir ações ou participações em sociedades já constituídas, nacionais ou estrangeiras; fazer contribuições umas às outras, (m) fundir-se com outras empresas e associar-se a entidades iguais para promover o desenvolvimento do transporte aéreo ou para outros fins sindicais; (n) promover, auxiliar tecnicamente, financiar ou administrar empresas ou sociedades relacionadas ao objeto social; (ñ) celebrar ou executar todos os tipos de contratos civis ou comerciais, industriais ou financeiros necessários ou convenientes à consecução de seus próprios fins; (o) realizar negócios e atividades que busquem clientela e obter das autoridades competentes as autorizações e licenças necessárias para a prestação de seus serviços; (p) o desenvolvimento e a exploração de outras atividades derivadas do objeto social e/ou a ele relacionadas, correlatas, contributivas ou complementares, inclusive a prestação de serviços turísticos sob qualquer modalidade



permitida por lei, tais como agências de viagens; (q) tratar 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 prestar; e (r) efetuar investimentos de qualquer espécie para aplicação dos fundos e reservas que forem constituídos na forma da lei ou deste estatuto.

Capital subscrito e integralizado:

MUS\$ 3.389

Participação 2022: 99,21764%

Varição a/a: 0,00%

% dos ativos da matriz: -0,76030%

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 (suplente)

Administração:

Erika Zarante Bahamon

Jaime Antonio Gongora Esguer

LAN Argentina S.A. (subsidiária da Inversora Cordillera S.A.)

Individualização: Sociedade anônima constituída na Argentina.

Objeto social: Realizar as seguintes atividades por conta própria ou por conta de terceiros, de forma independente ou associada a terceiros no país ou no exterior: I) AERONÁUTICAS: Em todas as suas manifestações, transporte aéreo regular e/ou não regular (frete contratado e táxi aéreo), interno e internacional de pessoas e itens, correspondência, *clearing*, empregos e serviços aéreos em geral como concessão pública ou privada; operar serviços públicos, escola de pilotos 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, bem como prestar serviços de manutenção e assistência técnica para estes. II) COMERCIAIS: Mediante a compra, venda, permuta, arrendamento, em todas as suas modalidades, *leasing*, aluguel, importação e exportação de todos os tipos de mercadorias, fornecimento e transferência de aeronaves, suas peças e componentes, acessórios, materiais

e suprimentos, intermediação na formalização de seguro que cobre os riscos dos serviços contratados e da realização de todo tipo de operações comerciais que normalmente ocorrem nos aeroportos. III) TURÍSTICAS: Mediante a criação, desenvolvimento e exploração de centros turísticos e imobiliários destinados ao alojamento de pessoas, bem como atividade turística em todas as suas formas, incluindo no seu interior a locação de automóveis e sistemas de reservas turísticas. IV) DE SERVIÇO: Mediante a prestação de serviços de manutenção e assistência técnica de aeronaves, equipamentos, acessórios e materiais para navegação aérea, serviços de reserva por computador, transporte de pessoas e/ou carga e/ou correspondência, por via terrestre ou marítima, como acessório de transporte aeronáutico e/ou integrando um transporte combinado, bem como todo o tipo de assistência às atividades de navegação aérea, como o fornecimento de alimentos e/ou artigos para uso a bordo. V) DE MANDATOS: Cumprir mandatos e comissões. VI) FINANCEIRAS: Realizar qualquer tipo de operações financeiras em geral, excluindo as previstas na Lei das Entidades Financeiras e quaisquer outras que exijam concurso público. VII) DE REPRESENTAÇÕES: de pessoas

nacionais e internacionais relacionadas às atividades referentes ao seu objetivo social. VIII) DE INVESTIMENTO: Constituir e participar de sociedades anônimas, promover sua constituição, investindo nelas o capital necessário para esses fins, e prestar serviços dentro dos limites estabelecidos. Para tanto, a Sociedade tem plena capacidade jurídica para adquirir direitos, contrair obrigações e praticar atos que não sejam proibidos por lei e por este Estatuto.

Capital subscrito e integralizado:

MUS\$ 724.976

Participação 2022: 94,9953%

Varição a/a: 0,00%

% dos ativos da matriz: 0,02021%

Diretores:

Manuel Maria Benites

Jorge Luis Perez Alati

Rosario Altgelt

Administração:

Manuel María Benites

Jorge Luis Perez Alati

Jerónimo Cortes

Diego Potenza

TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.

Constituição: Constituída como Sociedade Anônima 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 n.º 675 do ano de 1998.

Objeto social: Tem por objetivo social a prestação de serviços de formação técnica e outros tipos de serviços relacionados aos referidos.

Capital subscrito e integralizado:

MUS\$ 625

Resultado do exercício: MUS\$ 77

Participação 2022: 100,00%

Varição a/a: 0,00%

% dos ativos da matriz: 0,00232%

Diretores:

Sebastián Acuto (executivo LATAM)

Ramiro Alfonsín Balza (executivo LATAM)

Hernán Pasman (executivo LATAM)

Gerente Geral:

Guido Opazo Aneetz (executivo LATAM)

JARLETUL S.A.

Constituição: Sociedade anônima constituída no Uruguai em novembro de 2017.

Objeto social: Seu objeto social é a exploração, administração e representação de empresas ou negócios, nacionais ou internacionais, dedicados às atividades hoteleiras, marítimas, aéreas e turísticas em geral.

Capital subscrito e integralizado: MUS\$ 0

Resultado do exercício: MUS\$ (2)

Participação 2022: 100,00%

Varição a/a: 0,00%

% dos ativos da matriz: -0,0827%

Presidente do Conselho de Administração:

Javier Norberto Macías Raschía

Diretores:

Fernando Augusto Carneiro de Carvalho
Patricia Mendoza Mallo

PROFESIONAL AIRLINE SERVICES INC.

Constituição: Sociedade constituída nos Estados Unidos, em fevereiro de 1994.

Objeto social: Seu objeto social é serviços de pessoal do aeroporto.

Capital subscrito e integralizado: MUS\$ 63

Resultado do exercício: MUS\$ 258

Participação 2022: 100,00%

Varição a/a: 0,00%

% dos ativos da matriz: 0,02353%

Diretores:

Francisco Arana

LATAM FINANCE LIMITED

Constituição: Sociedade constituída nas Ilhas Cayman, em setembro de 2016.

Objeto social: Seu objetivo é a emissão de título securitizado.

Capital subscrito e integralizado: MUS\$ 0

Resultado do exercício: MUS\$ 169.582

Participação 2022: 100,00%

Varição a/a: 0,00%

% dos ativos da matriz: -1,57827%

Presidente do Conselho de Administração:

Não aplicável

Diretores:

Andrés del Valle Eitel
Ramiro Alfonsín Balza
Joaquín Arias Acuña

PEUCO FINANCE LIMITED

Constituição: Sociedade constituída nas Ilhas Cayman, em novembro de 2015.

Objeto social: Seu objetivo é a participação em operações de financiamento com outras companhias do grupo LATAM.

Capital subscrito e integralizado: MUS\$ 0

Resultado do exercício: MUS\$ 0

Participação 2022: 100,00%

Varição a/a: 0,00%

% dos ativos da matriz: 0%

Presidente do Conselho de Administração:

Não aplicável

Diretores:

Andrés del Valle Eitel
Joaquín Arias Acuña

LATAM TRAVEL S.A.

Individualização: Sociedade anônima constituída na Argentina.

Objeto social: Realizar, por conta própria ou para terceiros e/ou em associação com terceiros, no país e/ou no exterior, as atividades e operações a seguir: (a) COMERCIAIS: Realizar, intervir, desenvolver ou conceber todo o tipo de operações e atividades que envolvam a venda de passagens aéreas, terrestres, fluviais e marítimas, nacionais e internacionais, ou qualquer outro serviço relacionado à indústria do turismo em geral. Os referidos serviços poderão ser executados por conta de terceiros, por mandato, comissão, mediante a utilização de sistemas ou métodos que se considerem convenientes para tal fim, sejam eles manuais, mecânicos, eletrônicos, telefônicos, por meio da Internet, ou de qualquer outra classe ou tecnologia que seja adequada para esta finalidade. A Sociedade poderá realizar atividades concomitantes ou relacionadas ao objetivo 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 vinculados ao objetivo descrito; comercializar por

qualquer meio ou titular a tecnologia que cria ou cuja licença ou patente adquire ou administra; desenvolver, distribuir, promover e comercializar todo tipo de conteúdo para mídia de qualquer tipo; (b) TURÍSTICAS: Mediante a realização de todo o tipo de atividades relacionadas à indústria do turismo e hotelaria, como operador responsável ou operador de serviços de terceiros ou como agente de viagens. Mediante a preparação de programas de intercâmbio, turismo, excursões e passeios; intermediação, reserva e localização de serviços em qualquer meio de transporte no país ou no exterior e venda de passagens; 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 individuais ou coletivos, excursões ou similares no país ou no exterior; recepção e assistência de turistas durante suas viagens e estadia no país, prestação de serviços de guia turístico e despacho de suas bagagens; representação de outras agências de viagens e turismo, companhias, empresas ou instituições de turismo, nacionais e estrangeiras, para prestar qualquer um destes serviços em seu nome. (c) COMPULSÓRIAS: Mediante a aceitação, realização e outorga de

representações, concessões, comissões, agências e mandatos em geral. (d) DE CONSULTORIA: Prestação de serviços de consultoria, assessoria e administração em tudo o que se relacione com a organização, instalação, suporte, desenvolvimento, apoio e promoção de empresas referentes à atividade comercial, sem excluir a referida atividade, nos campos de administração, industrial, comercial, técnico, publicitário em que será prestada, quando a natureza da matéria assim exigir, por profissionais habilitados conforme os respectivos regulamentos, e o fornecimento de sistemas de organização e administração, cuidados, manutenção, vigilância, pessoal qualificado e, sobretudo, a preparação necessária para realizar as referidas tarefas. (e) FINANCEIRAS: Mediante a participação em outras sociedades criadas ou a serem criadas, seja por meio da aquisição de participações em sociedades constituídas, da constituição de sociedades, da concessão e obtenção de créditos, empréstimos, adiantamentos com ou sem garantia real ou pessoal; concessão de garantias e cauções em favor de terceiros a título gratuito ou oneroso; colocação de seus fundos em moeda estrangeira, ouro ou câmbio, ou em depósitos bancários de qualquer natureza. Para tanto, a empresa tem plena capacidade jurídica

para praticar todos os atos que não sejam proibidos por lei ou por estatuto e ainda para contrair empréstimos públicos ou privados mediante a emissão de debêntures e obrigações negociáveis e a realização de todo tipo de operações financeiras, com exceção das incluídas na Lei 21.526 e qualquer outra que exija concurso público.

Capital subscrito e integralizado:

MUS\$ 15.332

Participação 2022: 100,00%**Varição a/a:** 0,00%**% dos ativos da matriz:** 0,03473%**Diretor:**

Jerónimo Cortes

Javier Norberto Macías (suplente)

Administração:

Jerónimo Cortes

Javier Norberto Macías

Diego Potenza



Demonstrações financeiras das Sociedades Controladoras

LAN CARGO S.A. E FILIAIS

Balanço Financeiro

ATIVOS	Em 31 de dezembro de <u>2022</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$
Total de ativos circulantes	187.148	695.341
Total de ativos não circulantes	415.766	469.437
Ativos totais	<u>602.914</u>	<u>1.164.778</u>
PASSIVOS E PATRIMÔNIO	Em 31 de dezembro de <u>2022</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$
PASSIVOS		
Total de passivos circulantes	283.435	785.977
Total de passivos não circulantes	275.650	278.667
Passivos totais	<u>559.085</u>	<u>1.064.644</u>
PATRIMÔNIO		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	104.535	164.653
Participações de não controladores	(60.706)	(64.519)
Patrimônio total	<u>43.829</u>	<u>100.134</u>
Patrimônio e passivos totais	<u>602.914</u>	<u>1.164.778</u>

LAN CARGO S.A. E FILIAIS

Demonstração de Resultados Consolidados por Função

	Em 31 de dezembro de <u>2022</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$
Receitas de atividades ordinárias	2.136.257	1.132.425
Custo de vendas	<u>(2.068.992)</u>	<u>(1.244.086)</u>
Lucro (Prejuízo) bruto	67.265	(111.661)
Lucro (Prejuízo) de atividades operacionais	(11.120)	(281.759)
Lucro (Prejuízo) antes de impostos	(57.858)	(270.123)
Despesas por impostos sobre o lucro	3.215	22.985
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>(54.643)</u>	<u>(247.138)</u>
Lucro (Prejuízo) atribuível aos proprietários da controladora	(53.459)	(242.249)
Lucro (Prejuízo) atribuível a participações de não controladores	(1.184)	(4.889)
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>(54.643)</u>	<u>(247.138)</u>

**LAN CARGO S.A. E FILIAIS****Demonstração do Resultado Abrangente Consolidado**

	Em 31 de dezembro de 2022 MUS\$	Em 31 de dezembro de 2021 MUS\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	(54.643)	(247.148)
Outro resultado abrangente não classificado como resultado do exercício antes de impostos	(2.274)	1.118
Outro resultado abrangente classificado como resultado do exercício antes de impostos	(21)	220
Demais componentes de outro resultado abrangente antes de impostos	(2.295)	1.338
Imposto sobre o lucro acumulado de demais componentes de outro resultado abrangente não classificado como resultado do exercício	567	(303)
Outro resultado abrangente	(1.728)	1.035
Resultado abrangente total	<u>(56.371)</u>	<u>(246.113)</u>
Resultado abrangente atribuível:		
aos proprietários da controladora	(55.187)	(241.214)
a participações de não controladores	(1.184)	(4.899)
RESULTADO ABRANGENTE TOTAL	<u>(56.371)</u>	<u>(246.113)</u>

LAN CARGO S.A. E FILIAIS**Fluxo de Caixa Consolidado - Método Direto**

	Em 31 de dezembro de 2022 MUS\$	Em 31 de dezembro de 2021 MUS\$
Fluxo de caixa líquido decorrente de atividades operacionais	15.354	6.449
Fluxo de caixa líquido utilizado em atividades de investimento	(7.977)	(6.900)
Fluxo de caixa líquido decorrente de (utilizado em) atividades de financiamento	(8.353)	(7.105)
Aumento líquido (redução líquida) de caixa e equivalentes de caixa antes do efeito de variações da taxa de câmbio	(975)	(7.555)
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FIM DO EXERCÍCIO	<u>45.209</u>	<u>47.052</u>

LAN CARGO S.A. E FILIAIS**Mutações do Patrimônio Consolidado**

	Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora MUS\$	Participações de não controladores MUS\$	Patrimônio total MUS\$
Patrimônio 1 de janeiro de 2022	164.653	(64.519)	100.134
Mutações do patrimônio			
Resultado abrangente			
Lucro (Prejuízo)	(53.459)	(1.184)	(54.643)
Outro resultado abrangente	(1.728)	-	(1.728)
Resultado abrangente total	(55.187)	(1.184)	(56.371)
Aumento (Redução) por transferências ou outras movimentações	(4.931)	4.997	66
Saldos finais do exercício atual 31 de dezembro de 2022	<u>104.535</u>	<u>(60.706)</u>	<u>43.829</u>
	Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora MUS\$	Participações de não controladores MUS\$	Patrimônio total MUS\$
Patrimônio 1 de janeiro de 2021	578.004	(59.620)	518.384
Mutações de patrimônio			
Resultado abrangente			
Lucro (Prejuízo)	(242.249)	(4.899)	(247.148)
Outro resultado abrangente	1.035	-	1.035
Resultado abrangente total	(241.214)	(4.899)	(246.113)
Aumento (Redução) por transferências e outras movimentações	(172.137)	-	(172.137)
Saldos finais do exercício atual 31 de dezembro de 2021	<u>164.653</u>	<u>(64.519)</u>	<u>100.134</u>

**LAN CARGO S.A. E FILIAIS****Mutações do Patrimônio Consolidado**

	Patrimônio atribuível aos proprietários da <u>controladora</u> MUS\$	Participações de <u>não controladores</u> MUS\$	Patrimônio <u>total</u> MUS\$
Patrimônio			
1 de janeiro de 2020	349.351	(746)	348.605
Aumento (Redução) pela aplicação de novas normas contábeis	-	-	-
Reapresentação do saldo inicial alterado	349.351	(746)	348.605
Mutações de patrimônio			
Resultado abrangente			
Lucro (Prejuízo)	(192.820)	(75.630)	(268.450)
Outro resultado abrangente	(781)	-	(781)
Resultado abrangente total	(193.601)	(75.630)	(269.231)
Aumento (Redução) por 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>

INVERSIONES LAN S.A.**Balanco Financeiro**

	Em 31 de dezembro de <u>2022</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$
ATIVOS		
Total de ativos circulante	1.223	1.226
Total de ativos não circulantes	58	58
Ativos totais	<u>1.281</u>	<u>1.284</u>
PASSIVOS E PATRIMÔNIO		
PASSIVOS		
Total de passivos circulantes	11	-
Total de passivos não circulantes	45	45
Passivos totais	<u>56</u>	<u>45</u>
PATRIMÔNIO		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	1.225	1.239
Patrimônio total	<u>1.225</u>	<u>1.239</u>
Patrimônio e passivos totais	<u>1.281</u>	<u>1.284</u>

INVERSIONES LAN S.A.**Demonstração de Resultados Consolidados por Função**

	Em 31 de dezembro de <u>2022</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$
Lucro (Prejuízo) de atividades operacionais	7	6
Lucro (Prejuízo) antes de impostos	(1)	(90)
Despesas por impostos sobre o lucro	(13)	-
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>(14)</u>	<u>(90)</u>
Lucro (Prejuízo) atribuível aos proprietários da controladora	(14)	(90)
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>(14)</u>	<u>(90)</u>

**INVERSIONES LAN S.A.****Demonstração do Resultado Abrangente Consolidado**

	Em 31 de dezembro de 2022 MUS\$	Em 31 de dezembro de 2021 MUS\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	(14)	(90)
Resultado abrangente total	<u>(14)</u>	<u>(90)</u>
Resultado abrangente atribuível: aos proprietários da controladora	(14)	(90)
RESULTADO ABRANGENTE TOTAL	<u>(14)</u>	<u>(90)</u>

INVERSIONES LAN S.A.**Mutações do Patrimônio Consolidado**

	Patrimônio atribuível aos proprietários da <u>controladora</u> MUS\$	Participações de <u>não controladores</u> MUS\$	Patrimônio <u>total</u> MUS\$
Patrimônio 1 de janeiro de 2022	1.239	-	1.239
Resultado abrangente total	(14)	-	(14)
Saldos finais do exercício atual 31 de dezembro de 2022	<u>1.225</u>	<u>-</u>	<u>1.225</u>

INVERSIONES LAN S.A.**Fluxo de Caixa Consolidado - Método Direto**

	Em 31 de dezembro de 2022 MUS\$	Em 31 de dezembro de 2021 MUS\$
Fluxo de caixa líquido decorrente de atividades operacionais	12	-
Efeitos da variação da taxa de câmbio sobre caixa e equivalentes de caixa	(5)	(77)
Aumento líquido de caixa e equivalentes de caixa	<u>7</u>	<u>(77)</u>
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FIM DO EXERCÍCIO	<u>413</u>	<u>406</u>

INVERSIONES LAN S.A.**Mutações do Patrimônio Consolidado**

	Patrimônio atribuível aos proprietários da <u>controladora</u> MUS\$	Participações de <u>não controladores</u> MUS\$	Patrimônio <u>total</u> MUS\$
Patrimônio 1 de janeiro de 2021	1.329	-	1.329
Resultado abrangente total	(90)	-	(90)
Saldos finais do exercício atual 31 de dezembro de 2021	<u>1.239</u>	<u>-</u>	<u>1.239</u>



LAN PAX GROUP E FILIAIS

Balança Financeiro

ATIVOS	Em 31 de dezembro de <u>2022</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$
Total de ativos circulantes	193.479	232.185
Total de ativos não circulantes	<u>198.753</u>	<u>200.085</u>
Ativos totais	<u><u>392.232</u></u>	<u><u>432.270</u></u>
PASSIVOS E PATRIMÔNIO	Em 31 de dezembro de <u>2022</u> MUS\$	Em 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$
PASSIVOS		
Total de passivos circulantes	1.462.843	1.412.684
Total de passivos não circulantes	<u>265.125</u>	<u>236.031</u>
Passivos totais	<u><u>1.727.968</u></u>	<u><u>1.648.715</u></u>
PATRIMÔNIO		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	(1.342.687)	(1.219.473)
Participações de não controladores	<u>6.951</u>	<u>3.028</u>
Patrimônio total	<u><u>(1.335.736)</u></u>	<u><u>(1.216.445)</u></u>
Patrimônio e passivos totais	<u><u>392.232</u></u>	<u><u>432.270</u></u>

LAN PAX GROUP E FILIAIS

Demonstração de Resultados Consolidados por Função

	Em 31 de dezembro de <u>2022</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$
Receitas de atividades ordinárias	534.979	310.688
Custo de vendas	<u>(529.730)</u>	<u>(281.846)</u>
Lucro (Prejuízo) bruto	5.249	28.842
Lucro (Prejuízo) de atividades operacionais	(135.604)	(48.133)
Lucro (Prejuízo) antes de impostos	(124.022)	(6.624)
Despesas por impostos sobre o lucro	<u>2.349</u>	<u>(823)</u>
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u><u>(121.673)</u></u>	<u><u>(7.447)</u></u>
Lucro (Prejuízo) atribuível aos proprietários da controladora	(120.717)	(7.289)
Lucro (Prejuízo) atribuível a participações de não controladores	<u>(956)</u>	<u>(158)</u>
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u><u>(121.673)</u></u>	<u><u>(7.447)</u></u>

LAN PAX GROUP E FILIAIS

Demonstração do Resultado Abrangente Consolidado

	Em 31 de dezembro de <u>2022</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	(121.673)	(7.447)
Lucro (Prejuízo) por diferenças no câmbio de conversão antes de impostos	<u>(15.021)</u>	<u>(193.037)</u>
Resultado abrangente total	<u><u>(136.694)</u></u>	<u><u>(200.484)</u></u>
Resultado abrangente atribuível:		
aos proprietários da controladora	(126.301)	(213.711)
a participações de não controladores	<u>(10.393)</u>	<u>13.227</u>
RESULTADO ABRANGENTE TOTAL	<u><u>(136.694)</u></u>	<u><u>(200.484)</u></u>



LAN PAX GROUP E FILIAIS

Fluxo de Caixa Consolidado – Método Direto

	Em 31 de dezembro de <u>2022</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$
Fluxo de caixa líquido decorrente de atividades operacionais	24.595	2.596
Fluxo de caixa líquido utilizado em atividades de investimento	(1.762)	11.587
Fluxo de caixa líquido decorrente de (utilizado em) atividades de financiamento	<u>(33)</u>	<u>(115)</u>
Aumento líquido (redução líquida) de caixa e equivalentes de caixa antes do efeito de variações da taxa de câmbio	22.800	14.068
Efeitos da variação da taxa de câmbio sobre caixa e equivalentes de caixa	<u>(2.653)</u>	<u>(3.838)</u>
Aumento líquido (redução líquida) de caixa e equivalentes de caixa	20.150	10.230
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FIM DO EXERCÍCIO	<u><u>91.687</u></u>	<u><u>71.537</u></u>

LAN PAX GROUP E FILIAIS

Mutações do Patrimônio Consolidado

	Patrimônio atribuível aos proprietários da <u>controladora</u> MUS\$	Participações de <u>não controladores</u> MUS\$	Patrimônio <u>total</u> MUS\$
Patrimônio 1 de janeiro de 2022	(1.219.473)	3.028	(1.216.445)
Resultado abrangente total	(126.301)	(10.393)	(136.694)
Aumento (Redução) por transferências e outras movimentações	3.087	14.316	17.403
Saldos finais do exercício atual 31 de dezembro de 2022	<u><u>(1.342.687)</u></u>	<u><u>6.951</u></u>	<u><u>(1.335.736)</u></u>
	Patrimônio atribuível aos proprietários da <u>controladora</u> MUS\$	Participações de <u>não controladores</u> MUS\$	Patrimônio <u>total</u> MUS\$
Patrimônio 1 de janeiro de 2021	(1.220.319)	319	(1.220.000)
Resultado abrangente total	(213.711)	13.227	(200.484)
Aumento (Redução) por transferências e outras movimentações	214.557	(10.518)	204.039
Saldos finais do exercício atual 31 de dezembro de 2021	<u><u>(1.219.473)</u></u>	<u><u>3.028</u></u>	<u><u>(1.216.445)</u></u>

**LAN PAX GROUP E FILIAIS****Mutações do Patrimônio Consolidado**

	Patrimônio atribuível aos proprietários da <u>controladora</u> MUS\$	Participações de <u>não controladores</u> MUS\$	Patrimônio <u>total</u> MUS\$
Patrimônio			
1 de janeiro de 2020	(856.611)	2.036	(854.575)
Resultado abrangente total	(367.922)	(1.717)	(369.639)
Aumento (Redução) por 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>

LATAM FINANCE LIMITED**Balanco Financeiro**

ATIVOS	Em 31 de dezembro de <u>2022</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$
Total de ativos circulantes	<u>115</u>	<u>1.310.734</u>
Ativos totais	<u>115</u>	<u>1.310.734</u>
PASSIVOS E PATRIMÔNIO		
	Em 31 de dezembro de <u>2022</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$
PASSIVOS		
Total de passivos circulantes	208.621	187.083
Total de passivos não circulantes	-	1.501.739
Passivos totais	<u>208.621</u>	<u>1.688.822</u>
PATRIMÔNIO		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	<u>(208.506)</u>	<u>(378.088)</u>
Patrimônio total	<u>(208.506)</u>	<u>(378.088)</u>
Patrimônio e passivos totais	<u>115</u>	<u>1.310.734</u>

LATAM FINANCE LIMITED**Demonstração de Resultados Consolidados por Função**

	Em 31 de dezembro de <u>2022</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$
Receitas de atividades ordinárias	-	-
Custo de vendas	-	(104.511)
Lucro (Prejuízo) bruto	-	(104.511)
Lucro (Prejuízo) de atividades operacionais	(1)	(104.512)
Lucro (Prejuízo) antes de impostos	<u>169.582</u>	<u>(104.512)</u>
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>169.582</u>	<u>(104.512)</u>

LATAM FINANCE LIMITED**Demonstração do Resultado Abrangente Consolidado**

	Em 31 de dezembro de <u>2022</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	<u>169.582</u>	<u>(104.512)</u>
Resultado abrangente total	<u>169.582</u>	<u>(104.512)</u>



LATAM FINANCE LIMITED

Fluxo de Caixa Consolidado – Método Direto

	Em 31 de dezembro de <u>2022</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$
Fluxo de caixa líquido decorrente de atividades operacionais	-	-
Fluxo de caixa líquido utilizado em atividades de investimento	(1)	(1)
Fluxo de caixa líquido decorrente de (utilizado em) atividades de financiamento	-	-
Aumento líquido (redução líquida) de caixa e equivalentes de caixa	(1)	(1)
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FIM DO EXERCÍCIO	<u>115</u>	<u>116</u>

LATAM FINANCE LIMITED

Mutações do Patrimônio Consolidado

	Patrimônio atribuível aos proprietários da <u>controladora</u> MUS\$	Participações de <u>não controladores</u> MUS\$	Patrimônio <u>total</u> MUS\$
Patrimônio 1 de janeiro de 2022	(378.088)	-	(378.088)
Resultado abrangente total	169.582	-	169.582
Saldos finais do exercício atual 31 de dezembro de 2022	<u>(208.506)</u>	<u>-</u>	<u>(208.506)</u>

LATAM FINANCE LIMITED

Mutações do Patrimônio Consolidado

	Patrimônio atribuível aos proprietários da <u>controladora</u> MUS\$	Participações de <u>não controladores</u> MUS\$	Patrimônio <u>total</u> MUS\$
Patrimônio 1 de janeiro de 2021	(273.576)	-	(273.576)
Resultado abrangente total	(104.512)	-	(104.512)
Saldos finais do exercício atual 31 de dezembro de 2021	<u>(378.088)</u>	<u>-</u>	<u>(378.088)</u>

LATAM FINANCE LIMITED

Mutações do Patrimônio Consolidado

	Patrimônio atribuível aos proprietários da <u>controladora</u> MUS\$	Participações de <u>não controladores</u> MUS\$	Patrimônio <u>total</u> MUS\$
Patrimônio 1 de janeiro de 2020	(168.476)	-	(168.476)
Resultado abrangente total	(105.100)	-	(105.100)
Saldos finais do exercício atual 31 de dezembro de 2020	<u>(273.576)</u>	<u>-</u>	<u>(273.576)</u>

**PROFESSIONAL AIRLINE SERVICES INC.****Balanço Financeiro**

ATIVOS	Em 31 de dezembro de <u>2022</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$
Total de ativos circulantes	56.896	33.766
Ativos totais	<u>56.896</u>	<u>33.766</u>
PASSIVOS E PATRIMÔNIO	Em 31 de dezembro de <u>2022</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$
PASSIVOS		
Total de passivos circulantes	53.787	30.915
Passivos totais	<u>53.787</u>	<u>30.915</u>
PATRIMÔNIO		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	3.109	2.851
Patrimônio total	<u>3.109</u>	<u>2.851</u>
Patrimônio e passivos totais	<u>56.896</u>	<u>33.766</u>

PROFESSIONAL AIRLINE SERVICES INC.**Demonstração de Resultados Consolidados por Função**

	Em 31 de dezembro de <u>2022</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$
Receitas de atividades ordinárias	64.079	61.572
Custo de vendas	<u>(38.208)</u>	<u>(33.765)</u>
Lucro (Prejuízo) bruto	25.871	27.807
Lucro (Prejuízo) de atividades operacionais	286	478
Lucro (Prejuízo) antes de impostos	286	478
Despesas por impostos sobre o lucro	<u>(28)</u>	<u>(200)</u>
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>258</u>	<u>278</u>

PROFESSIONAL AIRLINE SERVICES INC.**Demonstração do Resultado Abrangente Consolidado**

	Em 31 de dezembro de <u>2022</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	258	278
Resultado abrangente total	<u>258</u>	<u>278</u>

PROFESSIONAL AIRLINE SERVICES INC.**Fluxo de Caixa Consolidado - Método Direto**

	Em 31 de dezembro de <u>2022</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$
Fluxo de caixa líquido decorrente de atividades operacionais	<u>(1.431)</u>	<u>2.694</u>
Aumento líquido (redução líquida) de caixa e equivalentes de caixa antes do efeito de variações da taxa de câmbio	(1.431)	2.694
Aumento líquido (redução líquida) de caixa e equivalentes de caixa	(1.431)	2.694
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FIM DO EXERCÍCIO	<u>1.452</u>	<u>2.883</u>


PROFESSIONAL AIRLINE SERVICES INC.
Mutações do Patrimônio Consolidado

	Patrimônio atribuível aos proprietários da <u>controladora</u> MUS\$	Patrimônio <u>total</u> MUS\$
Patrimônio 1 de janeiro de 2022	2.851	2.851
Resultado abrangente total	258	258
Saldos finais do exercício atual 31 de dezembro de 2022	<u>3.109</u>	<u>3.109</u>

PROFESSIONAL AIRLINE SERVICES INC.
Mutações do Patrimônio Consolidado

	Patrimônio atribuível aos proprietários da <u>controladora</u> MUS\$	Patrimônio <u>total</u> MUS\$
Patrimônio 1 de janeiro de 2021	2.573	2.573
Resultado abrangente total	278	278
Saldos finais do exercício atual 31 de dezembro de 2021	<u>2.851</u>	<u>2.851</u>

PROFESSIONAL AIRLINE SERVICES INC.
Mutações do Patrimônio Consolidado

	Patrimônio atribuível aos proprietários da <u>controladora</u> MUS\$	Patrimônio <u>total</u> MUS\$
Patrimônio 1 de janeiro de 2020	1.559	1.559
Resultado abrangente total	1.014	1.014
Saldos finais do exercício atual 31 de dezembro de 2020	<u>2.573</u>	<u>2.573</u>

HOLDCO I S.A.
Balanco Financeiro

ATIVOS	Em 31 de dezembro de <u>2022</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$
Total de ativos circulantes	-	-
Total de ativos não circulantes	351.587	351.587
Ativos totais	<u>351.587</u>	<u>351.587</u>
PASSIVOS E PATRIMÔNIO	Em 31 de dezembro de <u>2022</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$
PASSIVOS		
Total de passivos circulantes	3.237	2.740
Passivos totais	<u>3.237</u>	<u>2.740</u>
PATRIMÔNIO		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	348.350	348.847
Patrimônio total	<u>348.350</u>	<u>348.847</u>
Patrimônio e passivos totais	<u>351.587</u>	<u>351.587</u>

**HOLDCO I S.A.****Demonstração de Resultados Consolidados por Função**

	Em 31 de dezembro de <u>2022</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$
Lucro (Prejuízo) de atividades operacionais	(515)	(993)
Diferença de câmbio	18	399
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>(497)</u>	<u>(594)</u>
Lucro (Prejuízo) atribuível aos proprietários da controladora	<u>(497)</u>	<u>(594)</u>
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>(497)</u>	<u>(594)</u>

HOLDCO I S.A.**Demonstração do Resultado Abrangente Consolidado**

	Em 31 de dezembro de <u>2022</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	<u>(497)</u>	<u>(594)</u>
Resultado abrangente total	<u>(497)</u>	<u>(594)</u>
Resultado abrangente atribuível: aos proprietários da controladora	<u>(497)</u>	<u>(594)</u>
RESULTADO ABRANGENTE TOTAL	<u>(497)</u>	<u>(594)</u>

HOLDCO I S.A.**Fluxo de Caixa Consolidado – Método Direto**

	Em 31 de dezembro de <u>2022</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$
Fluxo de caixa líquido decorrente de atividades operacionais		
Aumento líquido (redução líquida) de caixa e equivalentes de caixa antes do efeito de variações da taxa de câmbio	-	(6)
Aumento líquido (redução líquida) de caixa e equivalentes de caixa	-	(6)
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FIM DO EXERCÍCIO	<u>-</u>	<u>-</u>

HOLDCO I S.A.**Mutações do Patrimônio Consolidado**

	Patrimônio atribuível aos proprietários da <u>controladora</u> MUS\$	Participações de <u>não controladores</u> MUS\$	Patrimônio <u>total</u> MUS\$
Patrimônio 1 de janeiro de 2022	348.847	-	348.847
Resultado abrangente total	(497)	-	(497)
Saldos finais do exercício atual 31 de dezembro de 2022	<u>348.350</u>	<u>-</u>	<u>348.350</u>

**HOLDCO I S.A.****Mutações do Patrimônio Consolidado**

	Patrimônio atribuível aos proprietários da <u>controladora</u> MUS\$	Participações de <u>não controladores</u> MUS\$	Patrimônio <u>total</u> MUS\$
Patrimônio 1 de janeiro de 2021	349.441	-	349.441
Resultado abrangente total	(594)	-	(594)
Saldos finais do exercício atual 31 de dezembro de 2021	<u>348.847</u>	<u>-</u>	<u>348.847</u>

HOLDCO I S.A.**Mutações do Patrimônio Consolidado**

	Patrimônio atribuível aos proprietários da <u>controladora</u> MUS\$	Participações de <u>não controladores</u> MUS\$	Patrimônio <u>total</u> MUS\$
Patrimônio 1 de janeiro de 2020	349.552	-	349.552
Resultado abrangente total	(111)	-	(111)
Saldos finais do exercício atual 31 de dezembro de 2020	<u>349.441</u>	<u>-</u>	<u>349.441</u>

JARLETUL S.A.**Balanco Financeiro**

	Em 31 de dezembro de <u>2022</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$
ATIVOS		
Total de ativos circulantes	16	22
Total de ativos não circulantes	-	2
Ativos totais	<u>16</u>	<u>24</u>
PASSIVOS E PATRIMÔNIO		
PASSIVOS		
Total de passivos circulantes	1.110	1.116
Passivos totais	<u>1.110</u>	<u>1.116</u>
PATRIMÔNIO		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	(1.094)	(1.092)
Patrimônio total	<u>(1.094)</u>	<u>(1.092)</u>
	<u>16</u>	<u>24</u>

JARLETUL S.A.**Demonstração de Resultados Consolidados por Função**

	Em 31 de dezembro de <u>2022</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$
Receitas de atividades ordinárias	-	-
Custo de vendas	-	-
Lucro (Prejuízo) bruto	-	-
Lucro (Prejuízo) de atividades operacionais	(2)	(47)
Lucro (Prejuízo) antes de impostos	(2)	(47)
Despesas por impostos sobre o lucro	-	(3)
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>(2)</u>	<u>(50)</u>

**JARLETUL S.A.****Demonstração do Resultado Abrangente Consolidado**

	Em 31 de dezembro de <u>2022</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	(2)	(50)
Resultado abrangente total	<u>(2)</u>	<u>(50)</u>

JARLETUL S.A.**Fluxo de Caixa Consolidado - Método Direto**

	Em 31 de dezembro de <u>2022</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$
Fluxo de caixa líquido decorrente de atividades operacionais	<u>(7)</u>	<u>(10)</u>
Aumento líquido (redução líquida) de caixa e equivalentes de caixa antes do efeito de variações da taxa de câmbio	<u>(7)</u>	<u>(10)</u>
Aumento líquido (redução líquida) de caixa e equivalentes de caixa	<u>(7)</u>	<u>(10)</u>
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FIM DO EXERCÍCIO	<u>15</u>	<u>22</u>

JARLETUL S.A.**Mutações do Patrimônio Consolidado**

	Patrimônio atribuível aos proprietários da <u>controladora</u> MUS\$	Participações de <u>não controladores</u> MUS\$	Patrimônio <u>total</u> MUS\$
Patrimônio			
1 de janeiro de 2022	(1.092)	-	(1.092)
Resultado abrangente total	(2)	-	(2)
Saldos finais do exercício atual	<u>(1.094)</u>	<u>-</u>	<u>(1.094)</u>
31 de dezembro de 2022			

JARLETUL S.A.**Mutações do Patrimônio Consolidado**

	Patrimônio atribuível aos proprietários da <u>controladora</u> MUS\$	Participações de <u>não controladores</u> MUS\$	Patrimônio <u>total</u> MUS\$
Patrimônio			
1 de janeiro de 2021	(1.042)	-	(1.042)
Resultado abrangente total	(50)	-	(50)
Saldos finais do exercício atual	<u>(1.092)</u>	<u>-</u>	<u>(1.092)</u>
31 de dezembro de 2021			

**LATAM AIRLINES PERÚ S.A.****Balanço Financeiro**

ATIVOS	Em 31 de dezembro de 2022 MUS\$	Em 31 de dezembro de 2021 MUS\$
Total de ativos circulantes	305.288	454.266
Total de ativos não circulantes	30.485	30.122
Ativos totais	335.773	484.388
PASSIVOS E PATRIMÔNIO	Em 31 de dezembro de 2021 MUS\$	Em 31 de dezembro de 2020 MUS\$
PASSIVOS		
Total de passivos circulantes	276.875	414.997
Total de passivos não circulantes	4.303	2.070
Passivos totais	281.178	417.067
PATRIMÔNIO		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	54.595	67.321
Patrimônio total	54.595	67.321
Patrimônio e passivos totais	335.773	484.388

LATAM AIRLINES PERÚ S.A.**Demonstração de Resultados Consolidados por Função**

	Em 31 de dezembro de 2022 MUS\$	Em 31 de dezembro de 2021 MUS\$
Receitas de atividades ordinárias	1.257.865	584.929
Custo de vendas	(1.165.039)	(614.102)
Lucro (Prejuízo) bruto	92.826	(29.173)
Lucro (Prejuízo) de atividades operacionais	4.774	(93.410)
Lucro (Prejuízo) antes de impostos	(12.400)	(109.180)
Despesas por impostos sobre o lucro	(325)	(210)
Lucro (Prejuízo) do exercício	(12.725)	(109.390)
Lucro (Prejuízo) atribuível aos proprietários da controladora	(12.725)	(109.390)
Lucro (Prejuízo) do exercício	(12.725)	(109.390)

LATAM AIRLINES PERÚ S.A.**Demonstração do Resultado Abrangente Consolidado**

	Em 31 de dezembro de 2022 MUS\$	Em 31 de dezembro de 2021 MUS\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	(12.725)	(109.390)
Resultado abrangente total	(12.725)	(109.390)
Resultado abrangente atribuível: aos proprietários da controladora	(12.725)	(109.390)
TOTAL RESULTADO INTEGRAL	(12.725)	(109.390)



LATAM AIRLINES PERÚ S.A.

Fluxo de Caixa Consolidado – Método Direto

	Em 31 de dezembro de 2022 MUS\$	Em 31 de dezembro de 2021 MUS\$
Fluxo de caixa líquido decorrente de atividades operacionais	(23.373)	37.204
Fluxo de caixa líquido utilizado em atividades de investimento	(3.947)	(868)
Fluxo de caixa líquido decorrente de (utilizado em) atividades de financiamento	<u>1.888</u>	<u>(217)</u>
Aumento líquido (redução líquida) de caixa e equivalentes de caixa antes do efeito variações da taxa de câmbio	<u>(25.432)</u>	<u>36.119</u>
Aumento líquido (redução líquida) de caixa e equivalentes de caixa	<u>(25.432)</u>	<u>36.119</u>
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FIM DO EXERCÍCIO	<u><u>56.250</u></u>	<u><u>81.682</u></u>

LATAM AIRLINES PERÚ S.A.

Mutações do Patrimônio Consolidado

	Patrimônio atribuível aos proprietários da <u>controladora</u> MUS\$	Participações de <u>não controladores</u> MUS\$	Patrimônio <u>total</u> MUS\$
Patrimônio 1 de janeiro de 2022	67.321	-	67.321
Resultado abrangente total	(12.725)	-	(12.725)
Total de transações com acionistas	-	-	-
Saldos finais do exercício atual 31 de dezembro de 2022	<u><u>54.596</u></u>	<u><u>-</u></u>	<u><u>54.596</u></u>
	Patrimônio atribuível aos proprietários da <u>controladora</u> MUS\$	Participações de <u>não controladores</u> MUS\$	Patrimônio <u>total</u> MUS\$
Patrimônio 1 de janeiro de 2021	175.623	-	175.623
Resultado abrangente total	(109.394)	-	(109.394)
Total de transações com acionistas	1.092	-	1.092
Saldos finais do exercício atual 31 de dezembro de 2021	<u><u>67.321</u></u>	<u><u>-</u></u>	<u><u>67.321</u></u>

**LATAM AIRLINES PERÚ S.A.****Mutações do Patrimônio Consolidado**

	Patrimônio atribuível aos proprietários da <u>controladora</u> MUS\$	Participações de <u>não controladores</u> MUS\$	Patrimônio <u>total</u> MUS\$
Patrimônio 1 de janeiro de 2020	8.691	-	8.691
Resultado abrangente total	(175.486)	-	(175.486)
Total de transações com acionistas	342.418		342.418
Saldos finais do exercício atual 31 de dezembro de 2020	<u>175.623</u>	<u>-</u>	<u>175.623</u>

LATAM TRAVEL CHILE II S.A.**Balanco Financeiro**

ATIVOS	Em 31 de dezembro de <u>2022</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$
Total de ativos circulantes	31	251
Total de ativos não circulantes	336	337
Ativos totais	<u>367</u>	<u>588</u>
PASSIVOS E PATRIMÔNIO	Em 31 de dezembro de <u>2022</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$
PASSIVOS		
Total de passivos circulantes	1.234	1.457
Total de passivos não circulantes	-	-
Passivos totais	<u>1.234</u>	<u>1.457</u>
PATRIMÔNIO		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	(867)	(869)
Patrimônio total	<u>(867)</u>	<u>(869)</u>
Patrimônio e passivos totais	<u>367</u>	<u>588</u>

LATAM TRAVEL CHILE II S.A.**Demonstração de Resultados Consolidados por Função**

	Em 31 de dezembro de <u>2022</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$
Receitas de atividades ordinárias	-	-
Custo de vendas	-	(6)
Lucro (Prejuízo) bruto	-	(6)
Lucro (Prejuízo) de atividades operacionais	2	86
Lucro (Prejuízo) antes de impostos	2	84
Despesas por impostos sobre o lucro	-	(55)
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>2</u>	<u>29</u>
Lucro (Prejuízo) atribuível aos proprietários da controladora	2	29
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>2</u>	<u>29</u>

LATAM TRAVEL CHILE II S.A.**Demonstração do Resultado Abrangente Consolidado**

	Em 31 de dezembro de <u>2022</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	<u>2</u>	<u>29</u>
Resultado abrangente total	<u>2</u>	<u>29</u>
Resultado abrangente atribuível: aos proprietários da controladora	<u>2</u>	<u>29</u>
RESULTADO ABRANGENTE TOTAL	<u>2</u>	<u>29</u>



LATAM TRAVEL CHILE II S.A.

Fluxo de Caixa Consolidado - Método Direto

	Em 31 de dezembro de 2022 MUS\$	Em 31 de dezembro de 2021 MUS\$
Fluxo de caixa líquido decorrente de atividades operacionais	(221)	(10)
Fluxo de caixa líquido utilizado em atividades de investimento	-	(9)
Fluxo de caixa líquido decorrente de (utilizado em) atividades de financiamento	-	-
Aumento líquido (redução líquida) de caixa e equivalentes de caixa antes do efeito de variações da taxa de câmbio	(221)	(19)
Aumento líquido (redução líquida) de caixa e equivalentes de caixa	(221)	(19)
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FIM DO EXERCÍCIO	20	241

LATAM TRAVEL CHILE II S.A.

Mutações do Patrimônio Consolidado

	Patrimônio atribuível aos proprietários da <u>controladora</u> MUS\$	Participações de <u>não controladores</u> MUS\$	Patrimônio <u>total</u> MUS\$
Patrimônio 1 de janeiro de 2022	(869)	-	(869)
Resultado abrangente total	2	-	2
Saldos finais do exercício atual 31 de janeiro de 2022	(867)	-	(867)

LATAM TRAVEL CHILE II S.A.

Mutações do Patrimônio Consolidado

	Patrimônio atribuível aos proprietários da <u>controladora</u> MUS\$	Participações de <u>não controladores</u> MUS\$	Patrimônio <u>total</u> MUS\$
Patrimônio 1 de janeiro de 2021	(898)	-	(898)
Resultado abrangente total	29	-	29
Saldos finais do exercício atual 31 de dezembro de 2021	(869)	-	(869)

LATAM TRAVEL CHILE II S.A.

Mutações do Patrimônio Consolidado

	Patrimônio atribuível aos proprietários da <u>controladora</u> MUS\$	Participações de <u>não controladores</u> MUS\$	Patrimônio <u>total</u> MUS\$
Patrimônio 1 de janeiro de 2020	(682)	-	(682)
Resultado abrangente total	(216)	-	(216)
Saldos finais do exercício atual 31 de dezembro de 2020	(898)	-	(898)


LATAM TRAVEL S.A.
Balço Financeiro

ATIVOS	Em 31 de dezembro de 2022 MUS\$	Em 31 de dezembro de 2021 MUS\$
Total de ativos circulantes	1.249.804	324.961
Total de ativos não circulantes	88.494	82.288
Ativos totais	1.338.298	407.249
PASSIVOS E PATRIMÔNIO	Em 31 de dezembro de 2022 MUS\$	Em 31 de dezembro de 2021 MUS\$
PASSIVOS		
Total de passivos circulantes	323.426	650.768
Total de passivos não circulantes	174.158	10.273
Passivos totais	497.584	661.041
PATRIMÔNIO		
Patrimônio atribuível aos proprietários	840.714	(253.792)
Participações de não controladores	-	-
Patrimônio total	840.714	(253.792)
Patrimônio e passivos totais	1.338.298	407.249

LATAM TRAVEL S.A.
Demonstração de Resultados Consolidados por Função

	Em 31 de dezembro de 2022 MUS\$	Em 31 de dezembro de 2021 MUS\$
Receitas de atividades ordinárias	372.102	28.987
Custo de vendas	(30.992)	9.011
Lucro (Prejuízo) bruto	341.110	37.998
Lucro (Prejuízo) de atividades operacionais	181.724	12.282
Lucro (Prejuízo) antes de impostos	(1.133.744)	(302.098)
Despesas por impostos sobre o lucro	-	-
Lucro (Prejuízo) do exercício	(1.133.744)	(302.098)
Lucro (Prejuízo) atribuível aos proprietários da controladora	(1.133.744)	(302.098)
Lucro (Prejuízo) atribuível a participações de não controladores	-	-
Lucro (Prejuízo) do exercício	(1.133.744)	(302.098)

LATAM TRAVEL S.A.
Demonstração do Resultado Abrangente Consolidado

	Em 31 de dezembro de 2022 MUS\$	Em 31 de dezembro de 2021 MUS\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	(1.133.744)	(302.098)
RESULTADO ABRANGENTE TOTAL	(1.133.744)	(302.098)



LATAM TRAVEL S.A.

Fluxo de Caixa Consolidado – Método Direto

	Em 31 de dezembro de <u>2022</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$
Fluxo de caixa líquido decorrente de atividades operacionais	(989.812)	(132.964)
Fluxo de caixa líquido utilizado em atividades de investimento	90.526	-
Fluxo de caixa líquido decorrente de (utilizado em) atividades de financiamento	1.411.653	-
Aumento líquido (redução líquida) de caixa e equivalentes de caixa antes do efeito de variações da taxa de câmbio	512.367	(132.964)
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO INÍCIO DO EXERCÍCIO	<u>165.496</u>	<u>247.226</u>
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FIM DO EXERCÍCIO	<u><u>793.748</u></u>	<u><u>165.496</u></u>

LATAM TRAVEL S.A.

Mutações do Patrimônio Consolidado

	Patrimônio atribuível aos proprietários da <u>controladora</u> MUS\$	Patrimônio <u>total</u> MUS\$
Patrimônio		
1 de janeiro de 2022	(253.792)	(253.792)
Mutações de patrimônio		
Resultado abrangente		
Lucro (Prejuízo)	(1.133.744)	(1.133.744)
Outro resultado abrangente	-	-
Resultado abrangente total	(1.133.744)	(1.133.744)
Aumento (Redução) por transferências e outras movimentações	2.228.250	2.228.250
Saldos finais do exercício atual		
31 de dezembro de 2022	<u><u>840.714</u></u>	<u><u>840.714</u></u>

**LATAM TRAVEL S.A.****Mutações do Patrimônio Consolidado**

	Patrimônio atribuível aos proprietários da <u>controladora</u> MUS\$	Patrimônio <u>total</u> MUS\$
Patrimônio 1 de janeiro de 2021	(182.178)	(182.178)
Mutações de patrimônio		
Resultado abrangente		
Lucro (Prejuízo)	(302.098)	(302.098)
Outro resultado abrangente	-	-
Resultado abrangente total	(302.098)	(302.098)
Aumento (Redução) por transferências e outras movimentações	230.484	230.484
Saldos finais do exercício atual 31 de dezembro de 2021	<u>(253.792)</u>	<u>(253.792)</u>

LATAM TRAVEL S.R.L.**Balanzo Financeiro**

	Em 31 de dezembro de <u>2022</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$
ATIVOS		
Total de ativos circulantes	64	64
Total de ativos não circulantes	28	-
Ativos totais	<u>92</u>	<u>64</u>
PASSIVOS E PATRIMÔNIO		
PASSIVOS		
Total de passivos circulantes	5	132
Passivos totais	<u>5</u>	<u>132</u>
PATRIMÔNIO		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	87	(68)
Patrimônio total	<u>87</u>	<u>(68)</u>
Patrimônio e passivos totais	<u>92</u>	<u>64</u>

**LATAM TRAVEL S.R.L.****Demonstração de Resultados Consolidados por Função**

	Em 31 de dezembro de 2022 MUS\$	Em 31 de dezembro de 2021 MUS\$
Receitas de atividades ordinárias	-	-
Lucro (Prejuízo) bruto	-	-
Lucro (Prejuízo) antes de impostos	155	(23)
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>155</u>	<u>(23)</u>
Lucro (Prejuízo) atribuível aos proprietários da controladora	155	(23)
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>155</u>	<u>(23)</u>

LATAM TRAVEL S.R.L.**Fluxo de Caixa Consolidado - Método Direto**

	Em 31 de dezembro de 2022 MUS\$	Em 31 de dezembro de 2021 MUS\$
Fluxo de caixa líquido utilizado em atividades de investimento	-	133
Aumento líquido (redução líquida) de caixa e equivalentes de caixa	-	(2)
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FIM DO EXERCÍCIO	<u>64</u>	<u>64</u>

LATAM TRAVEL S.R.L.**Demonstração do Resultado Abrangente Consolidado**

	Em 31 de dezembro de 2022 MUS\$	Em 31 de dezembro de 2021 MUS\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	155	(23)
Resultado abrangente total	<u>155</u>	<u>(23)</u>
Resultado abrangente atribuível: aos proprietários da controladora	155	(23)
RESULTADO ABRANGENTE TOTAL	<u>155</u>	<u>(23)</u>

LATAM TRAVEL S.R.L.**Mutações do Patrimônio Consolidado**

	Patrimônio atribuível aos proprietários da <u>controladora</u> MUS\$	Participações de <u>não controladores</u> MUS\$	Patrimônio <u>total</u> MUS\$
Patrimônio 1 de janeiro de 2022	(68)	-	(68)
Resultado abrangente total	155	-	155
Saldos finais do exercício atual 31 de dezembro de 2022	<u>87</u>	<u>-</u>	<u>87</u>

**LATAM TRAVEL S.R.L.****Mutações do Patrimônio Consolidado**

	Patrimônio atribuível aos proprietários da <u>controladora</u> MUS\$	Participações de <u>não controladores</u> MUS\$	Patrimônio <u>total</u> MUS\$
Patrimônio 1 de janeiro de 2021	(45)	-	(45)
Resultado abrangente total	(23)	-	(23)
Saldos finais do exercício atual 31 de dezembro de 2021	<u>(68)</u>	<u>-</u>	<u>(68)</u>

LATAM TRAVEL S.R.L.**Mutações do Patrimônio Consolidado**

	Patrimônio atribuível aos proprietários da <u>controladora</u> MUS\$	Participações de <u>não controladores</u> MUS\$	Patrimônio <u>total</u> MUS\$
Patrimônio 1 de janeiro de 2020	23	-	23
Resultado abrangente total	(68)	-	(68)
Saldos finais do exercício atual 31 de dezembro de 2020	<u>(45)</u>	<u>-</u>	<u>(45)</u>

PEUCO FINANCE LIMITED**Balço Financeiro**

ATIVOS	Em 31 de dezembro de 2022 MUS\$	Em 31 de dezembro de 2021 MUS\$
Total de ativos circulantes	-	1.307.721
Ativos totais	<u>-</u>	<u>1.307.721</u>
PASSIVOS E PATRIMÔNIO	Em 31 de dezembro de 2022 MUS\$	Em 31 de dezembro de 2021 MUS\$
PASSIVOS		
Total de passivos circulantes	-	1.307.721
Passivos totais	<u>-</u>	<u>1.307.721</u>
Patrimônio e passivos totais	<u>-</u>	<u>1.307.721</u>

PEUCO FINANCE LIMITED**Fluxo de Caixa Consolidado - Método Direto**

	Em 31 de dezembro de 2022 MUS\$	Em 31 de dezembro de 2021 MUS\$
Fluxo de caixa líquido decorrente de atividades operacionais	-	-
Fluxo de caixa líquido utilizado em atividades de investimento	-	-
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FIM DO EXERCÍCIO	<u>-</u>	<u>-</u>

**TAM S.A. E FILIAIS****Balanço Financeiro**

ATIVOS	Em 31 de dezembro de <u>2022</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$
Total de ativos circulantes	1.998.284	1.262.825
Total de ativos não circulantes	1.499.564	1.346.034
Ativos totais	<u>3.497.848</u>	<u>2.608.859</u>
PASSIVOS E PATRIMÔNIO	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2020</u> MUS\$
PASSIVOS		
Total de passivos circulantes	3.302.692	2.410.426
Total de passivos não circulantes	928.855	846.722
Total passivos	<u>4.231.547</u>	<u>3.257.148</u>
PATRIMÔNIO		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	(734.514)	(649.058)
Participações de não controladores	815	769
Patrimônio total	<u>(733.699)</u>	<u>(648.289)</u>
Patrimônio e passivos totais	<u>3.497.848</u>	<u>2.608.859</u>

TAM S.A. E FILIAIS**Demonstração de Resultados Consolidados por Função**

	Em 31 de dezembro de <u>2022</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$
Receitas de atividades ordinárias	4.255.115	2.003.922
Custo de vendas	<u>(3.973.361)</u>	<u>(2.161.497)</u>
Lucro (Prejuízo) bruto	281.754	(157.575)
Lucro (Prejuízo) de atividades operacionais	(163.903)	(665.917)
Lucro (Prejuízo) antes de impostos	(89.464)	(748.514)
Despesas por impostos sobre o lucro	19.529	(8.119)
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>(69.935)</u>	<u>(756.633)</u>
Lucro (Prejuízo) atribuível aos proprietários da controladora	(70.047)	(756.698)
Lucro (Prejuízo) atribuível a participações de não controladores	112	65
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>(69.935)</u>	<u>(756.633)</u>

TAM S.A. E FILIAIS**Demonstração do Resultado Abrangente Consolidado**

	Em 31 de dezembro de <u>2022</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	(69.935)	(756.633)
Demais componentes de outro resultado abrangente antes de impostos	(10.792)	(32.031)
Imposto sobre o lucro acumulado de demais componentes de outro resultado abrangente não classificado como resultado do exercício	---	---
Outro resultado abrangente	<u>(10.103)</u>	<u>(32.514)</u>
Resultado abrangente total	<u>(80.273)</u>	<u>(789.147)</u>
Resultado abrangente atribuível:		
aos proprietários da controladora	(80.281)	(789.254)
a participações de não controladores	8	107
RESULTADO ABRANGENTE TOTAL	<u>(80.273)</u>	<u>(789.147)</u>

**TAM S.A. E FILIAIS****Fluxo de Caixa Consolidado – Método Direto**

	Em 31 de dezembro de <u>2022</u> MUS\$	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> MUS\$
Fluxo de caixa líquido decorrente de atividades operacionais	886.301	(94.067)
Fluxo de caixa líquido utilizado em atividades de investimento	36.345	(47.280)
Fluxo de caixa líquido decorrente de (utilizado em) atividades de financiamento	<u>(354.668)</u>	<u>(27.510)</u>
Aumento líquido (redução líquida) de caixa e equivalentes de caixa antes do efeito de variações da taxa de câmbio	567.978	(168.857)
Efeitos da variação da taxa de câmbio sobre caixa e equivalentes de caixa	<u>(476.568)</u>	<u>(168.857)</u>
Aumento líquido (redução líquida) de caixa e equivalentes de caixa	91.410	(337.714)
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FIM DO EXERCÍCIO	<u><u>384.133</u></u>	<u><u>292.723</u></u>

TAM S.A. E FILIAIS**Mutações do Patrimônio Consolidado**

	Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora MUS\$	Participações de não controladores MUS\$	Patrimônio total MUS\$
Patrimônio 1 de janeiro de 2022	(649.058)	769	(648.289)
Resultado abrangente total	(80.281)	35	(80.246)
Total de transações com acionistas	(5.176)	11	(5.165)
Saldos finais do exercício atual 31 de dezembro de 2022	<u><u>(734.515)</u></u>	<u><u>815</u></u>	<u><u>(733.700)</u></u>

TAM S.A. E FILIAIS**Mutações do Patrimônio Consolidado**

	Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora MUS\$	Participações de não controladores MUS\$	Patrimônio total MUS\$
Patrimônio 1 de janeiro de 2021	104.407	713	105.120
Resultado abrangente total	(789.254)	107	(789.147)
Total de transações com acionistas	35.789	(51)	35.738
Saldos finais do exercício atual 31 de dezembro de 2021	<u><u>(649.058)</u></u>	<u><u>769</u></u>	<u><u>(648.289)</u></u>

TAM S.A. E FILIAIS**Mutações do Patrimônio Consolidado**

	Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora MUS\$	Participações de não controladores MUS\$	Patrimônio total MUS\$
Patrimônio 1 de janeiro de 2020	1.537.799	1.506	1.539.305
Resultado abrangente total	(1.594.481)	(611)	(1.595.092)
Total de transações com acionistas	161.089	(182)	160.907
Saldos finais do exercício atual 31 de dezembro de 2020	<u><u>104.407</u></u>	<u><u>713</u></u>	<u><u>105.120</u></u>

**TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.****Balanço Financeiro**

ATIVOS	Em 31 de dezembro de <u>2022</u> M\$	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> M\$
Total de ativos circulantes	1.103.009	1.616.725
Total de ativos não circulantes	111.767	75.776
Ativos totais	<u>1.214.776</u>	<u>1.692.501</u>
PASSIVOS E PATRIMÔNIO	Em 31 de dezembro de	Em 31 de dezembro de
	<u>2022</u>	<u>2021</u>
	M\$	M\$
PASSIVOS		
Total de passivos circulantes	684.262	170.976
Total de passivos não circulantes	265.927	223.250
Passivos totais	<u>950.189</u>	<u>394.226</u>
PATRIMÔNIO		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	264.587	1.298.275
Patrimônio total	<u>264.587</u>	<u>1.298.275</u>
Patrimônio e passivos totais	<u>1.214.776</u>	<u>1.692.501</u>

TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.**Demonstração de Resultados Consolidados por Função**

	Em 31 de dezembro de <u>2022</u> M\$	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> M\$
Receitas de atividades ordinárias	906.015	844.775
Custo de vendas	<u>(818.075)</u>	<u>(646.971)</u>
Lucro (Prejuízo) bruto	87.940	197.804
Lucro (Prejuízo) de atividades operacionais	69.915	393.553
Lucro (Prejuízo) antes de impostos	69.915	393.553
Despesas por impostos sobre o lucro	<u>(60)</u>	<u>(206.118)</u>
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>69.855</u>	<u>187.435</u>
Lucro (Prejuízo) atribuível aos proprietários da controladora	<u>69.855</u>	<u>187.435</u>
Lucro (Prejuízo) do exercício	<u>69.855</u>	<u>187.435</u>

TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.**Demonstração do Resultado Abrangente Consolidado**

	Em 31 de dezembro de <u>2022</u> M\$	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> M\$
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	69.855	187.435
Demais componentes de outro resultado abrangente antes de impostos	(15.409)	12.093
Outro resultado abrangente	<u>(15.409)</u>	<u>12.093</u>
Resultado abrangente total	<u>54.446</u>	<u>199.528</u>
Resultado abrangente atribuível:		
aos proprietários da controladora	<u>54.446</u>	<u>199.528</u>
RESULTADO ABRANGENTE TOTAL	<u>54.446</u>	<u>199.528</u>

**TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.****Fluxo de Caixa Consolidado – Método Direto**

	Em 31 de dezembro de <u>2022</u> M\$	Em 31 de dezembro de <u>2021</u> M\$
Fluxo de caixa líquido decorrente de atividades operacionais	(157.977)	(355.265)
Aumento líquido (redução líquida) de caixa e equivalentes de caixa antes do efeito de variações da taxa de câmbio	(157.977)	(355.265)
Efeitos da variação da taxa de câmbio sobre caixa e equivalentes de caixa	<u>4.710</u>	<u>51.747</u>
Aumento líquido (redução líquida) de caixa e equivalentes de caixa	(153.267)	(303.518)
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FIM DO EXERCÍCIO	<u><u>136.469</u></u>	<u><u>289.736</u></u>

TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.**Mutações do Patrimônio Consolidado**

	Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora <u>controladora</u> M\$	Participações de não controladores <u>não controladores</u> M\$	Patrimônio total <u>total</u> M\$
Patrimônio 1 de janeiro de 2022	1.298.275	-	1.298.275
Resultado abrangente total	54.446	-	54.446
Total de transações com acionistas	(1.088.134)	-	(1.088.134)
Saldos finais do exercício atual 31 de dezembro de 2022	<u><u>264.587</u></u>	<u><u>-</u></u>	<u><u>264.587</u></u>

TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.**Mutações do Patrimônio Consolidado**

	Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora <u>controladora</u> M\$	Participações de não controladores <u>não controladores</u> M\$	Patrimônio total <u>total</u> M\$
Patrimônio 1 de janeiro de 2021	1.074.271	-	1.074.271
Resultado abrangente total	199.528	-	199.528
Total de transações com acionistas	24.476	-	24.476
Saldos finais do exercício atual 31 de dezembro de 2021	<u><u>1.298.275</u></u>	<u><u>-</u></u>	<u><u>1.298.275</u></u>

TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.**Mutações do Patrimônio Consolidado**

	Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora <u>controladora</u> M\$	Participações de não controladores <u>não controladores</u> M\$	Patrimônio total <u>total</u> M\$
Patrimônio 1 de janeiro de 2020	976.332	-	976.332
Resultado abrangente total	127.164	-	127.164
Saldos finais do exercício atual 31 de dezembro de 2020	<u><u>1.103.496</u></u>	<u><u>-</u></u>	<u><u>1.103.496</u></u>

Análise fundamentada

Análise comparativa e explicação das principais tendências:

1. DEMONSTRAÇÃO CONSOLIDADA DA POSIÇÃO FINANCEIRA

Em 31 de dezembro de 2022, os ativos totais da Sociedade totalizam MUS\$ 13.211.024, o que, em comparação com 31 de dezembro de 2021, apresenta uma redução de MUS\$ 80.508 (0,6%).

Os ativos circulantes da Sociedade aumentaram MUS\$ 922.196 (35,3%), em comparação com o final do exercício fiscal de 2021. Os principais aumentos referem-se aos seguintes itens: Devedores comerciais e outras contas a receber no valor de MUS\$ 126.339 (14,3%), originados principalmente pelo aumento das vendas nos mercados do Brasil, Peru e Chile; Estoques de curto prazo no valor de MUS\$ 190.452 (66,3%), em grande parte associados à movimentação de estoques técnicos utilizados em serviços de manutenção próprios e de terceiros; Outros ativos não financeiros por MUS\$ 82.996 (76,6%) explicados pelo aumento dos impostos sobre as vendas a recuperar, dos custos dos contratos associados à responsabilidade por voos ativadas e seguros de aviação; Outros ativos financeiros no valor de MUS\$ 402.377 (397,9%) gerados principalmente

pelo aumento em outras garantias concedidas no valor de MUS\$ 42.609 e MUS\$ 340.008 de recursos entregues a uma Kroll como adiantamentos restritos, cujo objetivo é liquidar reivindicações existentes pendentes de resolução na saída do Procedimento Capítulo 11; e Caixa e equivalentes de caixa no valor de MUS\$ 169.840 (16,2%), este aumento é explicado pela variação líquida apresentada na demonstração dos fluxos consolidados da Sociedade. A variação positiva dos itens acima foi compensada por uma redução nos Impostos correntes por MUS\$ 8.231 (20%) e Ativos não circulantes ou grupos de ativos classificados como mantidos para venda por MUS\$ 60.376 (41,1%). (Esta redução é um valor líquido que é gerado principalmente pela venda de aeronaves e motores por MUS\$ 84.058 e um aumento devido a reclassificações de bens imóveis, instalações e equipamentos por MUS\$ 32.000 que são reconhecidas pelo menor entre seu valor contábil e valor justo menos o custo de venda).

O índice de liquidez da Sociedade apresenta um aumento de 0,21 vez ao final do exercício de 2021 para 0,69 vez ao final de dezembro de 2022. Há também um aumento no índice de acidez de 0,08 vez no exercício de 2021 para 0,24 vez no final de dezembro de

2022, devido principalmente à redução de 58,7% no Passivo circulante.

Os Ativos não circulantes da Sociedade diminuíram MUS\$ 1.002.704 (9,4%) em comparação com o final do exercício de 2021. Os principais itens do Ativo não circulante que apresentam queda são: Bens imóveis, instalações e equipamentos no valor de MUS\$ 1.078.206 (11,4%), cuja variação é explicada principalmente pela depreciação do exercício de MUS\$ 965.216 e outras reduções do ano de MUS\$ 1.417.138 que consideram a reclassificação de seis aeronaves A320 para MUS\$ 29.328 e vinte e oito aeronaves A319 por MUS\$ 373.410, respectivamente, para o item Ativos não circulantes ou grupos de ativos para alienação classificados como mantidos para venda e as renegociações de 115 aeronaves (1 A319, 39 A320, 14 A320N, 30 A321, 1 B767, 6 B777 e 24 B787) por MUS\$ US\$ 886.021, compensado pelo aumento das adições do exercício para MUS\$ 1.279.755 e um aumento na diferença de conversão por MUS\$ 24.393; e Ativos fiscais diferidos MUS\$ 9.375 (61,3%). Todos os itens acima são ligeiramente compensados pelo aumento no item de Ativos intangíveis, exceto ágio, por MUS\$ 61.494 (6,0%), devido ao ajuste de conversão por MUS\$ 54.623, e o aumento devido a adições

por MUS\$ 66.867, ambos os aumentos compensados pela diminuição em MUS\$ 54.358 correspondentes à amortização do exercício; Outros ativos não financeiros no valor de US\$ 22.946 (18,3%), cujo principal aumento foi causado pelo aumento dos depósitos judiciais no valor de MUS\$ 28.445.

Em 31 de dezembro de 2022, os passivos totais da Sociedade são de MUS\$ 13.180.303, o que, comparado ao valor de 31 de dezembro de 2021, apresenta uma redução de MUS\$ 7.178.133 (equivalente a 35,3%).

O Passivo circulante da Sociedade diminuiu em MUS\$ 7.226.732 (58,7%), em comparação com o final do exercício de 2021, com reduções em Outros passivos financeiros no valor de MUS\$ 3.650.610 (82,0%); em Contas a pagar de fornecedores e outras contas a pagar no valor de MUS\$ 3.211.259 (66,4%) e em Contas a pagar a entidades relacionadas MUS\$ 661.590 (100%), que originam a variação total do Passivo circulante. Nestes itens, reconhecem-se os efeitos das reduções das dívidas financeiras anteriores à aplicação do Capítulo 11, as parcelas de curto prazo originadas pelas novas dívidas financeiras contraídas na saída do Capítulo 11, os pagamentos efetuados incluindo os correspondentes aos empréstimos recebidos de partes

relacionadas e o pagamento de Títulos conversíveis a fornecedores comerciais, todos considerados no plano de saída da sociedade do Capítulo 11. Todas as reduções no Passivo circulante indicadas acima são compensadas pelo aumento em Outros passivos não financeiros, circulantes por MUS\$ 309.675 (13,3%).

O indicador de endividamento do Passivo circulante sobre o Patrimônio Líquido da Sociedade no exercício é de 120,36. A incidência do Passivo circulante sobre a dívida total diminuiu 21,88 pontos percentuais, passando de 60,49% no final de 2021 para 38,61% no final deste exercício.

O Passivo não circulante da Sociedade aumentou em MUS\$ 48.599 (0,6%), em comparação com o valor de 31 de dezembro de 2021. Os principais aumentos são apresentados no item Outros passivos financeiros, não circulantes por MUS\$ 30.337 (0,5%); Outras provisões não circulantes no valor de MUS\$ 215.383 (30,2%), explicadas principalmente por novas provisões no valor de MUS\$ 687.558 associadas a contingências; ajuste de conversão por MUS\$ 28.655, compensado por reduções nas provisões usadas por MUS\$ 63.087, reversões de causas trabalhistas, fiscais e cíveis para revalidação de contingências por MUS\$ 421.310 e

feito da diferença cambial no valor de MUS\$ 16.433; Provisões para benefícios a colaboradores de MUS\$ 37.255 (66,3%), explicadas por um aumento de MUS\$ 53.254 associado à prestação de serviços correntes, compensado por uma redução nos benefícios pagos de MUS\$ 4.375 e um ajuste por conversão e perda atuarial de MUS\$ 11.624. O anterior é compensado pela redução em Contas

a pagar não circulantes em MUS\$ 146.142 (30,9%) explicada pela redução da frota (JOL) no valor de MUS\$ 84.387, manutenção de aeronaves e motores por MUS\$ 27.106 e taxas aeroportuárias, sobrevoos, provisão para férias e gratificações e outros itens menores por MUS\$ 34.649 e uma redução em Outros passivos não financeiros e não circulantes por MUS\$ 91.848 (17,9%).

Para um melhor entendimento sobre a redução total em Outros passivos financeiros para MUS\$ 3.620.273 (considerando uma redução no passivo financeiro circulante para MUS\$ 3.650.610 e um aumento no passivo financeiro não circulante para MUS\$ 30.337), excluindo derivativos de *hedge* e não *hedge*, abaixo é apresentado o seguinte quadro resumo com os movimentos dos fluxos de caixa e não fluxos:

Obrigações com	Saldo em 31 de dezembro de	Fluxos de				Movimentações (fora do fluxo)			Saldo em 31 de dezembro de
		Obtenção	Integralizado			Baixa na dívida Cap. 11	Juros acumulados e outros	Reclassificações	
instituições financeiras	2021	Capital (*)	Capital (**)	Juros	Custo de transação				2022
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Empréstimos a exportadores	159.161	-	-	-	-	(161.975)	2.814	-	-
Empréstimos bancários	521.838	982.425	(36.466)	(10.420)	-	(196.619)	128.077	(2.840)	1.385.995
Obrigações garantidas	510.535	-	(18.136)	(13.253)	(25)	-	13.882	(167.942)	325.061
Outras obrigações garantidas	2.725.422	3.658.690	(5.408.540)	(391.639)	(91.247)	(381.018)	339.475	23.161	474.304
Obrigações junto ao público	2.253.198	1.109.750	(1.501.739)	(17.499)	-	(843.950)	148.703	141.336	1.289.799
Arrendamentos financeiros	1.189.182	-	(270.734)	(34.201)	-	(37.630)	37.211	204.411	1.088.239
Outros empréstimos	76.508	1.467.035	(1.523.798)	(5.628)	3.281	(56.176)	40.806	-	2.028
Passivos por arrendamentos	2.960.638	-	(131.917)	(49.076)	(2)	(995.888)	492.592	(59.893)	2.216.454
Obrigações Totais junto a instituições financeiras	10.396.482	7.217.900	(8.891.330)	(521.716)	(87.993)	(2.673.256)	1.203.560	138.233	6.781.880

O indicador de endividamento do Passivo não circulante da Sociedade do exercício sobre o patrimônio é de 191,39. A incidência do Passivo não circulante sobre a dívida total aumentou 21,88 pontos percentuais, passando de 39,51% no final de 2021 para 61,39% no final de dezembro de 2022.

O indicador de endividamento total sobre o Patrimônio da Sociedade ao final de dezembro de 2022 é de 311,75, sendo 314,64 vezes menor que ao final de dezembro de 2021.

Em 31 de dezembro de 2022, 52% (40% em 31 de dezembro de 2021) da dívida está corrigida com as flutuações nas taxas de juros. Da dívida variável, a maior parte é indexada à taxa referencial baseada na SOFR.

O Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora aumentou em MUS\$ 7.098.826 (100,6%), passando de um patrimônio negativo de MUS\$ 7.056.548 em 31 de dezembro de 2021 para um patrimônio positivo de MUS\$ 42.278 em 31 de dezembro de 2022. Os efeitos principais correspondem a:

a) Aumento de capital e títulos conversíveis

Em Assembleia Geral Extraordinária da Companhia realizada em 5 de julho de 2022, foi acordado o aumento do capital social da Companhia em US\$ 10.293.269.524, mediante a emissão de 73.809.875.794 ações integralizadas e 531.991.409.513 ações de suporte, todas ordinárias, da mesma e única série, sem valor nominal, das quais: (a) US\$ 9.493.269.524, representados por 531.991.409.513 novas ações, a serem utilizados em resposta à conversão dos Títulos Conversíveis, conforme esse termo é definido abaixo (as “Ações de Suporte”); e (b) US\$ 800.000.000, representados por 73.809.875.794 novas ações integralizadas (as “Novas Ações Integralizadas”), a serem oferecidas preferencialmente aos acionistas.

Em 31 de dezembro de 2022, do referido aumento de capital, foram subscritas e integralizadas 604.625.447.032 ações, equivalentes a US\$ 10.152.221, e foram gerados custos de emissão e colocação de ações e títulos conversíveis por US\$ 810.279, que são apresentados como parte de “Outras reservas” e serão reclassificados para o capital integralizado assim que a referida transferência for aprovada em uma próxima Assembleia Geral

Extraordinária. A tabela a seguir mostra a movimentação do aumento de capital de MU\$ 10.152.221:

Movimentação de ações totalmente integralizadas:

Movimentação de ações totalmente integralizadas:

Saldo final em 31 de dezembro de 2021

Saldo inicial em 1º de janeiro de 2022

Novas ações integralizadas (ERO)

Títulos Conversíveis G Opções de conversão de títulos conversíveis exercidas durante o ano – Títulos Conversíveis (1)

Títulos Conversíveis H Opções de conversão de títulos conversíveis exercidas durante o ano – Títulos Conversíveis

Títulos Conversíveis I Opções de conversão de títulos conversíveis exercidas durante o ano – Títulos Conversíveis (2)

Subtotal

Saldo final em 31 de dezembro de 2022

Capital
Integralizado
MUS\$

3.146.265

-

3.146.265

3.146.265

800.000

1.115.996

1.372.798

6.863.427

10.152.221

13.298.486

b) Outras participações no patrimônio

Durante o exercício de 2022, foram adicionadas ao patrimônio Outras participações em MUS\$ 9.250.229 relacionadas à avaliação dos títulos conversíveis e que posteriormente, uma vez exercida a opção de conversão, foram transferidos para o Capital integralizado MUS\$ 9.352.221, e, até a data de emissão, o valor justo do componente de passivo foi estimado usando a taxa de juros corrente no

mercado para instrumentos similares não conversíveis. Este valor foi registrado como passivo com base no custo amortizado usando o método dos juros efetivos até que seja extinto no momento da conversão ou no vencimento do instrumento, o que corresponde a MUS\$ 102.031, permanecendo por fim no item Outras participações no patrimônio um montante de MUS\$ 39 que corresponde à parcela não convertida em patrimônio.

c) Outras reservas diversas

Durante o exercício de 2022, o item Outras reservas diversas diminuiu em MUS\$ 4.340.749, conforme mostrado abaixo:

Conceitos	Título Conversível G MUS\$	Título Conversível H MUS\$	Título Conversível I MUS\$	Total Títulos Conversíveis MUS\$
Valor Nominal	1.115.996	1.372.837	6.863.427	9.352.260
Componente da dívida na data de emissão	-	(102.031)	-	(102.031)
Componente de capital na data de emissão	1.115.996	1.270.806	6.863.427	9.250.229
Ajuste ao valor justo dos títulos				
Conversíveis na data de emissão	(923.616)	-	(2.686.854)	(3.610.470)
Custos de emissão	-	(24.812)	(705.467)	(730.279)
Total	(923.616)	(24.812)	(3.392.321)	(4.340.749)

Além disso, em Outras reservas diversas, durante o exercício de 2022, os custos de emissão foram registrados no investimento das novas ações integralizadas (ERO) por MUS\$ 80.000.

d) Lucro atribuível aos proprietários da controladora

Em 31 de dezembro de 2022, a Companhia registrou um lucro atribuível aos proprietários da controladora no valor de MUS\$ 1.339.210, contra um prejuízo em 31 de dezembro de 2021 de MUS\$ 4.647.491. Como resultado do exposto, o Resultado acumulado diminuiu de uma

perda de MUS\$ 8.841.106 em 31 de dezembro de 2021 para uma perda de MUS\$ 7.501.896 em 31 de dezembro de 2022.

2. DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Em 31 de dezembro de 2022, a controladora registrou um lucro de MUS\$ 1.339.210, o que representa uma variação positiva de MUS\$ 5.986.701 em comparação com o prejuízo de MUS\$ 4.647.491 do ano anterior. A margem líquida do ano atingiu 14,1% em 2022 e -90,9% em 2021.

O Resultado operacional para 2022 totaliza uma perda de MUS\$ 121.279, comparado à perda de MUS\$ 1.119.277 em 31 de dezembro de 2021, enquanto a margem operacional atinge -1,3%, 20,6 pontos percentuais acima da margem de -21,9% para o ano de 2021.

A Receita operacional do exercício aumentou 86,2% em comparação com o mesmo período de 2021, atingindo MUS\$ 9.516.807. Esse aumento se deve em grande parte à alta de 128,5% nas Receitas com passageiros e de 12,0% nas Receitas com carga, enquanto Outras receitas diminuíram 32,1%. O impacto da valorização do real brasileiro representa um aumento na Receita ordinária de aproximadamente US\$ 111 milhões.

As Receitas da operação de passageiros atingiram MUS\$ 7.636.429, em comparação com MUS\$ 3.342.381 em 31 de dezembro de 2021, aumento de 128,5%. Essa variação se deve ao aumento de 84,0% na demanda medida em RPK e de 24,2% nos *yields* em relação ao mesmo período no ano anterior. Por outro lado, o fator de ocupação também apresenta uma variação positiva de 6,9 pontos percentuais, chegando a 81,3%, durante o exercício de 2022. Esse crescimento é explicado por um forte aumento da demanda.

Em 31 de dezembro de 2022, as Receitas com carga atingiram MUS\$ 1.726.092, o que representa um aumento de 12,0% em relação a 2021; os *yields* diminuíram 3,8%, enquanto o tráfego medido em RTK aumentou 16,4%, como resultado da recuperação nas operações internacionais e de um sólido desempenho da frota de cargas.

A seção “Outras receitas” apresenta decréscimo de MUS\$ 73.045, principalmente devido à variação negativa da receita recebida por indenização da Delta Air Lines Inc., associada à implementação do acordo de *joint-venture* assinado em 2019 por MUS\$ 87.780, parcialmente compensado pelo aumento das receitas de Serviços de *tours* durante 2022.

Em 31 de dezembro de 2022, os Custos operacionais totalizaram MUS\$ 9.638.086, que, em comparação com 2021, representam uma alta de MUS\$ 3.407.463, o equivalente a um aumento de 54,7%, enquanto o custo unitário por ASK diminuiu 8,1%. Adicionalmente, o impacto da valorização do real neste item representa um aumento nos custos de aproximadamente US\$ 78 milhões. As variações por item são explicadas da seguinte maneira:

a) Salários e benefícios aumentaram MUS\$ 224.437, principalmente devido a maiores custos com a tripulação, aumento de 7,6% no número médio de colaboradores e na remuneração destes durante o último trimestre de 2022.

b) O Combustível aumentou 161,0%, o equivalente a MUS\$ 2.394.729. Esse aumento corresponde, sobretudo, a preços médios sem cobertura 73,4% maiores e ao crescimento de 50,2% no consumo medido em galões. A Companhia reconheceu durante 2022 o lucro de MUS\$ 18.755 milhões para *hedge* de combustível, em comparação a MUS\$ 10.100 no exercício de 2021.

c) As Comissões a agentes apresentam aumento de MUS\$ 77.827, principalmente devido ao crescimento nas operações relacionadas à receita com passageiros.

d) A Depreciação e Amortização aumentou MUS\$ 14.118, o equivalente a 1,2%, variação explicada principalmente pelos custos de depreciação de manutenção como resultado de uma maior operação, compensado por uma frota média menor durante o exercício de 2022.

e) Outros Arrendamentos e Tarifas de Pousos aumentaram MUS\$ 280.970,

principalmente nos custos com taxas aeroportuárias e serviços de *handling* impactados pela recuperação da operação.

f) O Serviço de Passageiros teve um aumento nos custos de MUS\$ 106.994, uma variação de 138,3% explicada principalmente pelo crescimento dos custos de *catering* e serviços de bordo, derivados da retirada das restrições à entrega de comida em vigor durante grande parte de 2021 devido à pandemia de covid-19, além do crescimento significativo da demanda, o que representa aumento de 55,4% no número de passageiros transportados, principalmente no segmento internacional.

g) O Arrendamento de Aeronaves apresenta custos de MUS\$ 82.215. Desde o segundo trimestre de 2021, os arrendamentos operacionais de aeronaves são registrados na modalidade variável, como consequência dos diferentes acordos firmados pela Companhia.

O Arrendamento de Aeronaves inclui os custos associados aos pagamentos de arrendamento com base em horas de voo (PBH) para contratos que foram modificados incorporando essa estrutura. Para esses contratos, que

incluem pagamentos variáveis no início do período com base em horas de voo (PBH) e que, posteriormente, passam a ter parcelas fixas, um ativo por direito de uso e um passivo de arrendamento foram reconhecidos por esses valores na data da alteração do contrato. Esses valores continuam sendo amortizados linearmente pelo prazo do arrendamento a partir da data de alteração do contrato, mesmo que inicialmente tenham prazo de pagamento variável. Assim, e como resultado da aplicação da política contábilística de arrendamentos, o resultado do exercício inclui tanto o gasto de arrendamento com pagamentos variáveis (arrendamento de aeronaves) quanto o gasto resultante da amortização do direito de uso incluído na linha de depreciação e os juros do passivo de arrendamento.

h) A Manutenção teve aumento de MUS\$ 49.110, equivalente a 9,2%, principalmente devido à maior operação.

i) Os Outros custos operacionais apresentam aumento de MUS\$ 177.063, principalmente devido ao efeito do crescimento dos custos variáveis de tripulação, marketing, vendas e sistemas de reservas, todos eles como resultado da alta da operação durante 2022.

As Receitas financeiras totalizaram MUS\$ 1.052.295, que, comparadas a MUS\$ 21.107 em 2021, representam aumento de MUS\$ 1.031.188, principalmente devido ao ajuste do *fair value* dos títulos convertidos cuja origem foi uma dívida financeira de MUS\$ 420.436 e baixas de dívida financeira de MUS\$ 491.326.

Os Custos financeiros aumentaram 17,0%, totalizando MUS\$ 942.403 em 31 de dezembro de 2022, principalmente devido ao financiamento DIP e ao financiamento *DIP to Exit* que a Companhia tinha em vigor até a saída do Capítulo 11. A esse efeito se soma, ainda, o impacto na dívida variável devido às elevadas taxas base do mercado atual.

As Outras receitas/custos totalizaram MUS\$ 1.357.438 em 31 de dezembro de 2022, que registra variação positiva de MUS\$ 3.537.931 em relação a 2021. Esse impacto é explicado principalmente pelo ajuste de *fair value* dos títulos convertidos originários de Contas a pagar de Fornecedores e Outras contas a pagar, além do gasto menor de MUS\$ 1.564.973 associado à rejeição de contratos de frota reconhecidos durante o exercício de 2021, parcialmente compensado por custos mais altos

de US\$ 345.410 associados à reclassificação de 28 aeronaves A319 para o item Ativos mantidos para venda durante o quarto trimestre de 2022.

3. Os principais itens da Demonstração Financeira consolidada da TAM S.A. e filiais, que geraram lucro de MUS\$ 36.973 devido a diferenças cambiais em 31 de dezembro de 2022, são os seguintes: Lucro de Outros passivos financeiros de MUS\$ 13.246 originados por empréstimos e *leasing* financeiro para aquisição de frota denominados em dólares; lucro líquido de contas a receber e a pagar de empresas relacionadas de US\$ 16.791; e prejuízo líquido de contas a receber e a pagar de terceiros de MUS\$ 6.854. Os demais itens de ativos e passivos líquidos geraram lucro de MUS\$ 13.791.

4. ANÁLISE E EXPLICAÇÃO DO FLUXO LÍQUIDO CONSOLIDADO PROVENIENTE DAS ATIVIDADES DE OPERAÇÃO, INVESTIMENTO E FINANCIAMENTO

O Fluxo de caixa da Sociedade, após o primeiro trimestre de 2020, foi afetado principalmente pela queda nas operações de transporte de passageiros devido ao fechamento de fronteiras e períodos de quarentena, visando o controle da pandemia de Covid-19 nos países onde a Sociedade opera e; pela apresentação de pedidos voluntários de reorganização nos termos do Capítulo 11 do Título 11 do *Bankruptcy Code* dos Estados Unidos da América, o que permitiu proteger a liquidez da Sociedade.

O Fluxo de Atividades de Operação em 31 de dezembro de 2022 apresenta uma variação positiva de MUS\$ 271.038 em relação ao ano anterior, devido à variação positiva de Cobranças derivadas das vendas de mercadorias e prestação de serviços no valor de MUS\$ 5.189.764; Outras cobranças para atividades operacionais por MUS\$ 65.034. O anterior é compensado por variações negativas em Pagamentos a fornecedores por fornecimento de bens e serviços; e Outros pagamentos por atividades operacionais, cujas variações decorrem dos maiores pagamentos efetuados no valor de MUS\$ 4.721.503

e MUS\$ 116.428, respectivamente; Pagamentos para e em nome de funcionários no valor de MUS\$ 98.268; Imposto de renda reembolsado no valor de MUS\$ 4.877; e Outras entradas e saídas de caixa de MUS\$ 42.684.

O fluxo negativo de MUS\$ 42.684 no item Outras entradas e saídas de Fluxo de Atividades de Operação decorre principalmente da variação de Garantias, Depósitos Judiciais, Prêmios derivados de combustível, Compensação de Delta e recursos entregues a um agente como adiantamentos restritos, os quais têm objetivo de liquidar os *claims* pendentes de resolução existentes na saída do processo do Capítulo 11 no valor de MUS\$ 80.513, compensado pela variação positiva das operações com Derivativos de combustível de MUS\$ 21.588 e Comissões bancárias, impostos e outros no valor de MUS\$ 16.241.

O Fluxo de Atividades de Investimento apresenta uma variação negativa de MUS\$ 196.446 em relação ao exercício anterior, principalmente devido à variação negativa de Compras de Bens imóveis, instalações e equipamentos no valor de MUS\$ 183.435; Montantes derivados da venda de Bens imóveis, instalações e equipamentos de MUS\$ 48.623; Outras entradas (saídas) de caixa de MUS\$ 12.175; Perda de controle de subsidiárias

ou outros negócios de MUS\$ 752; e Outros pagamentos para adquirir patrimônio ou instrumentos de dívida de outras entidades de MUS\$ 123. O anterior é compensado pelas variações positivas de Compras de ativos intangíveis no valor de MUS\$ 38.402; Juros recebidos de MUS\$ 9.878; e Outras cobranças pela venda de patrimônio ou instrumentos de dívida de outras entidades de MUS\$ 382.

O Fluxo de Atividades de Financiamento apresenta uma variação positiva de MUS\$ 745.313, em relação ao exercício anterior, explicada principalmente pelas variações positivas dos Montantes provenientes da emissão de ações de MUS\$ 549.038; Montantes provenientes da emissão de outros instrumentos patrimoniais no valor de MUS\$ 3.202.790; Montante provenientes de empréstimos de curto e longo prazo de MUS\$ 4.194.416 e MUS\$ 2.361.875, respectivamente; Empréstimos de entidades relacionadas no valor de MUS\$ 640.420. Essas variações são compensadas pela variação negativa em Pagamento de Empréstimos no valor de MUS\$ 8.296.365; Pagamentos de empréstimos a entidades relacionadas no valor de MUS\$ 1.008.483; Juros pagos de MUS\$ 417.095; e Outras entradas (saídas) de caixa no valor de MUS\$ 452.732.

Em relação aos montantes provenientes da emissão de ações, sua composição é a seguinte:

Detalhe	MUS\$
Emissão de ações	800.000
Custos de emissão	(80.000)
Compensação do DIP Júnior	(170.962)
Fluxo de caixa Total	549.038

Associado ao aumento de capital de MUS\$ 800.000, MUS\$ 549.038 foram recebidos em dinheiro e estão apresentados no fluxo de caixa das atividades de financiamento. Por sua vez, foi ressarcido MUS\$ 170.962, correspondente à dívida mantida com a acionista Inversiones Costa Verde Ltda. e CPA. Adicionalmente, no referido aumento de capital, foram compensados MUS\$ 80.000 relativos a custos de emissão e investimento de ações, os quais estão apresentados em Outras reservas diversas do patrimônio.

Em relação aos Montantes provenientes da emissão de outros instrumentos patrimoniais no valor de MUS\$ 3.202.790, sua composição é a seguinte:

Detalhe	Título convertível H MUS\$	Título convertível I MUS\$	Total Títulos Convertíveis MUS\$
Valor Justo (vide nota 24)	1.372.837	4.097.788	5.470.625
Liquidação de reivindicações	-	(828.581)	(828.581)
Custos de emissão	(24.812)	(705.467)	(730.279)
Compensação do DIP Júnior	(327.957)	(381.018)	(708.975)
Imposto de selo	-	-	-
Fluxo de caixa total	1.020.068	2.182.722	3.202.790

A variação positiva que ocorre no Fluxo de Atividades de Financiamento no item Montantes provenientes de empréstimos de curto prazo tem origem em uma transferência parcial que a Companhia fez em 10 de novembro de 2021 no valor de MMUS\$ 200 da Tranche B e posteriormente em 28 de dezembro de 2021 no valor de MMUS\$ 100. Em 14 de março de 2022, a LATAM fez uma transferência de MMUS\$ 300 (MMUS\$ 38,6 da Tranche A, MMUS\$ 227,3 da Tranche B e MMUS\$ 34,1 da Tranche C) e posteriormente, em 8 de abril de 2022, o desembolso inicial sob o Contrato de Crédito DIP Consolidado e Modificado no valor de US\$ 2.750 milhões.

Os fluxos de empréstimos discutidos acima incluem os seguintes eventos:

1. Durante os meses de março e abril de 2020, a LATAM Airlines Group S.A. sacou a totalidade (US\$ 600 milhões) da linha de crédito garantida “*Revolving Credit Facility (RCF)*”. A linha é garantida com caução constituída por aeronaves, motores e peças de reposição, que permanece integralmente sacada no fim do exercício.
2. Em 26 de maio de 2020, a LATAM Airlines Group S.A. e suas filiais no

Chile, Peru, Colômbia e Equador entraram com pedido de proteção sob o Capítulo 11 da lei de falências dos Estados Unidos no Tribunal do Distrito Sul de Nova York. De acordo com a Seção 362 do Código de Insolvência. O mesmo ocorreu para a TAM LINHAS AÉREAS S.A e suas filiais (todas as filiais da LATAM no Brasil), com data de 9 de julho de 2020. O arquivamento do Capítulo 11 suspende automaticamente a maioria das ações contra a LATAM e suas filiais, incluindo a maioria das ações para cobrar obrigações financeiras incorridas antes da data de arquivamento do Capítulo 11 ou para exercer controle sobre a propriedade da LATAM e suas filiais. Consequentemente, embora o pedido de falência possa ter causado inadimplência de algumas das obrigações da LATAM e suas filiais, as contrapartes não podem realizar nenhuma ação em decorrência de tais inadimplências.

Finalmente, em 3 de novembro de 2022, a Companhia e todas as suas filiais saíram com sucesso do Capítulo 11.

3. Em 29 de setembro de 2020, a LATAM Airlines Group S.A. obteve um financiamento *Debtor-in-Possession* (“DIP”) totalizando US\$

2,450 milhões, sendo US\$ 1,300 milhão da Tranche A (“Tranche A”) e US\$ 1,150 milhão da Tranche C (“Tranche C”), dos quais US\$ 750 milhões são fornecidos por partes relacionadas. As obrigações decorrentes do DIP foram garantidas por ativos de propriedade da LATAM e de algumas de suas subsidiárias, incluindo, entre outros, ações, determinados motores e peças de reposição.

Em 8 de outubro de 2020, a LATAM fez uma transferência parcial de MMUS\$ 1,150 da Tranche A e da Tranche C e, por volta de 22 de junho de 2021, a LATAM fez uma transferência adicional de MMUS\$ 500 da Tranche A e da Tranche C.

Em 31 de março de 2021, o Tribunal dos Estados Unidos do Distrito Sul de Nova York aprovou e, posteriormente, em 13 de abril de 2021, proferiu uma ordem aprovando a moção apresentada pela Companhia para prorrogar determinados arrendamentos de 3 aeronaves.

Em 18 de outubro de 2021, a LATAM Airlines Group S.A. obteve a aprovação do Tribunal para uma Tranche B (a “Tranche B”) do financiamento *Debtor-in-Possession* (“DIP”) de um total de até MMUS\$ 750. As obrigações desta

Tranche B, assim como as tranches anteriores, são asseguradas com as mesmas garantias concedidas pela LATAM e suas filiais sujeitas ao Procedimento Capítulo 11, sem limitação, por meio de penhores sobre ações, determinados motores e peças sobressalentes. As transferências seguintes do DIP devem ser feitas para a Tranche B até que a proporção transferida desta última seja igual à das tranches anteriores. Quando essa proporção igualar, as transferências serão *pro-rata*.

Em 10 de novembro de 2021, a Companhia fez uma transferência parcial de MMUS\$ 200 da Tranche B e, posteriormente, em 28 de dezembro de 2021, a LATAM fez uma nova transferência de MMUS\$ 100. Após essas transferências, a LATAM ainda possui MMUS\$ 1.250 de linha disponível para futuras transferências.

Em 17 de fevereiro de 2022, a LATAM apresentou uma proposta inicial (a “Proposta Inicial de Financiamento DIP Consolidada e Modificada”) de um texto consolidado e modificado do contrato denominado *Super-Priority Debtor-In-Possession Term Loan Agreement* perante o Tribunal de Falências do Distrito Sul de Nova York.

Em 14 de março de 2022, a LATAM fez uma transferência de MMUS\$ 38,6 da Tranche A, MMUS\$ 227,3 da Tranche B e MMUS\$ 34,1 da Tranche C.

Em 14 de março de 2022, o Conselho de Administração da Sociedade, por unanimidade dos conselheiros independentes, concordou em aprovar a Nova Proposta de Financiamento do DIP Consolidada e Modificada, sujeita à aprovação do Tribunal. Em 14 de março de 2022, um novo texto consolidado e modificado do Contrato de Crédito DIP Original (o “Novo Contrato de Crédito DIP Consolidado e Modificado”) foi submetido à aprovação do Tribunal. O Novo Contrato de Crédito DIP Consolidado e Modificado (i) refinanciava e substituiu integralmente as Tranches A, B e C existentes no Contrato de Crédito DIP Existente; (ii) contemplava uma data de vencimento de acordo com o calendário que os Devedores preveem sair do Procedimento Capítulo 11; e (iii) incluía certas reduções nas taxas e juros em comparação com o Contrato de Crédito DIP Original e a Proposta Inicial de Financiamento DIP Consolidada e Modificada. As obrigações decorrentes do DIP foram garantidas por ativos de propriedade da LATAM e de algumas de suas subsidiárias, incluindo, entre outros, ações, determinados motores e peças de reposição.

O DIP tinha vencimento em 8 de abril de 2022, sujeito a uma possível prorrogação, a critério da LATAM, por mais 60 dias caso o plano de reorganização da LATAM fosse confirmado por ordem do Tribunal dos Estados Unidos do Distrito Sul de Nova York, mas o plano ainda não estava em vigor. Por fim, cabe ressaltar que essa prorrogação não foi realizada e que esse financiamento DIP foi integralmente pago em 8 de abril de 2022, sendo substituído por um novo Contrato de Crédito DIP consolidado e modificado.

Em 8 de abril de 2022, foi assinado um texto consolidado e modificado (o "Contrato de Crédito DIP Consolidado e Modificado") do Contrato de Crédito DIP Original, que modifica e reformula o referido contrato e reembolsa as obrigações pendentes de pagamento nos termos dele (ou seja, para as Tranches A, B e C). O valor total do Contrato de Crédito DIP Consolidado e Modificado é de MMUS\$ 3.700. O Contrato de Crédito DIP Consolidado e Modificado (i) incluía certas reduções nas taxas e juros em comparação com o Contrato de Crédito DIP Original; e (ii) contemplava uma data de vencimento de acordo com o cronograma que a LATAM previa sair do Procedimento Capítulo 11. Com relação a este último,

o vencimento previsto do Contrato de Crédito DIP Consolidado e Modificado era 8 de agosto de 2022, sujeito a possíveis prorrogações que, em certos casos, tinham como prazo 30 de novembro de 2022.

Da mesma forma, em 8 de abril de 2022, ocorreu o desembolso inicial no âmbito do Contrato de Crédito DIP Consolidado e Modificado no valor de US\$ 2.750 milhões. Em 28 de abril de 2022, foi assinado um aditivo ao referido contrato, estendendo o prazo de validade de 8 de agosto de 2022 para 14 de outubro de 2022.

Em 12 de outubro de 2022, o referido Contrato de Crédito DIP Consolidado e Modificado foi integralmente reembolsado pelo financiamento DIP-to-Exit, que contemplava um financiamento-ponte para títulos seniores garantidos com vencimento em 2027 no valor de US\$ 750 milhões, ponte para títulos seniores garantidos com vencimento em 2027, US\$ 750 milhões em outros financiamentos-ponte para títulos seniores garantidos com vencimento em 2029, um Financiamento a Prazo de US\$ 750 milhões e, finalmente, com um financiamento chamado DIP Júnior, no total de US\$ 1.146 milhão. O financiamento DIP-to-Exit foi

garantido por ativos de propriedade da LATAM e de algumas das subsidiárias dela. Desses, o DIP Júnior contemplou uma prioridade subordinada aos demais créditos. Por fim, em 3 de novembro de 2022, o financiamento DIP-to-Exit foi reembolsado integralmente no contexto da saída da Companhia dos procedimentos do Capítulo 11.

Em 18 de outubro de 2022, os Créditos-Ponte foram parcialmente reembolsados por: i) uma emissão de títulos isenta de registro na U.S. Securities Act de 1933, conforme aditamentos (a "Lei do Mercado de Capitais"), de acordo com a Regra 144A e o Regulamento S, ambos sob a Lei do Mercado de Capitais, com vencimento em 2027 (os "Títulos de 5 anos"), por um valor total de capital de US\$ 450 milhões e ii) uma emissão de títulos isentos de registro nos termos da Lei do Mercado de Capitais de acordo com a Regra 144A e o Regulamento S, ambos sob a Lei do Mercado de Capitais, com vencimento em 2029 (os "Títulos de 7 anos"), no valor total de capital de US\$ 700 milhões.

No contexto da saída da Companhia do seu procedimento do Capítulo 11 em 3 de novembro de 2022, o referido financiamento DIP-to-Exit foi totalmente reembolsado com os recursos do financiamento de saída emitido pela

Companhia, que contemplava US\$ 450 milhões em títulos seniores garantidos com vencimento em 2027, US\$ 700 milhões em títulos seniores garantidos com vencimento em 2029 e um Financiamento a Prazo de US\$ 1.100 milhão, e com parte dos recursos provenientes do aumento de capital implementado no contexto do processo de reorganização por um total de aproximadamente US\$ 10.300 milhões, por meio da emissão de novas ações integralizadas e títulos conversíveis.

4. Em 17 de junho de 2021, o Tribunal dos Estados Unidos do Distrito Sul de Nova York aprovou a petição apresentada pela Companhia para rejeitar o contrato de arrendamento de uma aeronave financiada por meio de arrendamento financeiro no valor de MMUS\$ 130,7.
5. Em 30 de junho de 2021, o Tribunal dos Estados Unidos do Distrito Sul de Nova York aprovou a petição apresentada pela Companhia para rejeitar o contrato de arrendamento de três aeronaves financiadas por meio de um arrendamento financeiro no valor de MMUS\$ 307,4.
6. Em 1º de novembro de 2021, o Tribunal dos Estados Unidos do Distrito Sul de Nova York aprovou a

petição apresentada pela Companhia para rejeitar o contrato de arrendamento de 1 motor financiado por meio de arrendamento financeiro no valor de MMUS\$ 19,5.

Por fim, o fluxo líquido da Sociedade em 31 de dezembro de 2022, antes do efeito das mudanças na taxa de câmbio, apresenta uma variação positiva de MUS\$ 819.905 em relação ao ano anterior.

4. ANÁLISE DE RISCO FINANCEIRO

O objetivo do programa global de gestão de riscos da Sociedade é minimizar os efeitos adversos dos riscos financeiros que afetam a companhia.

(a) Risco de mercado

Devido à natureza das suas operações, a Sociedade 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 locais.

(i) Risco de preço de combustível

Para a execução das suas operações, a Sociedade adquire o combustível denominado Jet Fuel grau 54 USGC, que é afetado pelas oscilações dos preços internacionais dos combustíveis.

Para proteger a exposição ao risco de preço de combustível, a Sociedade opera com instrumentos derivativos (Swaps e Opções) cujos ativos subjacentes podem ser diferentes do Jet Fuel, possibilitando a cobertura do petróleo bruto West Texas Intermediate (“WTI”), do petróleo Brent (“BRENT”) e do óleo destilado Heating Oil (“HO”), que possuem alta semelhança com o Jet Fuel e maior liquidez.

Em 31 de dezembro de 2022, a Sociedade reconheceu ganhos de MUS\$ 18.765 para cobertura de combustível líquido de prêmios nos custos de venda 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 Sociedade. Em 31 de dezembro de 2022, o valor de mercado dos contratos atuais é de MUS\$ 12.593.

(ii) Risco cambial

A moeda funcional e de apresentação das demonstrações financeiras da Controladora é o dólar estadunidense, portanto, o risco cambial Transacional e de Conversão decorre principalmente das atividades operacionais dos negócios, estratégicas e contábeis da Sociedade que são expressas em uma

unidade monetária diferente da moeda funcional.

As Filiais da LATAM também estão expostas ao risco cambial cujo impacto afeta o Resultado Consolidado da Sociedade.

A maior exposição ao risco cambial da LATAM provém da concentração dos negócios no Brasil, em sua maioria denominados em Reais (BRL), sendo ativamente administrados pela Sociedade.

A Sociedade mitiga as exposições ao risco cambial por meio da contratação de instrumentos derivativos ou por meio de coberturas naturais ou execução de operações internas.

Em 31 de dezembro de 2022, a Sociedade mantém MUS\$ 108.000 em derivativos cambiais vigentes registrados como cobertura.

Em 31 de dezembro de 2022, o valor de mercado das posições de derivativos cambiais de cobertura era de MUS\$ 191 (positivo).

(iii) Risco da taxa de juros

A Sociedade 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 Sociedade está exposta principalmente à *Secured Overnight Financing Rate* (“SOFR”), também à *London Interbank Offered Rate* (“LIBOR”) e outras taxas de juros menos relevantes como o Certificado de Depósito Interbancário Brasileiro (“CDI”). Devido à cessação da publicação da LIBOR até junho de 2023, a Sociedade iniciou a migração para a adoção da SOFR como taxa alternativa, o que se concretizará integralmente com a cessação da LIBOR.

Em relação à exposição a taxas, parte da dívida financeira variável da Companhia mantém exposição à taxa LIBOR. Porém, todos esses contratos terão migração definitiva pela taxa SOFR. A referida migração está prevista em cada um dos contratos de dívida financeira existentes sujeitos à taxa LIBOR.

Em 31 de dezembro de 2022, 52% (40% em 31 de dezembro de 2021) da dívida está corrigida com as flutuações nas taxas de juros. Da dívida variável, a maior parte é indexada à taxa referencial baseada na SOFR.

Durante o período findo em 31 de dezembro de 2022, a Sociedade

reconheceu perdas de MUS\$ 6.897 (negativo) correspondentes ao reconhecimento em receita de prêmios pagos. Em 31 de dezembro de 2022, o valor das posições de derivativos de taxa de juros correspondentes a arrendamentos operacionais para fixar a receita de chegadas futuras de aviões totalizava MUS\$ 8.816 (positivo). Ao final de dezembro de 2021, a Sociedade não possuía posições em derivativos de taxa de juros para este conceito.

Em 31 de dezembro de 2022, a Sociedade reconheceu uma queda no ativo por direito de uso no momento da liquidação de um derivativo de MUS\$ 8.143 associado a aeronaves arrendadas. Nessa mesma data, é reconhecido um menor gasto por depreciação do ativo por direito de uso no valor de MUS\$ 133. No fim de dezembro de 2021, a Sociedade não reconheceu ganhos nem perdas por este mesmo conceito.

(b) Concentração de risco de crédito

As contas a receber da Sociedade são oriundas de um elevado percentual de vendas de passagens aéreas, serviços de carga a pessoas e empresas diversas, que estão dispersas econômica e geograficamente e geralmente de curto prazo. Dessa forma, a Sociedade

não está exposta a uma concentração significativa de risco de crédito.

5. AMBIENTE ECONÔMICO

O mundo começa 2023 em meio a altas pressões inflacionárias, a guerra entre Rússia e Ucrânia e o surto de covid-19 em setores da China. Com a pandemia em pleno declínio em todo o mundo, a abertura das economias foi um evento iminente ao longo de 2022, mas, assim como a normalidade voltou, a desaceleração da atividade econômica global também ficou evidente. Embora as perspectivas econômicas anteriores sugerissem um 2022 pessimista, os resultados surpreenderam o mercado com o PIB real no terceiro trimestre mais forte do que o esperado, impulsionado principalmente por fatores internos, como consumo e investimento privado, além de apoio fiscal. Com isso, o Fundo Monetário Internacional (FMI) estima um crescimento de 3,4% para a economia global em 2022, enquanto projeta um crescimento de 2,9% para 2023. 0,2 pontos percentuais acima da estimativa no seu relatório anterior. Para 2024, estima um crescimento maior, de 3,1%.

Na sua última projeção de janeiro, o FMI estima que as economias desenvolvidas enfrentarão uma queda no próximo ano, com crescimento

projetado de 2,7% em 2022 e queda para 1,2% em 2023. Ele antevê que os Estados Unidos terão uma expansão de 1,4% ao longo de 2023 – 0,4 pontos percentuais acima do projetado no relatório de outubro – como resposta aos efeitos adesão da resiliência da demanda interna. Para 2024, espera-se um crescimento de 1,0% nos Estados Unidos. Com relação à Zona do Euro, o FMI estima um crescimento de 0,7% em 2023, uma revisão em alta de 0,2 pontos percentuais, reflexo das subidas mais agressivas das taxas de juros por parte do Banco Central Europeu, além da erosão das receitas reais. Estes foram neutralizados pelos resultados de 2022 devido aos preços mais baixos de energia no atacado e ao anúncio de novas estratégias de amortecimento dos custos de energia por meio de controles de preços e transferências diretas.

Por sua vez, a América Latina enfrenta processos sociopolíticos que têm repercutido nos cenários econômicos dos países da região. Levando em consideração esse contexto, as projeções para a área no último relatório do FMI sofreram ajustes em relação às estimativas entregues em outubro. Para a América Latina e o Caribe, projeta-se um crescimento de 1,8% em 2023, com revisão de alta de 0,1 ponto percentual em relação à estimativa de outubro.

Esse reajuste nas projeções se deve principalmente à resiliência inesperada da demanda interna, ao crescimento acima do esperado nas economias dos principais parceiros comerciais e, no caso do Brasil, ao apoio fiscal acima do previsto. Para 2024, o FMI estima um crescimento de 2,1% para a região. Para a economia brasileira, é esperado um crescimento de 1,2% em 2023. No caso do Chile, o Banco Central, no seu último Relatório de Política Monetária (IPoM) de dezembro de 2022, estimou um crescimento entre -1,75% e -0,75% para 2023.

a) Os principais índices financeiros da Demonstração Consolidada da Posição Financeira são apresentados a seguir:

ÍNDICES DE RENTABILIDADE	31/12/2022	31/12/2021
Índices de liquidez		
Liquidez atual (vezes) (Ativo circulante em operação / Passivo circulante)	0,69	0,21
Índice de acidez (vezes) (Fundos disponíveis / passivo circulante)	0,24	0,09
Índices de endividamento		
Razão da endividamento (vezes): (Passivo circulante / Patrimônio líquido)	120,36	(1,75)
(Passivo não circulante / Patrimônio líquido)	191,39	(1,14)
(Passivo circulante + passivo não circulante / Patrimônio líquido)	311,75	(2,89)
Dívida corrente / Dívida total (%)	38,61	60,49
Dívida não corrente / Dívida total (%)	61,39	39,51
Cobertura de despesas financeiras (R.A.I.I. / gastos financeiros)	0,00	0,00
Índices de atividade		
Ativos totais	13.211.024	13.291.532
Investimentos	780.869	587.453
Alienações	56.794	105.035

Os índices de rentabilidade foram calculados com base no patrimônio e no resultado atribuível aos Acionistas majoritários.

	31/12/2022	31/12/2021
Retorno sobre o patrimônio (Lucro líquido / patrimônio líquido médio)	31,68	- ¹
Lucratividade do ativo (Receita líquida / ativos médios)	0,10	(0,35)
Retorno sobre os ativos operacionais (Receita líquida / ativos operacionais ² (Média))	0,11	(0,24)

1 Em 31 de dezembro de 2021, a LATAM Airlines Group S.A. e Filiais apresentam Patrimônio negativo.

2 Ativo total menos impostos diferidos, contas correntes de pessoal, investimentos permanentes e temporários.

	31/12/2022	31/12/2021
Retorno de dividendos (Dividendos pagos / preço de mercado)	0,00	0,00

b) Os principais índices financeiros da Demonstração de Resultados Consolidados são apresentados a seguir.

Para os exercícios encerrados em 31 de dezembro (MUS\$)	2022	2021
Receitas operacionais	9.516.807	5.111.346
Passageiros	7.636.429	3.342.381
Carga	1.726.092	1.541.634
Outros	154.286	227.331
Custos operacionais	(9.638.086)	(6.230.623)
Remunerações	(1.266.336)	(1.041.899)
Combustível	(3.882.505)	(1.487.776)
Comissões	(167.035)	(89.208)
Depreciação e amortização	(1.179.512)	(1.165.394)
Outros arrendamentos e taxas de pouso	(1.036.158)	(755.188)
Serviços de passageiros	(184.357)	(77.363)
Arrendamento de aeronaves	(202.845)	(120.630)
Manutenção	(582.848)	(533.738)
Outros custos operacionais	(1.136.490)	(959.427)
Resultado operacional	(121.279)	(1.119.277)
Margem operacional	-1,3%	-21,9%
Receitas financeiras	1.052.295	21.107
Custos financeiros	(942.403)	(805.544)
Outras receitas / custos ¹	1.357.438	(2.180.493)
Lucro/(Perda) bruto e participação minoritária	1.346.051	(4.084.207)
Impostos	(8.914)	(568.935)
Lucro/(Perda) antes da participação minoritária atribuível a	1.337.137	(4.653.142)
Lucro/(Perda), atribuível aos proprietários da controladora	1.339.210	(4.647.491)
Lucro/(Perda), atribuível a participações de acionistas não controladoras	(2.073)	(5.651)
Margem líquida	14,1%	-90,9%
Alíquota efetiva	0,7%	13,9%
Total de Ações, básicas	96.614.464.231	606.407.693
Lucro/(Perda) básicos por ação (US\$)	0,01386	(7,66397)
Total de ações, diluídas	98.530.451.071	606.407.693
Lucro/(Perda) diluídos por ação (US\$)	0,01359	(7,66397)
R.A.I.I.D.A.	2.417.744	(2.128.725)

¹ Outras receitas/custos consideram os itens Outros ganhos (perdas), Diferenças cambiais e Resultados por unidades de reajuste apresentados na demonstração intermediária de resultados consolidada por função.

Declaração juramentada

Em nossa qualidade de conselheiros, gerente geral e vice-presidente de Finanças da LATAM Airlines Group S.A., declaramos sob juramento a nossa responsabilidade com relação à veracidade de toda a informação contida no Relatório Integrado LATAM 2022.

DocuSigned by:

IGNACIO JAVIER CUETO PLAZA

EFC129CF0D1D48B...

IGNACIO CUETO PLAZA

Presidente do Conselho de Administração

DocuSigned by:

BORNAH MOGHBEL

F79CEE6C9EBF4F8...

BORNAH MOGHBEL

Vice-presidente do Conselho de Administração

DocuSigned by:

ENRIQUE MIGUEL CUETO PLAZA

E70F7706B34F4DF...

ENRIQUE MIGUEL CUETO PLAZA

Conselheiro

DocuSigned by:

Federico Curado

0F711BE38636425...

FREDERICO CURADO

Conselheiro

DocuSigned by:

ANTONIO GIL NIEVAS

5262F716580B485...

ANTONIO GIL NIEVAS

Conselheiro

DocuSigned by:

Michael Neruda

07669E7BD69146F...

MICHAEL NERUDA

Conselheiro

DocuSigned by:

Bouk van Geloven

BC3C2CA6BB384F2...

BOUK VAN GELOVEN

Conselheiro

DocuSigned by:

Sonia J. S. Villalobos

7BAB10750BED42B...

SONIA J. S. VILLALOBOS

Conselheira

DocuSigned by:

Alexander Wilcox

2C7F67C8E20E45B...

ALEXANDER D. WILCOX

Conselheiro

DocuSigned by:

ROBERTO ALVO

2D35377492ED44C...

ROBERTO ALVO MILOSAWLEWITSCH

Gerente Geral

DocuSigned by:

Ramiro Alfonsín

35D427D8AFC64FA...

RAMIRO ALFONSÍN BALZA

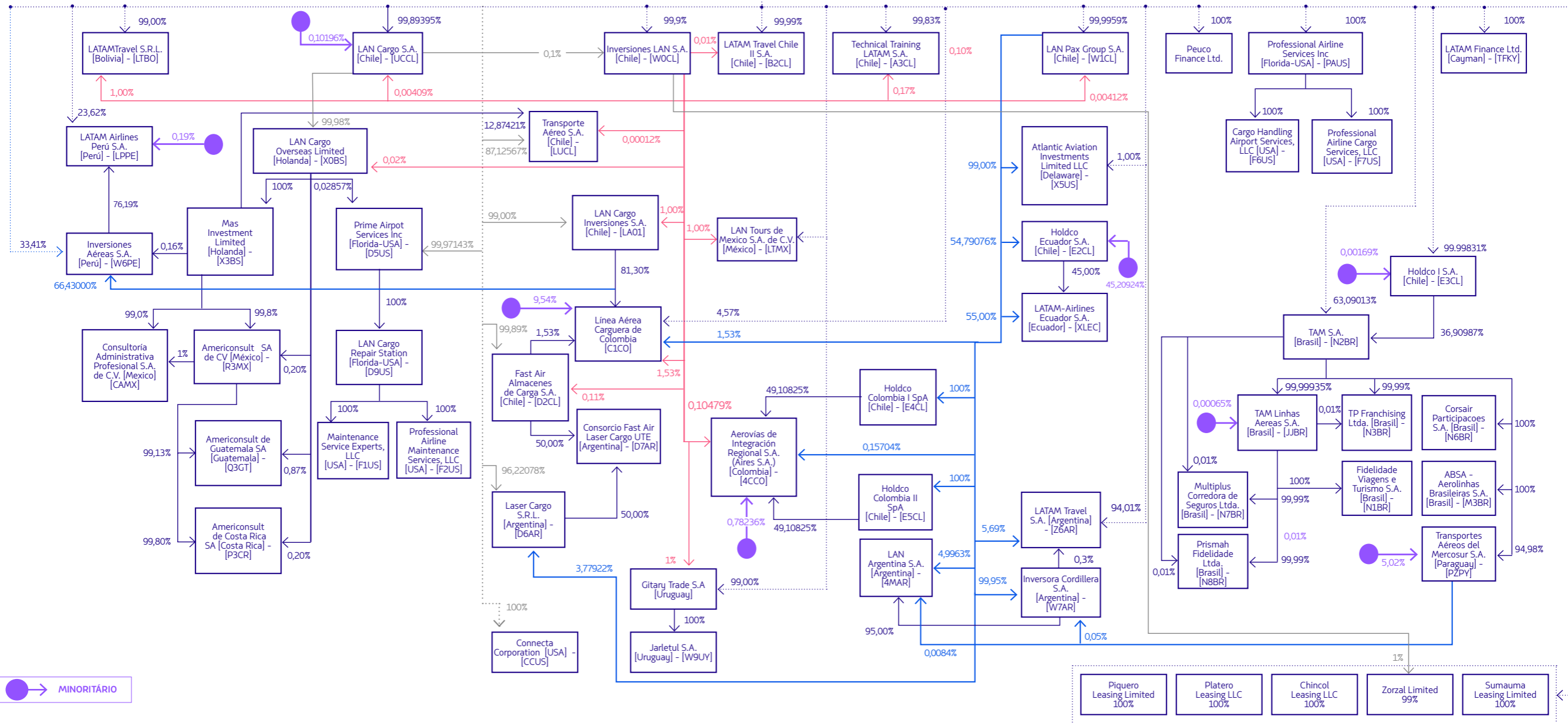
Vice-presidente de Finanças



Estrutura societária

NCG 461: 6.5.1 SUBSIDIÁRIAS E ASSOCIADAS

LATAM Airlines Group S.A. [Chile] - [LACL]



Créditos e Informações corporativas

CRÉDITOS

Coordenação

LATAM – Relacionamento com Investidores
LATAM – Sustentabilidade
LATAM – Comunicação Externa

Conteúdo e design

Conecta Conteúdo e Sustentabilidade
Supervisão editorial e indicadores GRI:
Judith Mota
Apoio editorial: Talita Fusco
Texto: Cristina Molina (redação em espanhol); Judith Mota e LatAm Translations (tradução); Alícia Toffani (revisão ortográfica e gramatical)
Projeto gráfico: Naná Freitas
Diagramação: Flavia Ocaranza, Gisele Fujiura, Gustavo Inafuku e Luciana Mafra

Fotografia

Acervo LATAM

INFORMAÇÕES CORPORATIVAS

Escritórios principais

Avenida Presidente Riesco 5711, piso 19 – Las Condes
Santiago – Chile
Tel.: (56) (2) 2565 3844

Códigos de ações

LTM CI – Bolsa de Comércio de Santiago
LTM AY – Bolsa de Valores de Nova York

Consultas de investidores

Investor Relations | LATAM Airlines Group S.A.
Avenida Presidente Riesco 5711, piso 20 – Las Condes
Santiago – Chile
Tel.: (56) (2) 2565 3844
E-mail: InvestorRelations@latam.com

Consultas de acionistas

Depósito Central de Valores
Avenida Los Conquistadores 1730, piso 24, Providencia
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 (Estados Unidos) +1 (800) 990-1135
Tel.: Outros países (651) 453-2128
Tel.: Global Invest Direct (800) 428-4237

Custódia de ADRs

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

Auditores independentes

PricewaterhouseCoopers Consultores Auditores y Compañía Limitada
Avenida Andrés Bello 2711, piso 5
Santiago – Chile
Tel.: (56) (2) 2940 0000

www.latamairlinesgroup.net
www.latam.com

