



RELATÓRIO ANUAL INTEGRADO



ÍNDICE

03 APRESENTAÇÃO

- 07 Destaques
- 09 Carta do CEO

13 QUEM SOMOS

- 14 Grupo LATAM
- 16 Propósito
- 17 Estratégia
- 18 Modelo de geração de valor
- 19 Uma viagem pela história
- 21 Prêmios e reconhecimentos

23 NOSSO NEGÓCIO

- 25 Contexto da indústria
- 26 Resultados financeiros
- 28 Perfil da dívida
- 29 Plano de investimento
- 31 Informações sobre ações

32 GOVERNANÇA CORPORATIVA

- 34 Estrutura de propriedade
- 40 Conselho de administração
- 49 Organograma
- 50 Principais executivos
- 55 Diretrizes corporativas
- 67 Relação com grupos de interesse
- 70 Políticas financeiras

75 OPERAÇÕES

- 77 Operação de passageiros
- 79 Operação de carga
- 83 Joint Venture com a Delta Air Lines
- 84 Frota

89 CLIENTES

- 91 Operação de passageiros
- 100 Operação de carga
- 102 Inovação
- 103 Tecnologia, cibersegurança e proteção de dados

111 COLABORADORES

- 112 Quem faz parte do grupo LATAM
- 115 Gestão de talentos
- 121 Diversidade e inclusão

124 COMPROMISSO COM A SUSTENTABILIDADE

- 125 Estratégia de Sustentabilidade
- 132 Gestão ambiental
- 140 Gestão das Mudanças Climáticas
- 151 Economia Circular
- 159 Valor Compartilhado

163 SEGURANÇA

- 165 Segurança dos clientes
- 171 Segurança ocupacional
- 177 Segurança da Aviação Civil e segurança patrimonial

181 FORNECEDORES

- 182 Gestão da cadeia de abastecimento
- 186 Seleção e avaliação de fornecedores
- 194 Diretrizes
- 195 Políticas de pagamento

197 SOBRE O RELATÓRIO

- 198 Análise de dupla materialidade
- 201 Índice de conteúdo GRI e SASB
- 206 Índice de conteúdo NCG N°519
- 207 Glossário
- 208 Garantia externa

210 ANEXOS

- 211 Quem somos
- 216 Governo corporativo
- 225 Nosso negócio
- 260 Fornecedores
- 261 Compromisso com a Sustentabilidade
- 273 Empregados
- 284 Sobre o Relatório

288 RELATÓRIOS FINANCEIROS

- 289 Declarações financeiras
- 376 Afiliadas e Subsidiárias
- 414 Justificativa
- 422 Declaração jurada
- 423 Estrutura societária

01

_APRESENTAÇÃO

07 DESTAQUES

09 CARTA DO CEO



PREFÁCIO

NCG 519: 12. RELATÓRIOS FINANCEIROS
GRI 2-2 E 2-3

Neste Relatório Integrado, a LATAM Airlines Group S.A. apresenta as principais conquistas e desafios ao longo de 2024, considerando as diferentes áreas do negócio (econômica, social e ambiental), bem como o relacionamento com seus stakeholders.

As informações fornecidas abrangem o período de 1º de janeiro de 2024 a 31 de dezembro de 2024 e atendem aos requisitos da Norma de Caráter Geral (NCG) nº 519 da Comissão do Mercado Financeiro do Chile (CMF), que alterou a NCG nº 461 e a NCG nº 30, em termos de seus requisitos de informações de sustentabilidade e governança corporativa nos relatórios anuais.

Além disso, as informações de sustentabilidade incluem as métricas definidas pelo Sustainability Accounting Standards Board (SASB) para o setor de transporte, especificamente o setor aéreo. Também considera a Global Reporting Initiative (GRI), reconhecida globalmente como um padrão-chave para a divulgação de sustentabilidade. Da

mesma forma, incorpora indicadores do S&P Global Corporate Sustainability Assessment (CSA) e Ecovadis, preenchidas anualmente de forma voluntária pelo grupo LATAM.

Vale ressaltar que as Demonstrações Financeiras Consolidadas da LATAM Airlines Group S.A., que incluem a posição financeira em 31 de dezembro de 2023 e 2024, são parte essencial deste Relatório Integrado e foram auditadas externamente pela PricewaterhouseCoopers (PwC). Elas estão disponíveis nos sites da CMF e de Relações com Investidores do grupo LATAM, juntamente com este Relatório Integrado, a partir de março de 2025.



CONVENÇÕES

Moeda e taxa de câmbio

A LATAM Airlines Group S.A. mantém registros contábeis e prepara suas demonstrações financeiras em dólares americanos (US\$). Ao mesmo tempo, algumas de suas afiliadas usam pesos chilenos (CLP\$), pesos colombianos (COP\$) ou reais brasileiros (BRL\$). No entanto, suas Demonstrações Financeiras Consolidadas incluem os resultados dessas afiliadas convertidos em US\$.

Por outro lado, de acordo com as Normas Internacionais de Contabilidade (IASB), os ativos e passivos consideram a taxa de câmbio do final do período. Por sua vez, as contas de receitas e despesas levam em consideração a taxa de câmbio da data da transação; no entanto, uma taxa de câmbio mensal pode ser adotada se as taxas não tiverem uma grande variação.

Nomes

Referências à “LATAM”, “LATAM Airlines Group”, a “Empresa” ou a “controladora” são para a LATAM Airlines Group SA, e referências ao “grupo LATAM” ou o “grupo” são para a LATAM Airlines Group SA e suas afiliadas consolidadas de passageiros e carga .

São elas: a Transporte Aéreo SA (LATAM Airlines Chile); LATAM Airlines Perú SA (LATAM Airlines Peru), Aerolane, Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador SA (LATAM Airlines Equador); LAN Argentina SA (LATAM Airlines Argentina, anteriormente Aero 2000 SA); Aerovías de Integración Regional, Aires SA (LATAM Airlines Colômbia); TAM SA (TAM ou LATAM Airlines Brasil); Transportes Aéreos del Mercosur SA (LATAM Paraguai); e as afiliadas de carga, que são: LAN Cargo SA (LATAM Cargo), Línea Aérea Carguera de Colombia SA (LANCO ou LATAM Cargo Colômbia); e Aerolinhas Brasileiras SA (ABSA ou LATAM Cargo Brasil).

Outras referências à LATAM, de acordo com o contexto, referem-se à marca LATAM, lançada em 2016 e que compreende, 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.

● Afiliadas de Carga:

Refere-se ao grupo de operadoras de carga , ou seja, LAN Cargo SA (LATAM Cargo), Línea Aérea Carguera de Colombia SA (LANCO ou LATAM Cargo Colômbia) e Aerolinhas Brasileiras SA (ABSA ou LATAM Cargo Brasil).

● LAN:

As menções à LAN referem-se à LAN Airlines S.A., atualmente LATAM Airlines Group S.A. Isso se deve a circunstâncias e eventos ocorridos antes da data de conclusão da associação entre a LAN Airlines S.A. e a TAM S.A.

● TAM:

A menos que o contexto exija outra forma, as menções à TAM referem-se à TAM S.A. e suas afiliadas consolidadas, incluindo a TAM Linhas Aéreas S.A. (TLA), que opera sob o nome LATAM Airlines Brasil, Fidelidade Viagens e Turismo Limited (TAM Viagens) e Transportes Aéreos del Mercosur S.A. (TAM Mercosur).

Garantia independente

NCG 519 9.2 GARANTIA INDEPENDENTE
GRI 2-5

Os conteúdos e indicadores associados às normas do Sustainability Accounting Standards Board (SASB), da Global Reporting Initiative (GRI) e aqueles sugeridos pela S&P Global Corporate Sustainability Assessment (CSA) foram submetidos à verificação externa pela PricewaterhouseCoopers (PwC), garantindo uma avaliação independente, completa e abrangente.

Enquanto isso, o conjunto de informações que foram verificadas e os padrões utilizados para cada métrica estão indicados nas cartas fornecidas pelos auditores, disponíveis no capítulo “Sobre este Relatório”.





Guia de leitura do relatório

Neste Relatório Integrado, o grupo LATAM apresenta as informações correspondentes a cada padrão utilizado, organizadas de acordo com os rótulos listados abaixo. Além disso, para facilitar o acesso às informações, uma consolidação das métricas é incluída em dois índices específicos de conteúdo, disponíveis no capítulo “Sobre este Relatório”.

NCG 519
Conteúdo da Norma Geral 519 (que substituiu a nº 461) aplicável aos Relatórios Anuais Chilenos.

SASB
Conteúdo para o setor de transporte, especificamente o setor aéreo, no Sustainability Accounting Standards Board (SASB).

GRI
Conteúdo do padrão internacional Global Reporting Initiative (GRI).

CSA
Conteúdo sugerido da Avaliação Global de Sustentabilidade Corporativa da S&P de 2024.

Mais informações

GRI 2-3

Quaisquer sugestões, comentários e/ou dúvidas sobre este Relatório Integrado podem ser enviados para os seguintes endereços de e-mail: investorrelations@latam.com e/ou sostenibilidad@latam.com

DESTAQUES

DESEMPENHO FINANCEIRO

RECEITAS TOTAIS

US\$13,034 BILHÕES

+10,6% VS. 2023

EBITDAR AJUSTADO

US\$3,108 BILHÕES

+22,7% VS. 2023

LUCRO LÍQUIDO

US\$977 MILHÕES

+67,9% VS. 2023

Destaques financeiros 2024

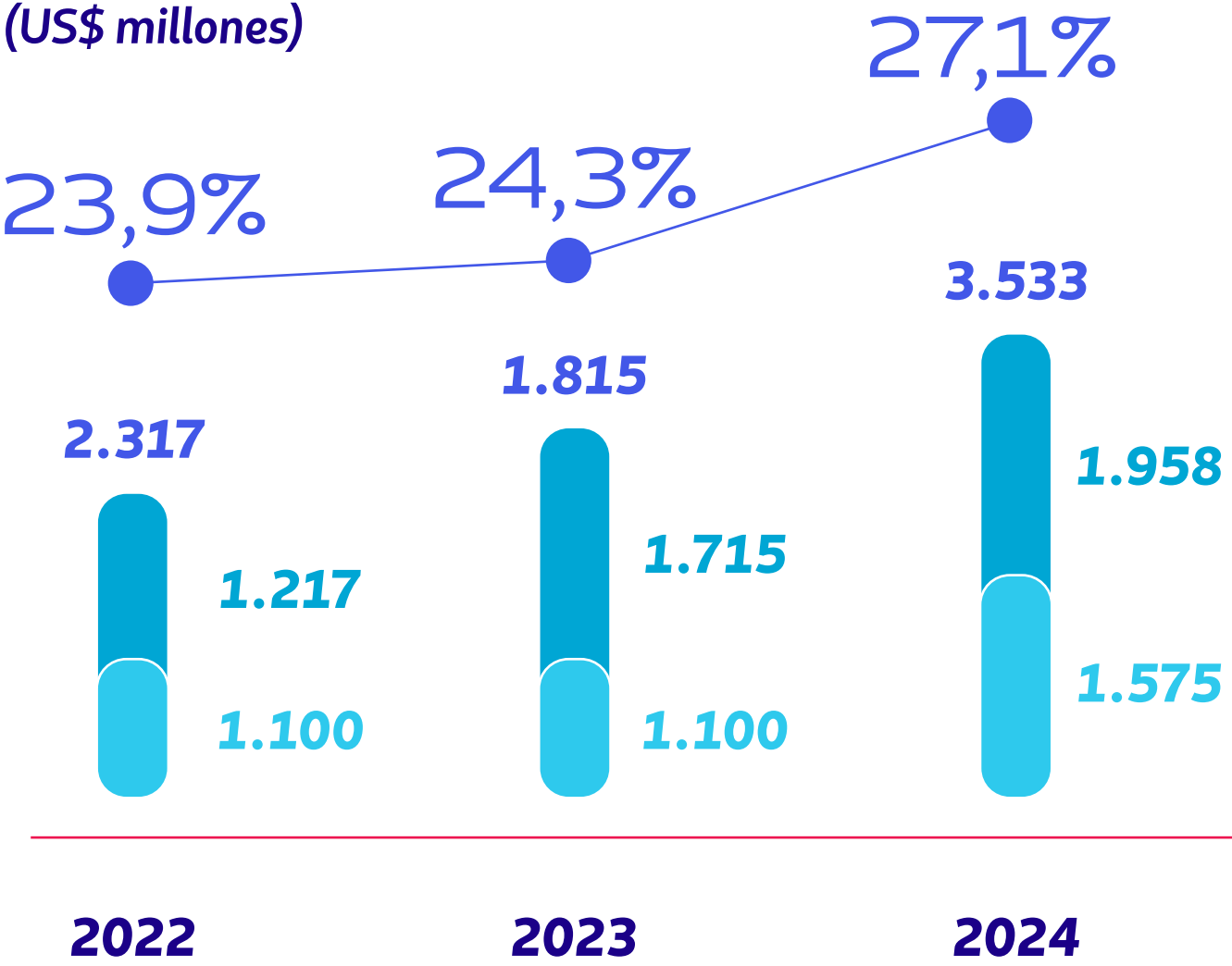
Resultados financeiros históricos do grupo LATAM

Retorno à Bolsa de Valores de Nova York (NYSE)

Refinanciamento bem-sucedido de uma grande parcela da dívida não relacionada a frota por um valor total de US\$ 1,4 bilhão com uma taxa de 7,875%.

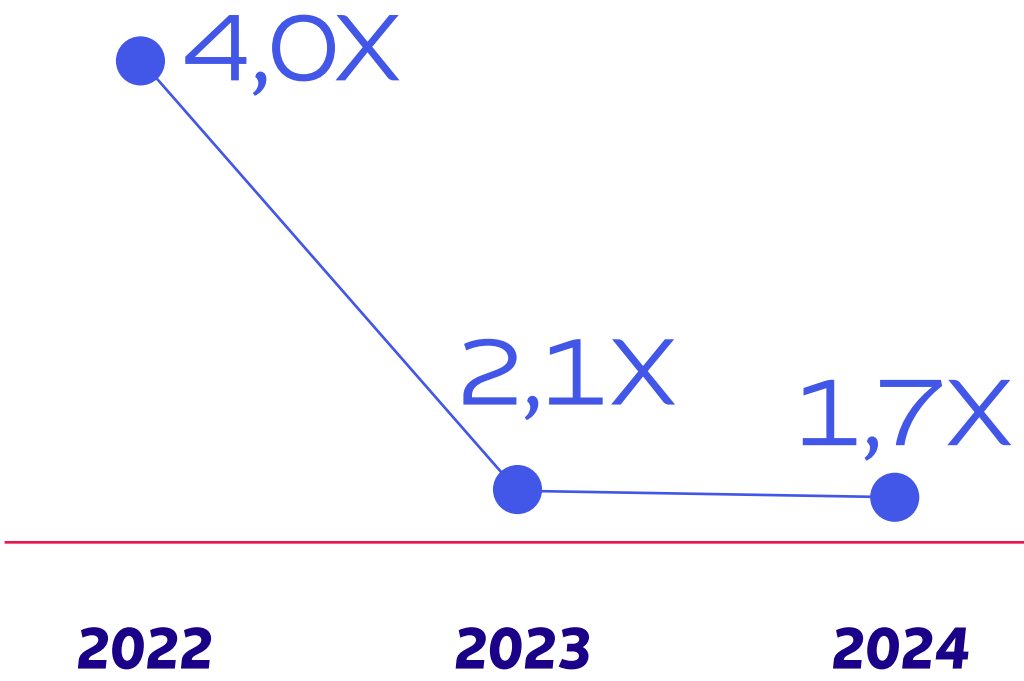
Primeiro empréstimo vinculado à sustentabilidade para uma companhia aérea na América do Sul, totalizando US\$ 300 milhões.

LIQUIDEZ (US\$ millones)



- Liquidez (Medido com base nos últimos doze meses de receitas total)
- Caixa e equivalentes de caixa
- Linhas de crédito disponíveis (RCF)

ALAVANCAGEM LÍQUIDA AJUSTADA (Dívida Líquida / EBITDAR Ajustado)



VER MÁS
En capítulo “Nuestro negocio”.



OPERAÇÕES

82 MILHÕES DE PASSAGEIROS

+11,0% vs. 2023

Negócio de Passageiros

+ 15,1%

Aumento da capacidade (ASKs)

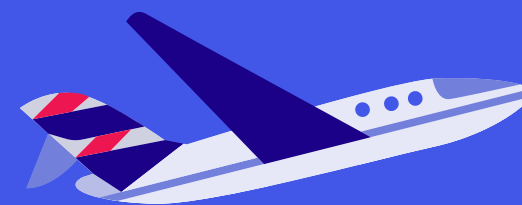
Negócio de Carga

+ 12,5%

Aumento de capacidade (ATKs)

347

aeronaves na frota
do grupo LATAM



16 AERONAVES
recebidas em 2024

CLIENTES

A QUARTA
COMPANHIA AÉREA
MAIS PONTUAL DO
MUNDO
(FONTE: CIRIUM)

51 PONTOS
NPS

Negócios de Passageiros

50 PONTOS
NPS

Negócios de Cargas

49 MILHÕES

de associados no programa
de fidelidade LATAM Pass



NPS: Net Promoter Score

SUSTENTABILIDADE



A COMPANHIA AÉREA MAIS
SUSTENTÁVEL DAS AMÉRICAS
E A 5ª DO MUNDO, DE ACORDO
COM OS RESULTADOS DO CSA
DE 2024 DA S&P GLOBAL.

CERCA DE 5.000

pessoas transportadas pelo programa
Avião Solidário em 2024

EM TORNO DE 500 MIL

toneladas de CO2e gerenciadas por meio
de redução e compensação



CARTA DO CEO

GRI 2-22



Encerramos 2024 orgulhosos de termos feito progressos e conquistas significativas para o grupo LATAM. Durante o ano, o grupo LATAM obteve melhorias significativas para colaboradores, clientes e meio ambiente em um contexto de crescimento sólido, o que nos permitiu gerar resultados financeiros recordes.

O grupo LATAM continua oferecendo conectividade inigualável, operando 163 destinos em 27 países e tendo transportado 82 milhões de pessoas, o que representa o maior número de passageiros transportados pelo grupo em sua história. Esses resultados foram consequência do grupo ter aumentado suas operações de passageiros em 15,1% em relação a 2023.

O negócio de carga também fez progressos significativos. O grupo conseguiu transportar 998 mil toneladas, gerando um aumento de 12,3% nas receitas em comparação ao ano anterior. Em particular, as afiliadas mostraram desempenho excepcional nas rotas de e para a Europa — segmento no qual aumentaram suas respectivas participações de mercado. Todas essas conquistas foram possíveis graças à capacidade do grupo de se adaptar rapidamente a mercados competitivos e em mudança, onde aproveitamos as oportunidades para expandir e consolidar nossas operações.

A nível financeiro, alcançamos resultados sólidos. As receitas totais atingiram US\$ 13,034 bilhões, traduzindo-se em um aumento de 10,6% em relação

ao ano anterior. Nesse contexto, nossa lucratividade também apresentou melhorias significativas. Nosso EBITDAR ajustado foi de US\$ 3,108 bilhões, superando nossa estimativa publicada no início do ano.

Durante o ano (2024), o grupo LATAM alcançou conquistas significativas para os colaboradores, clientes e meio ambiente, em um contexto de sólido crescimento que nos permitiu gerar resultados financeiros históricos

Durante o ano, também atingimos o importante objetivo da LATAM Airlines Group S.A. de retornar à Bolsa de Valores de Nova York (NYSE) e reativar o programa American Depositary Receipts (ADRs). Em 22 de outubro, celebramos o Bell Ringing Ceremony, o que marcou nosso tão esperado retorno ao principal mercado de ações do mundo. No mesmo dia, realizamos nosso primeiro Investor Day em Nova York, que se concentrou na proposta de valor do grupo LATAM na região e nosso plano de impulsionar um crescimento sustentável e rentável no futuro. Por sua vez, em dezembro, assinamos o primeiro Sustainability-Linked Loan no valor total de US\$ 300 milhões, nos tornando a única companhia aérea da América do Sul a ter realizado uma transação financeira desse tipo até o momento.

Justo, empático, transparente e simples (JETS)

Alinhados ao nosso princípio de sermos Justos, Empáticos, Transparentes e Simples (JETS), seguimos fortalecendo nossas relações com nossos colaboradores e clientes, e 2024 confirma isso como um ano de bons resultados. No caso dos colaboradores do grupo, o Índice de Saúde Organizacional (OHI), que mede a satisfação interna dos colaboradores, atingiu 79 pontos — o maior nível registrado desde que começamos a medi-lo, em 2012 — refletindo o comprometimento e a dedicação dos quase 39 mil trabalhadores do grupo.

Por outro lado, nossos esforços e foco em melhorar a experiência de nossos clientes também mostram avanços importantes. Pelo quinto ano consecutivo, o grupo LATAM foi uma das cinco companhias aéreas mais pontuais do mundo, ocupando neste ano a 4ª posição. Essa conquista, aliada a múltiplas mudanças e melhorias nos processos operacionais e de atendimento ao cliente, nos permitiu atingir um Net Promoter Score (NPS) de 51 pontos em 2024 — 3 pontos a mais quando comparado com 2023. Novamente, o mais alto de nossa história. O NPS é a ferramenta que o grupo utiliza para medir a satisfação do cliente.

A melhora na satisfação dos passageiros foi complementada por uma diminuição na taxa de reclamações. No Chile, a LATAM reduziu a taxa em

21,8% em comparação a 2023 e teve uma redução de 70% nas reclamações nos últimos cinco anos, de acordo com o relatório preparado pelo Conselho de Aeronáutica Civil (JAC) com base em números do Serviço Nacional do Consumidor (SERNAC).

A LATAM Airlines Colômbia também reduziu sua taxa de reclamações. No caso da Superintendência de Transporte, foram registradas 1.103 reclamações — queda de 11% em relação a 2023 — o que corresponde a 0,01% do total de passageiros transportados pela companhia aérea em 2024. Na plataforma SIC Facilita da Superintendência de Indústria e Comércio, foram registradas 51% menos reclamações em relação a 2023.

Por outro lado, a LATAM Airlines Brasil foi eleita a companhia aérea com o “Melhor Serviço do Brasil”, segundo o portal Reclame Aqui. Este reconhecimento é considerado um dos mais relevantes em termos de serviço e reputação no Brasil e é resultado de uma série de investimentos feitos para aprimorar a experiência dos nossos passageiros.

Para melhorar a experiência de viagem dos nossos clientes, em 2024 o processo de renovação das aeronaves continuou com um redesenho completo dos interiores da cabine com novos assentos, entretenimento a bordo e melhorias de design. No final do ano, 100% da frota narrow-body do grupo e 54% da frota wide-body foram reformadas. Por sua vez, o grupo também progrediu na implementação

de Wi-Fi gratuito para clientes LATAM Pass em voos domésticos e regionais na frota narrow-body — um serviço que cobre 100% da frota na afiliada brasileira e 75% nas afiliadas chilena, peruana, colombiana e equatoriana.

Alinhados ao nosso princípio de sermos Justos, Empáticos, Transparentes e Simples (JETS), continuamos fortalecendo nossas relações com nossos colaboradores e clientes, e 2024 confirma isso como um ano de bons resultados

Por fim, o LATAM Pass, nosso programa de fidelidade, já tem 49 milhões de membros a nível global, consolidando-se como o sétimo maior do mundo. Em 2024, foram anunciadas mudanças importantes no programa (efetivas a partir de 2025), com o intuito de fornecer mais opções para acumular e resgatar pontos e milhas, tornando-o mais atraente para passageiros frequentes.

Compromisso com a Sustentabilidade

O ano passado foi um ano-chave para reafirmar o compromisso do grupo com a sustentabilidade. Além de atingir resultados significativos em relação ao roteiro do grupo, a estratégia continuou a ser

fortalecida, incorporando evidências científicas recentes e considerando o resultado de definições regulatórias e políticas públicas, para garantir que ela permaneça atualizada e aborde os desafios atuais da indústria e do meio ambiente.

Entre os resultados destacados, o sistema de gestão ambiental implementado nas operações do grupo LATAM foi recertificado como IENVA estágio II — o mais alto nível do programa de avaliação ambiental da IATA — e também integrou o sistema de gestão energética para as operações no Chile. Na gestão das mudanças climáticas, por meio de novas tecnologias e melhoria contínua nas operações focadas na economia de combustível e uso eficiente e, portanto, na redução de emissões, o grupo LATAM alcançou uma redução de mais de 98 mil toneladas de CO2 em 2024, além de quase 400 mil toneladas de emissões de CO2 compensadas por meio da conservação de mais de 278.903 hectares de savanas e florestas inundáveis na região do Orinoquia colombiana.

Por outro lado, no pilar de economia circular, as iniciativas para eliminar o plástico de uso único continuam sendo fortalecidas. Graças a isso, foi alcançada uma taxa de eliminação de 97% nas operações do grupo em 2024. Além disso, com a meta de nos tornarmos um grupo zero-resíduo para aterro, conseguimos desviar 57% dos resíduos gerenciados das 5.174 toneladas por ano que agora fazem parte do sistema de gerenciamento de resíduos do grupo LATAM.



Por fim, no âmbito do programa Avião Solidário, além de trabalhar com 47 organizações da região para melhorar o acesso à saúde e à conservação ambiental, continuamos a nos disponibilizar para colaborar no transporte de ajuda humanitária em situações de emergência. Um exemplo claro foi a resposta durante as enchentes de 2024 no Brasil, onde mobilizamos recursos para auxiliar tanto as comunidades afetadas quanto os colaboradores da afiliada brasileira, e onde quase 200 toneladas de suprimentos e itens de cuidados básicos foram.

Graças ao trabalho realizado e ao excelente desempenho da LATAM no S&P Global Corporate Sustainability Assessment (CSA), a LATAM Airlines Group S.A. retornou aos prestigiados Índices Dow Jones de Sustentabilidade (DJSI) em 2024, posicionando-se como a companhia aérea mais sustentável das Américas e a quinta mais sustentável do mundo.

Tudo isso teria sido impossível sem o comprometimento incansável de todos os nossos colaboradores, que enfrentaram cada desafio com resiliência e senso comum de propósito. Seus esforços são, sem dúvida, a base dos nossos resultados sólidos.

Aos nossos acionistas, também desejo expressar nossa gratidão pela confiança e apoio. Juntos, estamos construindo um grupo LATAM mais forte, cada vez mais conectado com seus clientes, seus colaboradores e o meio ambiente.

Estamos cientes dos desafios que enfrentamos, mas também das oportunidades que temos pela frente. Por isso, cada passo é voltado para o crescimento nos diferentes mercados, melhorando as operações e gerando valor para os acionistas.

Sem dúvida, o futuro apresenta desafios significativos, mas, ao mesmo tempo, é promissor. Não tenho dúvidas de que, com seu apoio, o grupo LATAM continuará a voar para novos patamares. Vamos continuar trabalhando juntos para transformar oportunidades em sucessos tangíveis e permanecer como referência de excelência no setor aéreo.

ROBERTO ALVO
CEO DA LATAM AIRLINES GROUP S.A.

RETORNO À BOLSA DE VALORES DE NOVA YORK

Em 22 de outubro de 2024, a LATAM Airlines Group S.A. tocou o sino de abertura do mercado na Bolsa de Valores de Nova York (NYSE), marcando um novo capítulo em sua história e reafirmando seu compromisso com o crescimento e a consolidação no setor aéreo global.

NEW YORK STOCK EXCHANG





_QUEM SOMOS

14 GRUPO LATAM

16 PROPÓSITO

17 ESTRATÉGIA

18 MODELO DE GERAÇÃO DE VALOR

19 UMA VIAGEM PELA HISTÓRIA

21 PRÊMIOS E RECONHECIMENTOS



GRUPO LATAM

NCG 519: 6.1.I SETOR INDUSTRIA E 6.2.I NEGÓCIOS
GRI 2-1, 2-6 E 3-3

O grupo LATAM tem operações domésticas em cinco países: Brasil, Chile, Colômbia, Equador e Peru. Da mesma forma, conecta as Américas, Europa, África e Oceania por meio de uma extensa rede de destinos.

Acordos de passageiros com 57 companhias aéreas

Acordos comerciais de passageiros com 55 companhias aéreas

Acordos de códigos compartilhados de passageiros com 30 companhias aéreas

163

destinos no total
12 exclusivamente para carga

31

países no total
4 exclusivamente para carga



PRINCIPAIS NEGÓCIOS DO GRUPO LATAM

NCG 6.1.I SECTOR INDUSTRIAL E 6.2.I NEGÓCIOS



LATAM Airlines é o negócio de passageiros da LATAM e suas afiliadas; juntas, elas são o maior grupo de companhias aéreas da América do Sul e um dos maiores do mundo¹. Com uma rede global abrangendo mais de 150 destinos em quatro continentes, é líder no mercado regional, com mais do que o dobro da participação de seu concorrente mais próximo. Sua frota de 326 aeronaves, incluindo 58 wide-body, conecta milhões de passageiros de, para e dentro da América Latina, proporcionando uma experiência de viagem única.



LATAM Cargo é a unidade de carga do grupo LATAM, cujo principal propósito é oferecer soluções de transporte aéreo de carga para, de e dentro da América Latina. Como o maior operador de carga aérea da região, possui uma rede de 163 destinos (12 exclusivos de carga). Conta com uma frota de 21 aeronaves cargueiras, juntamente com a capacidade nos compartimentos inferiores em aeronaves de voos de passageiros, criando sinergias entre ambos os negócios e permitindo uma operação flexível e eficiente.



LATAM Pass é o programa de fidelidade do grupo LATAM e o maior da América do Sul, com mais de 49 milhões de membros. Reconhecido como o principal programa de passageiros frequentes da região, o LATAM Pass permite que os membros acumulem milhas em voos, compras e serviços, que podem ser trocadas por passagens, upgrades e experiências exclusivas.

¹ Em termos de capacidade medida em ASK (sigla para "Available seats-kilometer").

NCG 519: 2.1. MISSÃO, VISÃO, PROPÓSITO E VALORES

ELEVAR CADA JORNADA, SEMPRE



PROPÓSITO

Durante uma década, o propósito do grupo LATAM foi “Levar os sonhos aos seus destinos”. Em 2024, após um processo de profunda reflexão e revisão, o grupo LATAM reformulou seu propósito organizacional, focando em algo mais profundo e conectado às experiências que proporciona.

MISSÃO

Conectar a América Latina consigo mesma e com o mundo por meio de uma ampla rede de transporte de passageiros e carga, operando com segurança e atenção ao cliente, mantendo o equilíbrio entre crescimento econômico, eficiência, cuidado com o meio ambiente e bem-estar social.

VISÃO

Ser o grupo de companhias aéreas líder na América Latina, reconhecido por seu comprometimento com a responsabilidade social e seu foco em ser justo, empático, transparente e simples (JETS) em suas interações com colaboradores, clientes e outros importantes stakeholders.

VALORES

SEGURANÇA

Garantir, em todos os momentos, a segurança dos colaboradores e clientes.

SER ATENCIOSO

Importar-se genuinamente com as necessidades das pessoas e oferecer uma experiência justa, empática, transparente e simples (JETS).

SUSTENTABILIDADE

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

ESTRATÉGIA

NCG 519: 4.2 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Anualmente, o grupo LATAM realiza um processo de planejamento estratégico transversal para revisar e/ou estabelecer objetivos estratégicos de médio e longo prazo, que atualmente são explicados a seguir:

Ser um grupo de companhias aéreas dedicado e focado em fornecer a melhor solução aos seus clientes

PRODUTO ÚNICO E CONECTIVIDADE

Oferecer a melhor gama de destinos para, de e dentro da América Latina, fornecendo um programa de passageiro frequente atrativo e alternativas que satisfaçam os vários motivos de viagem dos passageiros. Além disso, oferecer um serviço de carga de excelência, otimizando os ativos implantados em todo o continente e no mundo.

 **Rede única**
Produto diversificado
Acordos estratégicos

A EXPERIÊNCIA DO CLIENTE COMO FOCO

Oferecer um serviço centrado no cliente, garantindo confiabilidade e segurança operacional, além de gerar fidelização por meio do programa LATAM Pass, aumentando os benefícios para os passageiros.

 **Experiência integral e personalizada**
Investimentos em tecnologia
Confiabilidade

CULTURA DE PESSOAS COMPROMETIDAS

Maximizar a motivação e o comprometimento dos colaboradores para oferecer um serviço próximo, alegre e atencioso, capitalizando paixão e dedicação no cuidado constante aos passageiros e clientes de carga.

 **Cultura de desenvolvimento**
Diversidade e Inclusão
Eficiência na gestão de talentos

Ser um grupo de companhias aéreas financeiramente sólido e saudável

EXCELÊNCIA OPERACIONAL

Continuar fornecendo uma operação segura e sem atritos para colaboradores, passageiros e clientes de carga.

 **Segurança**
Pontualidade
Gestão proativa de riscos
Boas relações com fornecedores

DESEMPENHO EFICIENTE E UMA ÓTIMA ESTRUTURA DE CAPITAL

Manter uma estrutura de capital sólida que garanta sustentabilidade a longo prazo por meio de uma estrutura financeira robusta, operações eficientes e crescimento sustentável.

 **Eficiência operacional**
Indicadores financeiros saudáveis

Ser um grupo de companhias aéreas que assume os desafios do futuro

ATIVO SOCIAL E SUSTENTÁVEL

Tornar-se um ator-chave na promoção do desenvolvimento social, ambiental e econômico nos países onde atua. Além disso, trabalhar para contribuir com o bem-estar das comunidades e dos ambientes, por meio de parcerias e do estabelecimento de conexões de longo prazo com os diversos grupos de interação.

 **Estratégia de Sustentabilidade**

INTEGRAÇÃO DIGITAL

Transformar a maneira como trabalhamos para alavancar a integração digital, alcançando uma maior eficiência diária.

 **Inovação contínua**
Segurança e proteção de dados
Cibersegurança



MODELO DE GERAÇÃO DE VALOR

01 INSUMOS

O grupo LATAM utiliza capitais de diversas naturezas (humano, financeiro, natural, intelectual, social e relacional e industrial) que servem de insumo para a realização de seus próprios negócios.

02 ACTIVIDADES

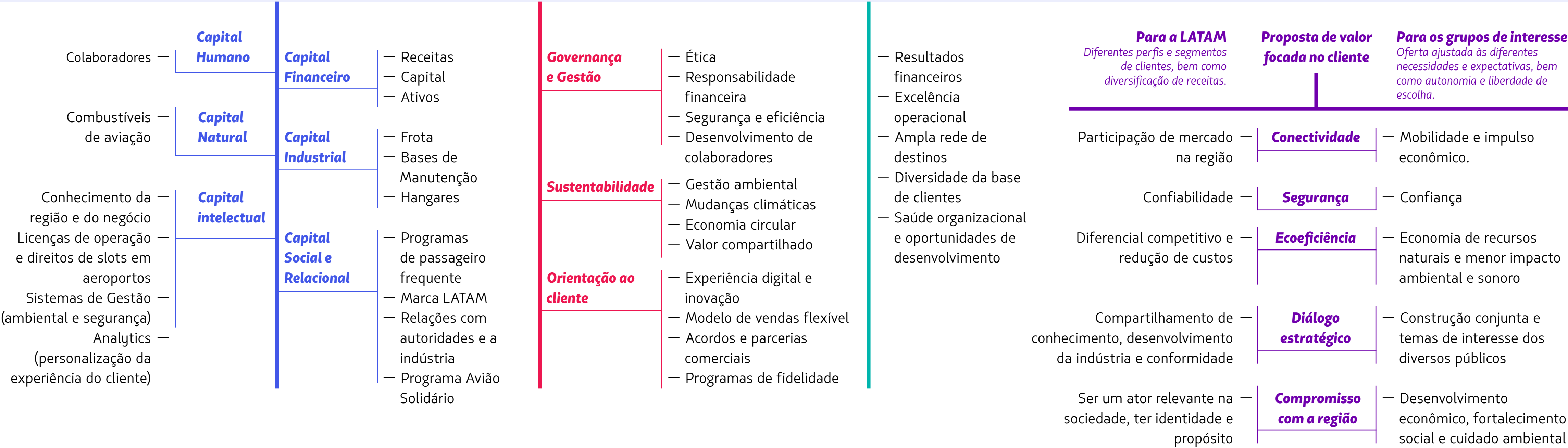
O grupo LATAM transforma esses insumos em resultados e impactos por meio de suas atividades.
O que fazemos e como fazemos.

03 RESULTADOS

Materialização do trabalho: Os resultados são as dimensões mais visíveis da operação.

04 IMPACTOS

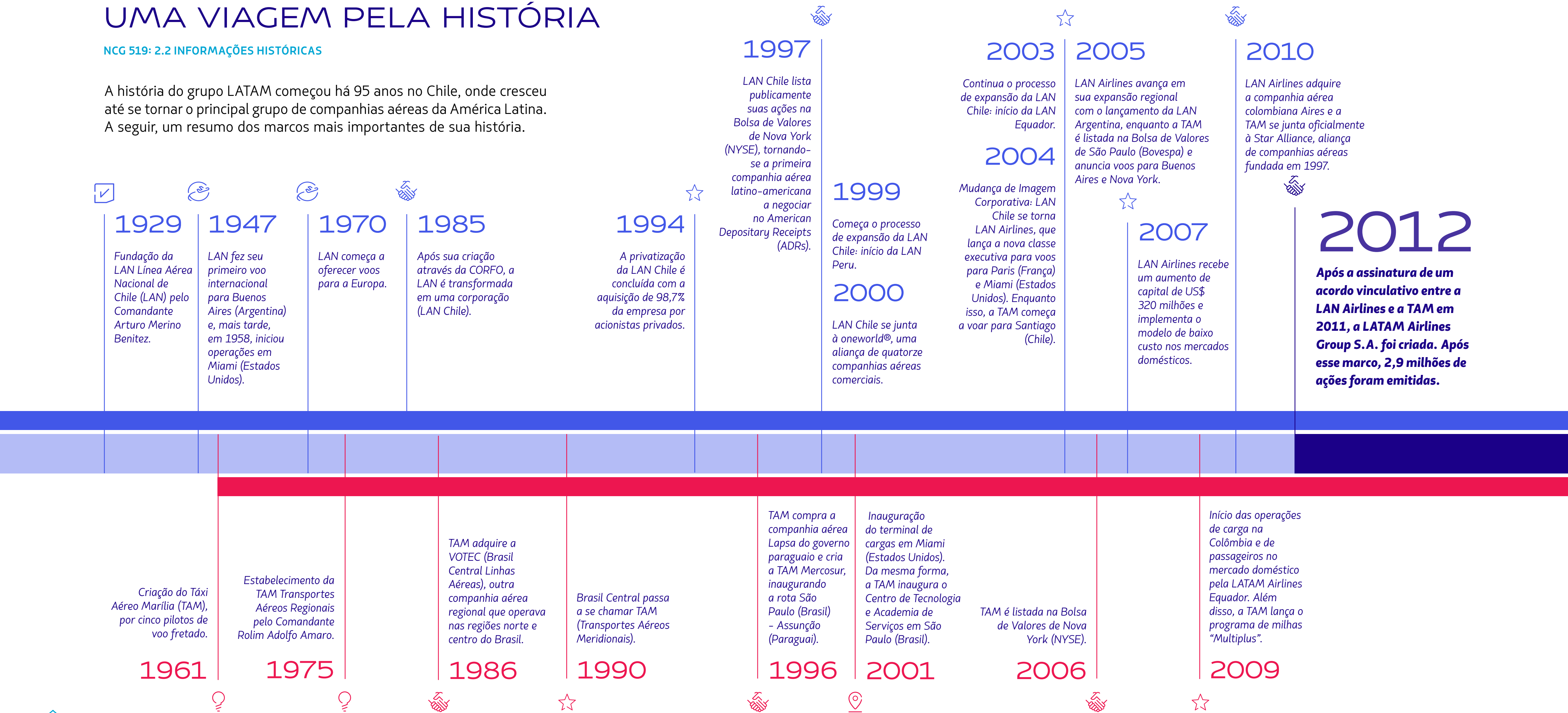
O valor agregado do grupo LATAM está na sua capacidade de gerar impactos positivos duradouros para o negócio e seus grupos de interesse.



UMA VIAGEM PELA HISTÓRIA

NCG 519: 2.2 INFORMAÇÕES HISTÓRICAS

A história do grupo LATAM começou há 95 anos no Chile, onde cresceu até se tornar o principal grupo de companhias aéreas da América Latina. A seguir, um resumo dos marcos mais importantes de sua história.





2013

LATAM Airlines Group S.A. realiza aumento de capital de US\$ 940,5 milhões.



2014

TAM se une à oneworld®, tornando a oneworld® a aliança global do grupo LATAM.

2019

Anúncio de um acordo estratégico com a Delta Air Lines para fornecer mais e melhores opções aos passageiros por meio de uma rede complementar de conexões entre a América Latina e a América do Norte. Por sua vez, o grupo LATAM anuncia sua saída da aliança oneworld® a partir de 1º de maio de 2020, para começar a oferecer milhas/benefícios com companhias aéreas com as quais possui algum tipo de parceria.



2020

Devido à redução das operações em decorrência da pandemia da COVID-19, o grupo LATAM entra no processo de reorganização financeira sob o Capítulo 11 da Lei de Falências dos Estados Unidos e obtém acesso a até USD\$ 2,45 bilhões em financiamento de devedor em posse (DIP). Além disso, a unidade de E-Business é lançada, com o objetivo de melhorar a experiência digital do cliente. Também são desenvolvidas iniciativas para apoiar o combate à COVID-19 na América do Sul.



2022

O grupo LATAM sai com sucesso do Capítulo 11 da Lei de Falências dos Estados Unidos. Por sua vez, a joint venture com a Delta Air Lines, que se aplica aos mercados do Brasil, Canadá, Chile, Colômbia, Estados Unidos, Paraguai, Peru e Uruguai, é oficializada.



2024

LATAM Airlines Group S.A. implementou a reabertura e relistagem de seu programa de American Depositary Shares (ADRs) na Bolsa de Valores de Nova York (NYSE), após uma oferta secundária de US\$ 456 milhões.

Além disso, refinanciou parte de sua dívida não relacionada à frota, reduzindo a taxa de juros para 7,785%.

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

2016



Lançamento da nova Estratégia de Sustentabilidade do grupo LATAM e divulgação do plano de negócios para os próximos cinco anos do grupo (2022-2027), bem como do seu plano de reorganização dentro do contexto do Capítulo 11 da Lei de Falências dos EUA.

2021



O grupo LATAM concluiu o processo de transformação de sua frota narrow-body, implementando os mais recentes padrões de cabine para atender diferentes segmentos de clientes. Além disso, reduziu os plásticos de uso único em 97%, o equivalente a 1.700 toneladas. Já a joint venture com a Delta Air Lines foi expandida para incluir as afiliadas do Equador e de carga.

2023



PRÊMIOS E RECONHECIMENTOS

● WORLD AIRLINE AWARDS | SKYTRAX

O grupo LATAM foi premiado como “Melhor Companhia Aérea da América do Sul” pela quinta vez, e “Melhor Equipe de Companhia Aérea da América do Sul” pelo terceiro ano consecutivo no World Airline Awards 2024, conhecido como o “Oscar da indústria da aviação”. Além disso, conquistou outros prêmios de destaque, como “Melhor Classe Econômica da América do Sul 2024”; “Melhor Classe Executiva da América do Sul 2024”; “Melhor Serviço de Catering de Classe Executiva da América do Sul 2024”; “Melhor Serviço de Catering de Classe Econômica de Bordo da América do Sul 2024”; “Melhor Tripulação de Cabine da América do Sul 2024”; e “Melhor Lounge de Classe Executiva da América do Sul 2024”.

● APEX

Pelo terceiro ano consecutivo, a APEX concedeu ao grupo LATAM os prestigiosos prêmios “Five Star Global Airline” e “Melhor Serviço de Alimentos e Bebidas a Bordo” em 2024. Também foi reconhecida como o prêmio “Melhor Entretenimento a Bordo”. Essas conquistas foram possíveis graças aos comentários e avaliações de mais de um milhão de passageiros de 600 companhias aéreas, coletados por meio do Triplt® da Concur®, o aplicativo de organização de viagens mais bem avaliado do mundo.



● WORLD TRAVEL AWARDS (WTA)

As constantes renovações de cabine, a integração de tecnologia em todas as etapas da experiência de viagem e a nova proposta gastronômica foram algumas das características que levaram os passageiros a escolher o grupo LATAM como “Companhia Aérea Líder da América do Sul 2024” e “Marca Aérea Líder da América do Sul 2024” no World Travel Awards, competição conhecida como o “Oscar do turismo”.

● ONBOARD HOSPITALITY AWARDS

Pelo segundo ano consecutivo, o grupo LATAM foi reconhecido na categoria Sustentabilidade do Onboard Hospitality Awards 2024, graças à implementação do seu programa “Recicle sua Viagem” no mercado doméstico brasileiro. Além disso, recebeu o reconhecimento de companhia aérea “Altamente Recomendada” nas categorias “Melhor Entretenimento de Bordo” e “Inovação em Catering do Ano”.

● PAX INTERNATIONAL AWARDS

Pelo quinto ano consecutivo, o grupo LATAM recebeu o prêmio de “Melhor Serviço de Alimentação por uma Transportadora na América do Sul 2024” no Pax International Awards.

● BUSINESS TRAVEL AWARDS

O grupo LATAM ficou em terceiro lugar (medalha de bronze) na categoria Cellars in the Sky 2024, ranking internacional que avalia os melhores vinhos oferecidos nas cabines premium de companhias aéreas ao redor do mundo, com destaque para o vinho tinto La Piu Belle, da vinícola VIK, servido na Classe Executiva.

● AIR CARGO NEWS AWARDS

Por meio da LATAM Cargo, o grupo LATAM foi reconhecido no Air Cargo News Awards 2024 na categoria Meio Ambiente, graças ao seu programa de compensação de emissões de CO₂, “1+1: Compensar para Conservar”, que convida seus clientes de carga a compensar colaborativamente as emissões de seus embarques.

● FREIGHTWEEK SUSTAINABILITY AWARDS

Por meio da LATAM Cargo Chile, o grupo LATAM foi eleito a operadora aérea de cargas com as melhores práticas de sustentabilidade nas Américas pela Freightweek, um dos principais veículos de comunicação do setor global de carga aérea e logística, em sua edição de 2024 do Sustainability Awards.

● FREQUENT TRAVELER AWARDS (FTA)

Pelo segundo ano consecutivo, o programa de fidelidade do grupo LATAM (LATAM Pass) foi reconhecido no Frequent Traveler Awards (FTA) 2024 como o “Programa de Fidelidade de Companhias Aéreas do Ano nas Américas” entre 300 programas de fidelidade. Além disso, pela primeira vez, o LATAM Pass recebeu o reconhecimento como a “Melhor Capacidade de Acúmulo e Resgate”.

● MERCOSUL CHILE

Em 2024, a Merco Chile classificou o grupo LATAM em quarto lugar entre as cinco principais organizações com melhor reputação no país. Da mesma forma, foi reconhecida como a segunda melhor empresa no ranking Merco Talento Chile 2024, graças à sua capacidade de atrair e reter talentos.

● MEMBROS DO DOW JONES BEST-IN-CLASS MILA & CHILE 2024

Em 2024, a LATAM Airlines Group S.A. retornou aos prestigiados Índices de Sustentabilidade Dow Jones Best-in-Class, graças ao seu desempenho no S&P Global Corporate Sustainability Assessment (CSA). Com uma pontuação de 67 de 100 (+3 pontos em relação a 2023) e um percentil 93º (+3 em relação a 2023), ficou em quinto lugar a nível mundial e em primeiro nas Américas no setor de aviação.

Além disso, após cinco anos de ausência devido ao processo de reorganização, a LATAM Airlines Group S.A. foi novamente listada no Dow Jones Best-in-Class MILA Pacific Alliance e no Dow Jones Best-in-Class Chile. De toda forma, durante esses anos, a companhia manteve sua participação voluntária na avaliação, integrando o CSA como uma ferramenta-chave de gestão, medição e benchmarking.

Esses índices selecionam anualmente as empresas com o melhor desempenho ambiental, social e de governança (ESG) de seu setor, avaliado pela S&P Global sob critérios de sustentabilidade transversais e específicos do setor.

● S&P GLOBAL SUSTAINABILITY YEARBOOK

LATAM Airlines Group S.A também foi destaque no Sustainability Yearbook 2024 da S&P Global, a prestigiosa publicação que destaca anualmente os líderes em sustentabilidade, com base em seu desempenho no CSA.



3

_NOSSO NEGÓCIO

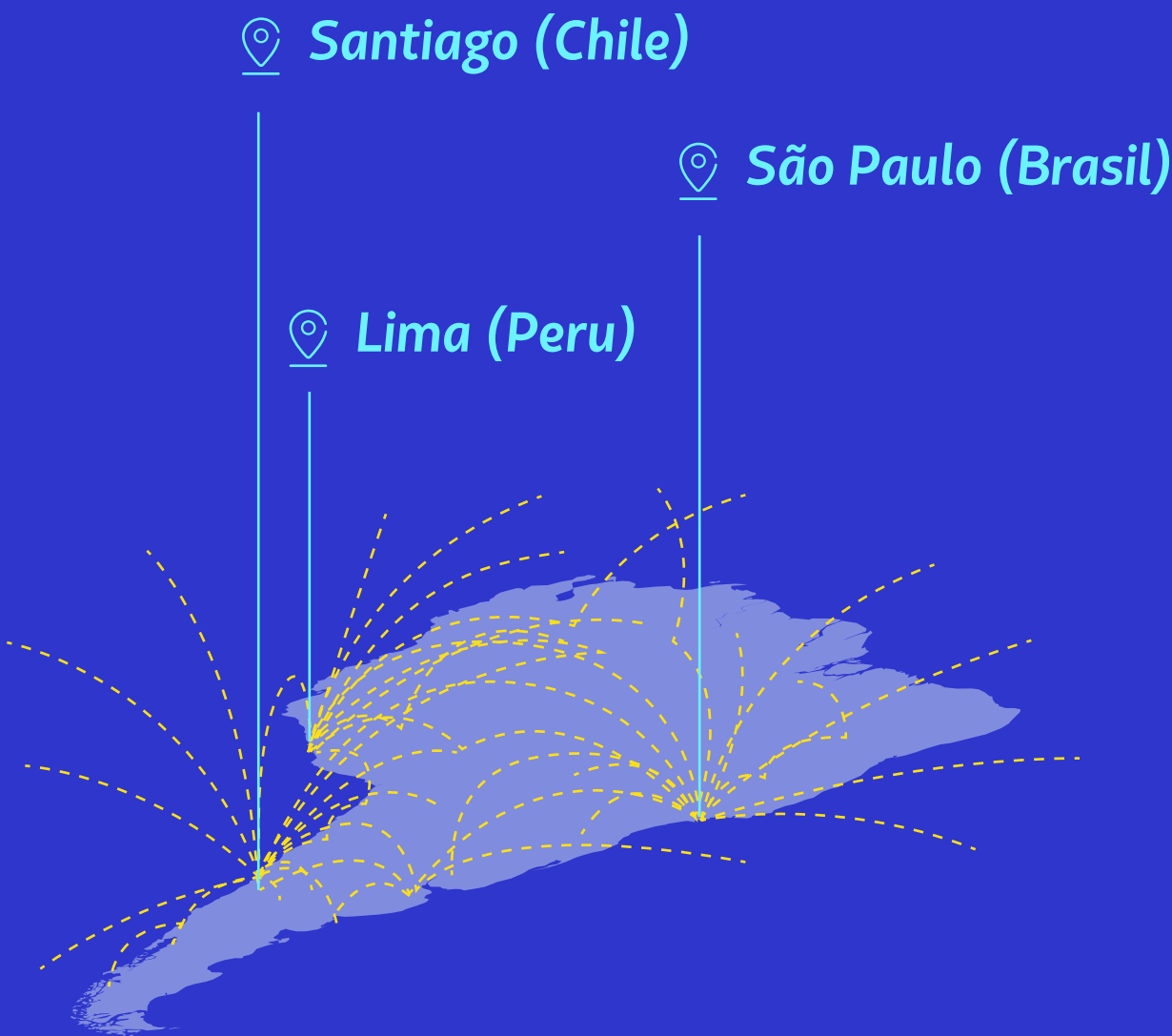
- 25** CONTEXTO DA INDÚSTRIA
- 26** RESULTADOS FINANCEIROS
- 28** PERFIL DA DÍVIDA
- 29** PLANO DE INVESTIMENTO
- 31** INFORMAÇÕES SOBRE AÇÕES



FORTALEZAS DO GRUPO LATAM

ESTRATÉGIA DE HUB E PRESENÇA CONSOLIDADA NA AMÉRICA DO SUL

O grupo LATAM conta com uma rede e operações amplas, e flexibilidade na gestão de sua frota, o que lhe permite redistribuir aeronaves entre diferentes geografias e aproveitar oportunidades de forma ágil.



DIVERSIFICAÇÃO DE RECEITAS

Por negócio

(% das receitas do grupo LATAM)

86%
Operação de passageiros

Operações de passageiros por segmento

48% Internacional 33% Doméstico Brasil 19% Doméstico PHH¹

Por moeda

62%
Moedas não locais²

12%
Operação de carga

2%
Outros

38%
Moedas locais

¹ Sigla que significa “países de língua espanhola” e se refere ao Chile, Colômbia, Equador e Peru.

² Incluindo receitas em dólares, euros e moedas atreladas ou indexadas ao dólar americano. Além disso, considera receitas com taxas indexadas ou denominadas em dólares americanos, euros e moedas atreladas ou indexadas ao dólar americano.

PRODUTO SUPERIOR



O grupo LATAM fornece qualidade de produto premium, mantendo a eficiência de custos.



O grupo LATAM oferece aos seus clientes uma gama incomparável de opções.



O grupo LATAM se destaca por ter uma das operações mais confiáveis da indústria de aviação.

CONTEXTO DA INDÚSTRIA

NCG 519: 6.2.viii NEGÓCIOS

Em 2024, a indústria da aviação nas Américas experimentou um crescimento sustentado no tráfego aéreo, impulsionado pela consolidação de rotas domésticas e internacionais. A região se destacou pelo dinamismo, com aumento do número de voos domésticos e expansão das conexões internacionais, especialmente na América Latina, para a qual a Associação Internacional de Transportes Aéreos (IATA) estimou que o tráfego de passageiros, que é medido em RPK (Passageiros-Quilômetros Transportados), aumentou 8,5% vs. 2023.

Quanto ao comportamento dos passageiros, houve uma preferência por serviços premium em vez de opções de baixo custo. Isso foi revelado em um relatório da consultoria Deloitte, intitulado “A World in Motion”, que acrescentou que, no período pós-pandemia, novas tendências surgiram e as existentes se aceleraram. Entre elas, temos a crescente influência das mídias sociais nas decisões dos viajantes, a demanda por políticas de reserva flexíveis que incluem opções de pagamento ao planejar uma viagem e uma tendência crescente para viagens que combinam trabalho e lazer.

OPORTUNIDADES

Durante 2024, diversas oportunidades estratégicas surgiram dentro da indústria da aviação. Primeiramente, o fortalecimento da conectividade entre os principais mercados da América Latina e o resto do mundo, o que possibilitou uma expansão significativa das rotas internacionais.

Além disso, os preços dos combustíveis começaram a apresentar tendência de queda, o que é relevante já que o combustível é o maior componente dos custos das companhias aéreas, respondendo por 30% do total, segundo a Associação Internacional de Transportes Aéreo (IATA).

Por outro lado, em todo o mundo, as companhias aéreas aproveitaram as tendências de digitalização e personalização de serviços, o que lhes permitiu fortalecer sua presença no crescente mercado premium e se adaptar de forma mais eficaz às necessidades em constante mudança dos viajantes.

DESAFIOS

Apesar do exposto acima, a indústria da aviação enfrentou vários desafios importantes em 2024 que impactaram seu desempenho geral. Isso inclui fatores macroeconômicos, como a depreciação da moeda, especialmente em economias emergentes e em desenvolvimento, como no caso da América Latina, de acordo com o Fundo Monetário Internacional (FMI).

Essa situação aumentou os custos operacionais e reduziu o poder de compra.

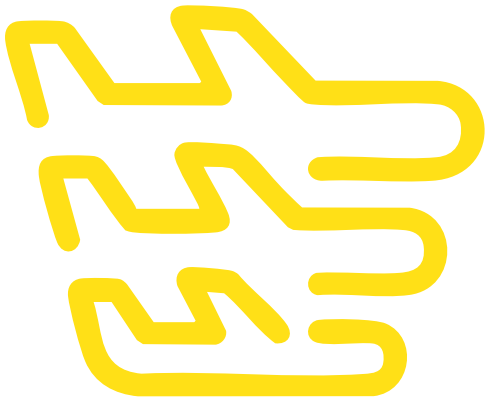
Além disso, a Associação Internacional de Transportes Aéreos (IATA) observou que limitações na infraestrutura aeroportuária em vários países causaram gargalos e afetaram a eficiência operacional. Outro desafio significativo foi a escassez de aeronaves como resultado de interrupções nas cadeias de suprimentos globais, que limitaram a capacidade das companhias aéreas de expandir suas frotas para atender à crescente demanda. Por sua vez, questões relacionadas aos critérios ambientais, sociais e de governança (ESG) colocam pressões regulatórias crescentes sobre as companhias aéreas, além de criar a necessidade de avançar para operações mais sustentáveis, em um ambiente de maiores expectativas das partes interessadas.

EXPECTATIVAS

As previsões do setor para 2025 são otimistas, com crescimento de 8% esperado no tráfego aéreo para a América Latina, segundo a Associação Internacional de Transportes Aéreos (IATA). Ao mesmo tempo, o setor de carga continuará se expandindo, impulsionado pela consolidação do e-commerce e pela crescente demanda por soluções logísticas mais ágeis.

Por outro lado, espera-se a adoção acelerada de novas tecnologias para otimizar a eficiência e a sustentabilidade das operações aéreas, bem como

a modernização das frotas com aeronaves mais eficientes. Além disso, o foco em serviços premium continuará, alinhado à crescente preferência dos passageiros por uma experiência de viagem mais personalizada e de alta qualidade.



+8% em 2025

no tráfego aéreo da América Latina em 2025, segundo estimativas da IATA.

RESULTADOS FINANCEIROS

Receitas totais

US\$13.034 milhões +10,6% vs 2023

Esse aumento se deve, em grande parte, a um aumento de 10,0% nas receitas de passageiros, além de um aumento de 12,2% nas receitas de carga, apoiado pelo crescimento de 15,1% nas operações no ano.

CASK de passageiros ex-combustível

US\$4,2 centavos (1,2%) vs 2023

Permanecendo dentro da faixa de orientação e refletindo mais uma vez a capacidade do grupo de conter efetivamente sua base de custos e manter sua eficiência operacional.

Lucro operacional ajustado

US\$1.660 milhões +25,0% vs 2023

Isso se traduz em uma margem operacional ajustada de 12,7%, um aumento de 1,5 pp em relação a 2023, acima da projeção — um número anual recorde para o LATAM Airlines Group.

Lucro líquido¹

US\$977 milhões +67,9% vs 2023

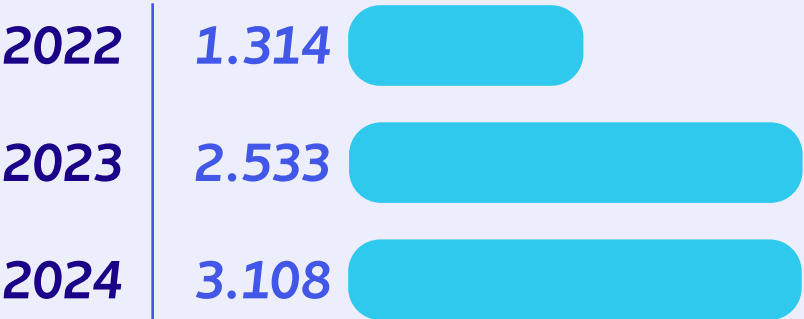
Lucro líquido sólido refletindo estabilidade e lucratividade em todos os níveis.

Liquidez

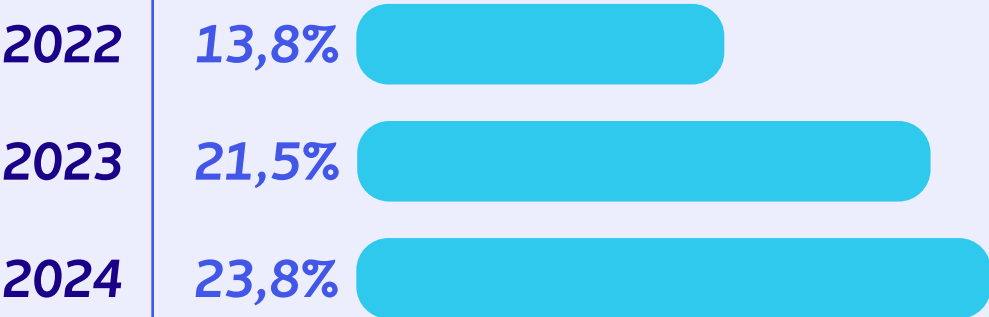
27,1% +1,2p.p. vs 2023

Foram realizados esforços para aumentar a liquidez por meio do aumento e extensão das linhas de crédito rotativas disponíveis e US\$ 243 milhões em geração de caixa.

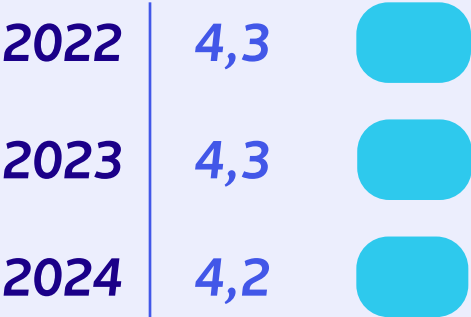
EBITDAR ajustado (US\$ milhões)



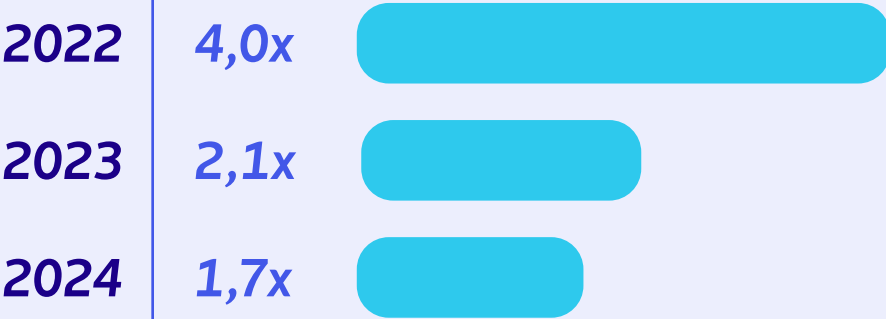
Margem EBITDAR ajustado



CASK de passageiros ex combustível (US\$ centavos)



Alavancagem



¹ Corresponde ao lucro líquido atribuível aos proprietários da empresa-mãe que serve de base para o cálculo da distribuição de dividendos.



INDICADORES FINANCEIROS (US\$ MIL)	2021	2022	2023	2024
Receitas operacionais	5.111.346	9.516.807	11.789.182	13.033.712
Despesas operacionais ajustadas	-6.230.630	-9.381.941	-10.461.281	-11.373.490
Resultado operacional ajustado	-964.284	134.866	1.327.894	1.660.222
Margem operacional ajustada	-18,9%	1,4%	11,3%	12,7%
Lucro líquido¹	-4.653.142	-340.724	581.550	976.972
Margem Líquida	N/S	-3,6%	4,9%	7,5%
EBITDAR ajustado	201.110	1.314.379	2.533.274	3.107.878
Margem EBITDAR	3,9%	13,8%	21,5%	23,8%
Liquidez como % das receitas²	20,5%	24,3%	23,9%	27,1%
Alavancagem Líquida Ajustada³	N/S	4,0x	2,1x	1,7x

VALOR ECONÔMICO GERADO E DISTRIBUÍDO⁴ (US\$ MIL)	2024
GRI 201-1	
a) Valor econômico direto gerado (receitas, aplicações financeiras, venda de ativos)	13.176.123
b) Valor econômico distribuído	12.491.769
Custos operacionais	9.561.518
Salários e benefícios dos colaboradores	1.738.474
Pagamento a fornecedores de capital (pagamento de juros a credores e distribuição de dividendos)	1.175.042
Pagamentos ao governo (impostos)	16.489
Investimentos na comunidade	246
b) Valor econômico retido (a-b)	684.354

N/S Não significativo.

¹ Lucro líquido atribuível aos proprietários da empresa controladora. Para o ano inteiro de 2022, excluindo o impacto contábil positivo de U\$ 1,68 bilhão no lucro líquido relacionado à saída do Capítulo 11.

² Liquidez calculada como caixa e equivalentes de caixa e linhas de crédito rotativo de US\$ 1,575 bilhão dividido pelas receitas dos últimos doze meses.

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

⁴ Este indicador fornece uma visão geral de como uma organização gera valor para seus grupos de interesse.

Mais informações:
Fatores de risco (página 240)



PERFIL DA DÍVIDA

Como parte de sua orientação de alocação eficiente de capital e esforços para reduzir suas despesas financeiras, a LATAM Airlines Group S.A. refinanciou com sucesso seu título de US\$ 450 milhões com vencimento em 2027 e seu Term Loan B de US\$ 1,081 bilhão, também com vencimento em 2027, que faziam parte do Financiamento de Saída do Capítulo 11.

Este refinanciamento permite que a LATAM Airlines Group S.A. reduza seu custo de dívida ao garantir uma taxa de juros significativamente menor, o que se traduz em economia anual com pagamentos de juros mais baixos de aproximadamente US\$ 120 milhões e um impacto único na demonstração de resultados da empresa de aproximadamente US\$ 134 milhões, dos quais US\$ 45 milhões foram um impacto de caixa durante o quarto trimestre de

2024. Além disso, ao usar US\$ 207 milhões de caixa disponível, a LATAM Airlines Group S.A. reduziu seus níveis de dívida não relacionada à frota.

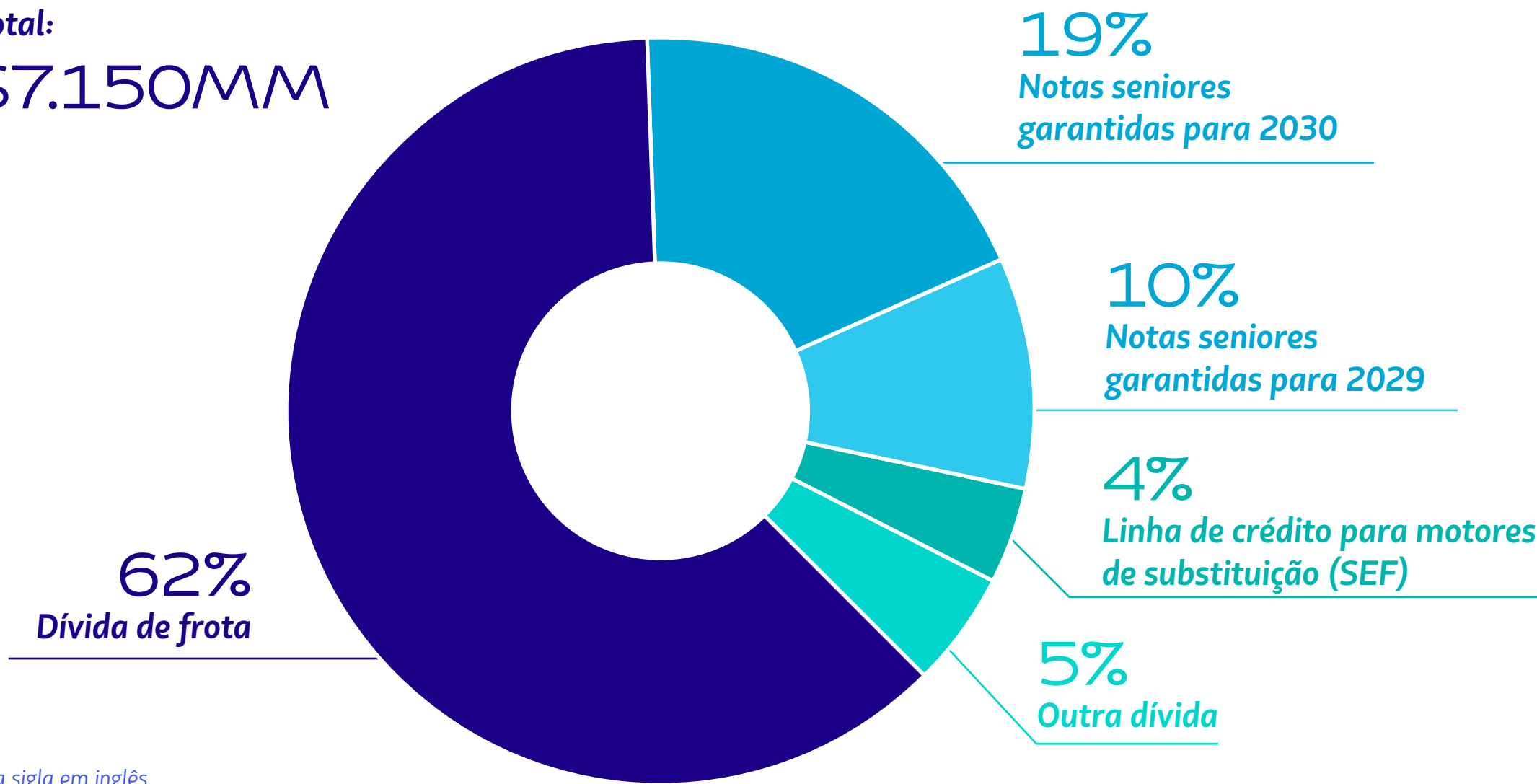
A LATAM Airlines Group S.A. não enfrenta riscos de refinanciamento no curto prazo. Os vencimentos principais mais próximos estão programados para 2029 e 2030.

É importante mencionar que os títulos de 2029 são resgatáveis em outubro de 2025, e o objetivo da LATAM Airlines Group S.A. é continuar trabalhando para reduzir as taxas de juros.

Distribuição da dívida bruta

Dívida total:

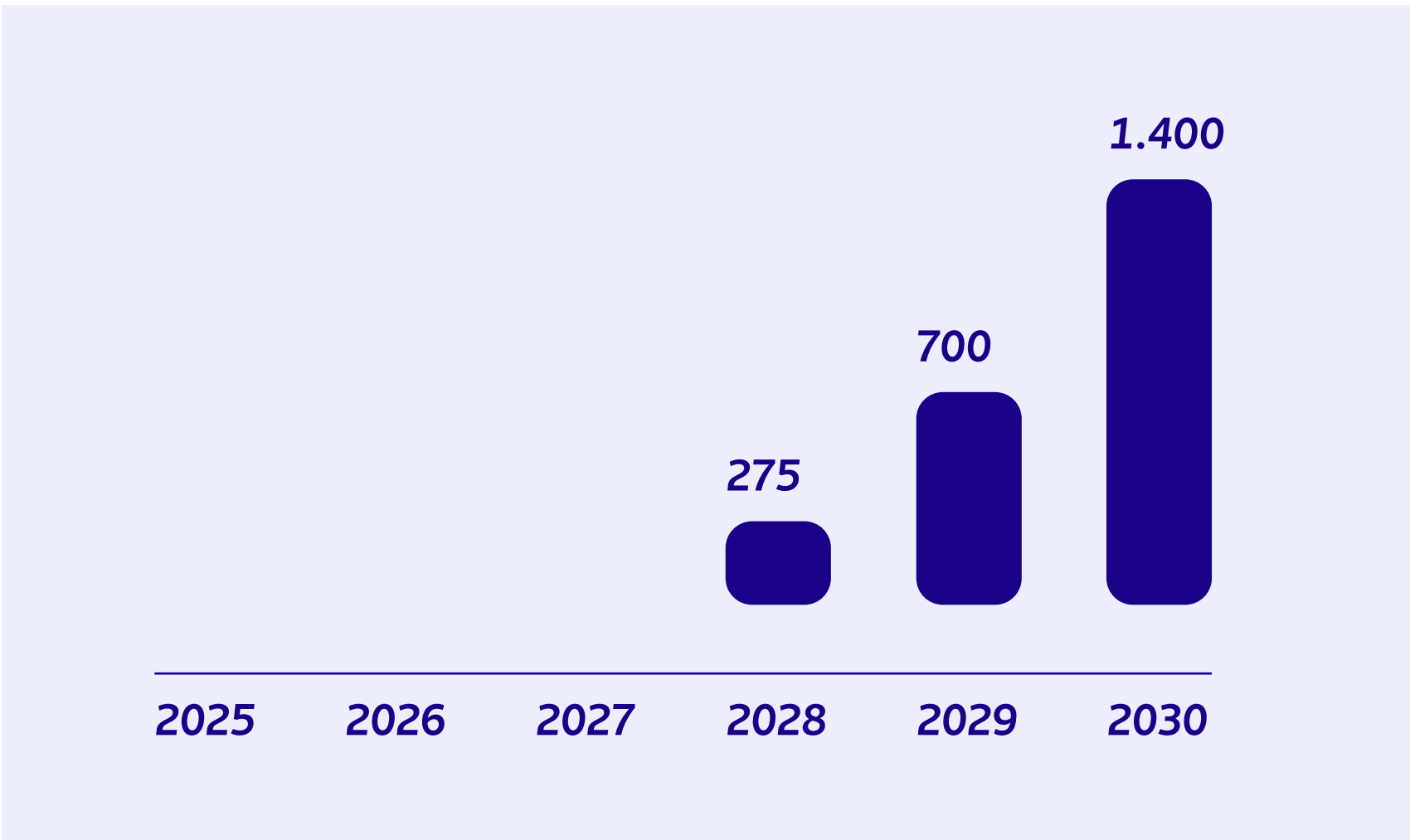
US\$7.150MM



¹ SEF, por sua sigla em inglês

Perfil de amortização não relacionado à frota

(US\$ MILHÕES)



PLANO DE INVESTIMENTO

NCG 519: 4.3PLANOS DE INVESTIMENTO

TOTAL DE DESPESAS DE INVESTIMENTO DE CAPITAL LÍQUIDAS DE FINANCIAMENTO

As despesas de capital totais líquidas de financiamento são definidas como o total de despesas de capital incorridas pela LATAM Airlines Group S.A. para aquisição, manutenção ou melhoria de ativos estratégicos, líquido de qualquer financiamento de terceiros usado especificamente para esses propósitos. Essa métrica reflete diretamente os fluxos de caixa comprometidos com essas atividades.

Vale ressaltar que ele é calculado como a soma das despesas de capital de manutenção (CapEx de manutenção) e das despesas de capital para crescimento e frota, líquidas de financiamento (CapEx de crescimento e CapEx de frota, líquidas de financiamento). A definição de cada linha é a seguinte:

CapEx de manutenção

O CapEx de manutenção inclui principalmente visitas à oficina de motores, revisões de aeronaves e reabastecimento de peças para operações existentes, bem como o CapEx associado a projetos de frota que não contribuem com capacidade adicional para as operações do grupo nem agregam novas características ao produto oferecido existente.

CapEx para Crescimento e Frota Líquida de Financiamento

O CapEx de crescimento e o CapEx da frota líquido de financiamento incluem gastos de capital associados a peças de reposição e motores adicionais, revisões de motores e reabastecimento de peças para operações adicionais, pagamentos de pré-entrega (PDPs), projetos de frota que contribuem com capacidade adicional ou novas características para o produto oferecido atualmente e outros projetos estratégicos que agregam valor, assim como a chegada de frota, líquido de seu financiamento associado.

Enquanto isso, a divisão entre CapEx de manutenção e CapEx para crescimento e frota é calculada internamente com base nos diferentes investimentos estratégicos da LATAM Airlines Group S.A.

Por outro lado, as despesas de capital totais líquidas de financiamento da LATAM Airlines Group S.A. podem ser reconciliadas por meio das seguintes linhas: Compras de Propriedade, Planta e Equipamento; Compras de Ativos Intangíveis; e Capitalizações de Manutenção Alugada, juntamente com o impacto líquido de financiamento e outras contas. A reconciliação dessa métrica pode ser encontrada na publicação trimestral de resultados.

Além disso, a LATAM Airlines Group SA fornece uma atualização trimestral dessa métrica por meio de sua divulgação de resultados na seção de fluxo de caixa ajustado do documento.

Gastos de capital histórico EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024

MILHÕES DE DÓLARES AMERICANOS

	2022	2023	2024
CapEx de manutenção	-779	-703	-639
CapEx de crescimento e CapEx de frota líquido de financiamento ¹	-237	-467	-901
Total CapEx líquido de financiamento	-1.015	-1.170	-1.540

Gastos de capitalestimados por ano, EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024²

MILHÕES DE DÓLARES AMERICANOS

	2025	2026	2027
Total CapEx líquido de financiamento	-1.412	-1.479	-1.535

¹ O valor de 2022 foi corrigido.

² Sujeito a alterações e pode diferir das despesas de capital reais.

COMPROMISSOS DE FROTA

Os compromissos de frota representam os investimentos estratégicos realizados pelo grupo LATAM na aquisição de aeronaves para garantir a modernização, expansão e renovação de sua frota, alinhados aos objetivos de eficiência operacional e sustentabilidade.

Nessa linha, os compromissos totais da frota são calculados usando o preço de compra entre a LATAM Airlines Group S.A. e os fabricantes e o valor presente dos compromissos de aeronaves a serem recebidos como arrendamentos operacionais conforme as Normas Internacionais de Relatórios Financeiros (NIIF-16).

Esses compromissos são calculados com base em compromissos alinhados às chegadas esperadas, conforme estabelecido no plano de frota publicado nos relatórios de resultados trimestrais da LATAM Airlines Group S.A., que são baseados nas melhores estimativas de chegadas de fabricantes e arrendadores de aeronaves.

Vale ressaltar que, em geral, a LATAM Airlines Group S.A. avalia alternativas de financiamento para atender seus compromissos de frota e, portanto, os valores apresentados não indicam necessariamente uma saída de caixa.

Na verdade, aeronaves que chegam sob um arrendamento operacional não representam uma saída de caixa na chegada, mas envolvem o reconhecimento de um ativo de direito de uso e um passivo de arrendamento.

Por outro lado, aeronaves que chegam sob arrendamentos financeiros representarão uma saída de caixa equivalente ao custo da aeronave líquido do financiamento total obtido. Essa saída de caixa para aeronaves que chegam sob arrendamentos financeiros está incluída no CapEx total líquido de financiamento.

Compromissos de frota por ano
EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024

US\$ 1.116 milhões
EN 2025

US\$ 1.303 milhões
EN 2026

US\$ 1.085 milhões
EN 2027



INFORMAÇÕES SOBRE AÇÕES

NCG 519: 2.3.4.iii AÇÕES, SUAS CARACTERÍSTICAS E DIREITOS

A LATAM Airlines Group S.A. é uma sociedade anônima de capital aberto registrada na Comissão do Mercado Financeiro (CMF), sob o nº 306, cujas ações são negociadas no Chile na Bolsa de Comércio de Santiago (BCS) e na Bolsa de Valores Eletrônica do Chile (BEC).

Durante 2024, a LATAM Airlines Group S.A. retomou a negociação na Bolsa de Valores de Nova York (NYSE) por meio de seu programa de American Depositary Receipts (ADR), após negociar anteriormente no mercado Over-the-Counter (OTC) nos Estados Unidos.

RETORNO ANUAL

ADR	ÍNDICE S&P 500	AÇÕES LOCAIS	IPSA S&P
+11,66%	+23,31%	+43,77%	+8,27%

Presença no Mercado de Ações
Bolsa de Santiago: 100%
Bolsa de Valores de Nova York¹: 44%

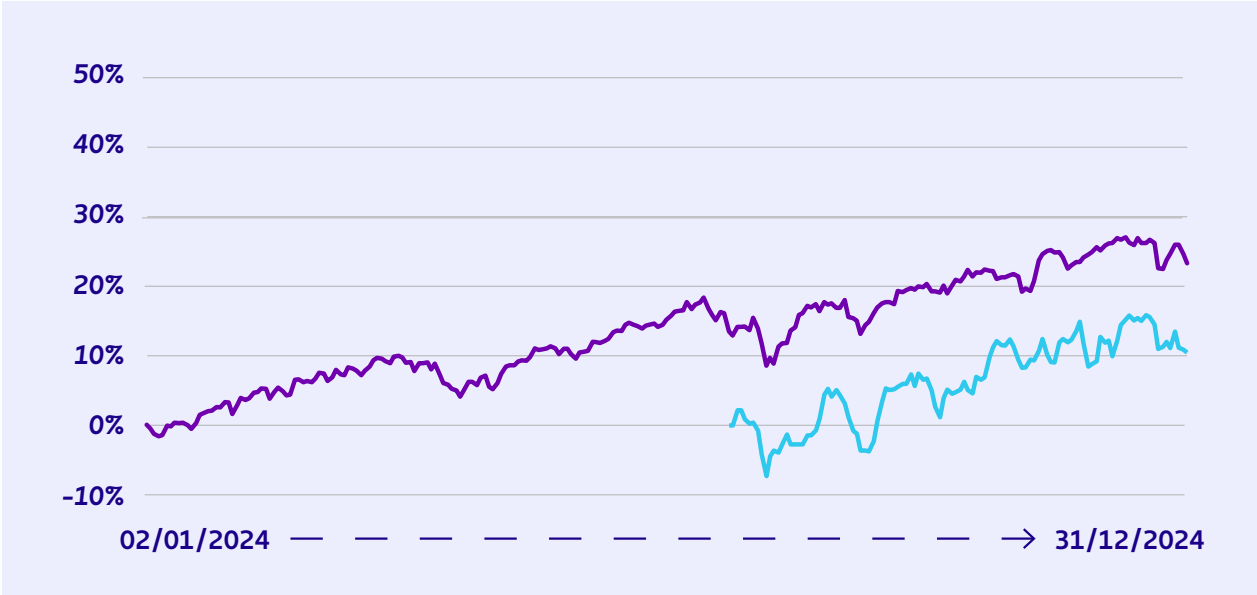
2024	Nº DE AÇÕES NEGOCIADAS	PREÇO MÉDIO	VALOR TOTAL NEGOCIADO (MÉDIA TRIMESTRAL)
Volumes negociados por trimestre — Ações locais (Bolsa de Valores de Santiago)			
	(MILHÕES CLP)	(CLP)	MILHÃO (US\$)
Primeiro trimestre	47.341	11,2	8,9
Segundo trimestre	57.750	12,8	12,4
Terceiro trimestre	63.477	11,9	13,4
Quarto trimestre	60.761	13,2	13,8
Volumes negociados por trimestre – ADR (Bolsa de Valores de Nova York)			
	(MILHÕES USD)	(USD)	MILHÃO (US\$)
Primeiro trimestre	N/A	N/A	N/A
Segundo trimestre	N/A	N/A	N/A
Terceiro trimestre	31,0	24,9	16,2
Quarto trimestre	11,6	27,3	5,0

N/A: Não aplicável. A LATAM Airlines Group S.A. era negociada no mercado de balcão (OTC) antes da relistagem de seus ADRs em julho de 2024.
¹ O retorno da LATAM Airlines Group S.A. à NYSE ocorreu em 25 de julho de 2024, o que explica sua presença comercial no período.

AÇÃO LOCAL – 2024



ADR – 2024





_GOVERNANÇA CORPORATIVA

- 34 ESTRUTURA DE PROPRIEDADE
- 40 CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
- 49 ORGANOGRAMA
- 50 PRINCIPAIS EXECUTIVOS
- 55 DIRETRIZES CORPORATIVAS
- 67 RELAÇÃO COM GRUPOS DE INTERESSE
- 70 POLÍTICAS FINANCEIRAS



COMPONENTES DA GOVERNANÇA CORPORATIVA

NCG 519: 3.1 ESTRUTURA DE GOVERNANÇA Y 3.3.I COMITÉS DEL DIRECTORIO
GRI 2-9 E 2-23

COMITÊS

COMITÊ DE DIRETORES

Supervisão, fiscalização e recomendações ao Conselho sobre tópicos específicos exigidos por lei. (Comitê exigido pela regulamentação chilena).

COMITÊ DE AUDITORIA

Supervisão, fiscalização e recomendações ao Conselho sobre tópicos específicos exigidos por lei. (Comitê exigido pela regulamentação dos EUA).

SUBCOMISSÕES

SUBCOMITÊ DE FINANÇAS

Supervisão e recomendações ao Conselho sobre desempenho financeiro.

SUBCOMITÊ DE ESTRATÉGIA E SUSTENTABILIDADE

Análise, recomendações ao Conselho e decisões estratégicas, bem como supervisão em questões de sustentabilidade.

SUBCOMITÊ DE LIDERANÇA

Análise e recomendações ao Conselho sobre a estrutura organizacional e política de remuneração.



CONSELHO ADMINISTRATIVO

- Composto por nove diretores titulares.
- Define e monitora as diretrizes estratégicas.
- Eleitos pela Assembleia Geral por meio de voto acumulativo.

EXECUTIVOS

- Comitê Executivo, composto pelos principais executivos.
- Executa diretrizes estratégicas.

ESTRUTURA DE PROPRIEDADE

**NCG 519: 2.3.1 SITUAÇÃO DE CONTROLE, 2.3.4.I E 2.3.4.III
AÇÕES, SUAS CARACTERÍSTICAS E DIREITOS E 2.3.5
OUTROS TÍTULOS**

A LATAM Airlines Group S.A. precisa manter um nível adequado de capitalização para garantir acesso seguro aos mercados financeiros e, assim, desenvolver seus objetivos de médio e longo prazo, otimizando o retorno aos seus acionistas e mantendo uma posição financeira sólida.

Nessa linha, em 31 de dezembro de 2024, o capital estatutário da LATAM Airlines Group S.A. é representado por 604.441.789.335 ações, todas emitidas, ordinárias e sem valor nominal. Desse montante, naquele momento, 604.437.877.587 ações foram subscritas e integralizadas. Enquanto isso, o capital integralizado em 31 de dezembro de 2024 era de US\$ 5.003.534.

Um ano antes, ou seja, até 31 de dezembro de 2023, o capital social integralizado era de US\$ 5.003.534, dividido em 604.437.877.587 ações, também da mesma e única série nominativa, ordinária, sem valor nominal.

Devemos destacar que não há séries especiais de ações, nem preferências. Assim, a forma dos certificados de ações, sua emissão, troca, invalidez, perda, substituição e qualquer outra circunstância, bem como a transferência de ações, são regidas pelas disposições incluídas na Lei de Sociedades Anônimas do Chile (LSA, por sua sigla em espanhol) e seus Regulamentos.

Por outro lado, na Assembleia Geral Extraordinária de Acionistas da LATAM Airlines Group S.A. realizada em 25 de abril de 2024, foram adotadas, entre outras, as seguintes resoluções:

● **Eliminação do Quarto Artigo Transitório do Estatuto Social da Companhia:**

Este artigo, que regulamentava as primeiras renovações do Conselho de Administração após a reestruturação sob o processo do Capítulo 11, foi excluído, permitindo que as eleições para o Conselho de Administração fossem regidas doravante pelos artigos gerais permanentes do Estatuto Social.

● **Redução do Capital Social:**

O Estatuto Social reflete a redução do capital social da LATAM Airlines Group S.A. em US\$ 123.605.757, representativos de 1.965.903.665 ações, em consequência do término dos prazos para a emissão de bônus conversíveis emitidos em 2022 no contexto da saída do processo do Capítulo 11.

● **Atualização do Estatuto Social:**

O Estatuto Social da LATAM Airlines Group S.A. foi alterado para refletir as mudanças acima em relação ao capital social e ao mandato do Conselho de Administração.

● **Poderes do Conselho de Administração:**

O Conselho de Administração recebeu amplos poderes para implementar os acordos adotados, incluindo a representação perante entidades reguladoras e a formalização de alterações nos registros relevantes.

OUTROS TÍTULOS

NCG 519: 2.3.4.I AÇÕES, SUAS CARACTERÍSTICAS E DIREITOS E 2.3.5 OUTROS TÍTULOS

Os detalhes de todos os “Outros títulos” na data de encerramento do exercício fiscal de 2024 são apresentados nas Demonstrações Financeiras incluídas neste Relatório Anual, nas Notas 3 e 18.

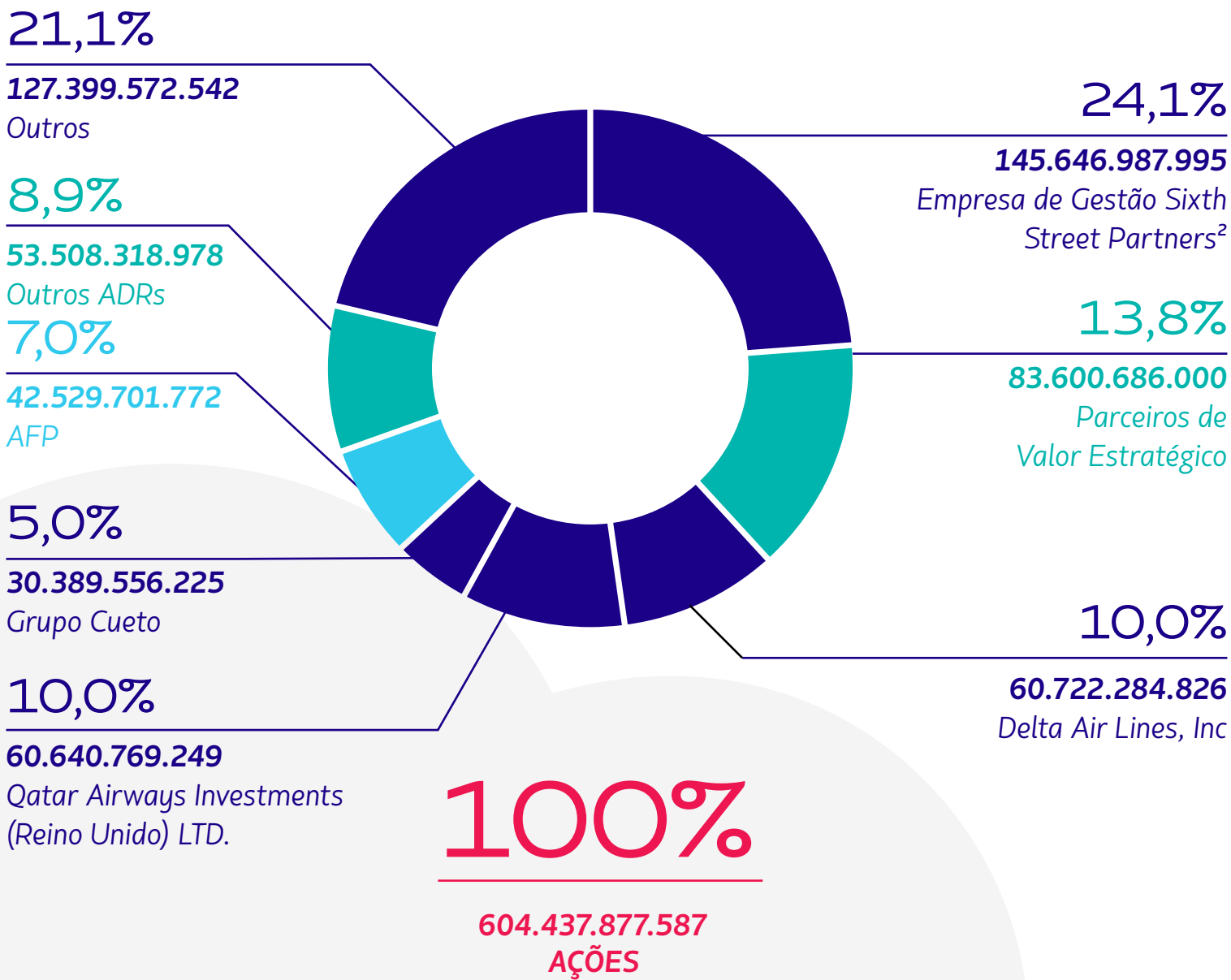


*Em 31 de dezembro de 2024,
a LATAM Airlines Group
S.A. não conta com acionista
controlador e o número de
acionistas registrados
totaliza 2.131.*

ESTRUTURA ACIONISTA

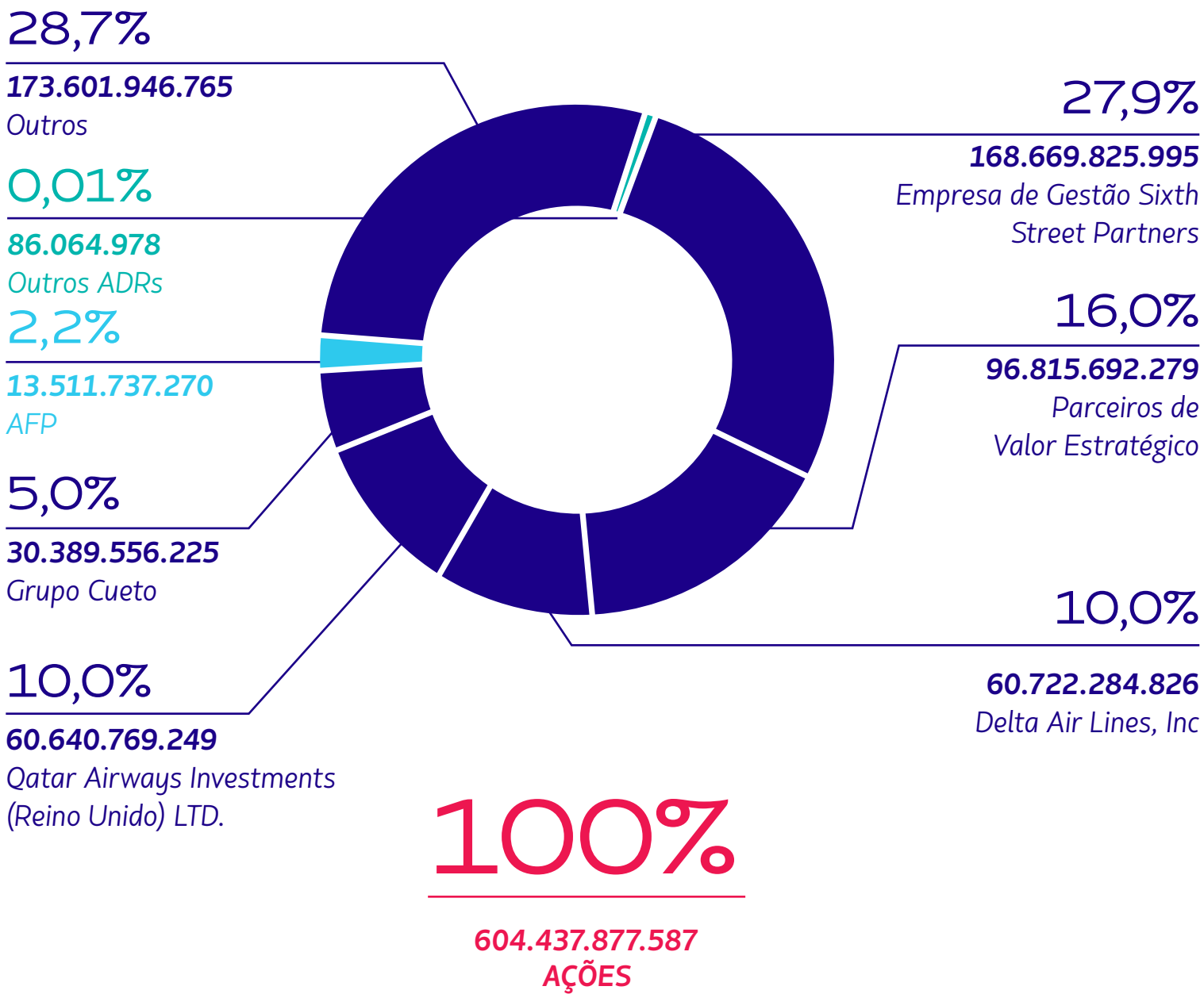
NCG 519: 2.3.2 PRINCIPAIS MUDANÇAS NA PROPRIEDADE OU CONTROLE, 2.3.3 IDENTIFICAÇÃO DOS SÓCIOS MAIORITÁRIOS OU ACIONISTAS

Em 31 de dezembro de 2024¹



CATEGORIA	2023	2024
Recibo de depósito americano (ADR)	0,01%	22,7%
Fundos de pensão	2,2%	7,0%
Outros acionistas	97,7%	70,3%

Al 31 de diciembre de 2023



PARTICIPAÇÃO ACIONÁRIA DOS MEMBROS DO CONSELHO E DOS EXECUTIVOS-CHAVE

NCG 519: 3.4.IV EXECUTIVOS PRINCIPAIS

Assim como em 2023, Ignacio Cueto (Presidente do LATAM Airlines Group S.A. BOD), Enrique Cueto (membro do LATAM Airlines Group S.A. BOD) e certos outros membros da família Cueto e empresas controladas por eles compõem o Grupo Cueto. Nessa linha, em 31 de dezembro de 2024, a participação acionária do Grupo Cueto é de 5,03% das ações. No entanto, assim como no final do ano anterior, nenhum outro membro do Conselho ou executivo-chefe do LATAM Airlines Group S.A. detém participação no emissor.

As informações refletem a estrutura acionária da LATAM Airlines Group S.A. conforme refletido no registro de acionistas do “Depósito Central de Valores (DCV)” e complementado pelos arquivamentos 13F programados com a Securities Exchange Commission (SEC). Do número total de ações registradas em nome do “Banco de Chile por Cuenta de State Street”, o Banco de Chile confirma a quantidade de ações correspondentes à Sixth Street Partners Management Company.

¹ Em 31 de dezembro de 2024, a LATAM Airlines Group S.A. não possui acionistas majoritários ou controladores, nem outros fundos além dos declarados. Por esse motivo, a categoria “outros acionistas” representa 70,3% do total, enquanto o percentual total de American Depositary Receipts (ADRs) da LATAM Airlines Group S.A. é de 22,7%, enquanto para os Fundos de Pensão é de 7,0%.

MUDANÇAS NA PROPRIEDADE

NCG 519: 2.3.2 PRINCIPAIS MUDANÇAS NA PROPRIEDADE OU CONTROLE

Nos últimos três anos (ou seja, 2022, 2023 e 2024), as principais mudanças na porcentagem de propriedade detida pelos principais acionistas da LATAM Airlines Group S.A. (com mais de 5% de participação) foram as seguintes:

ANO	ACIONISTA	TAXA DE	REPARTIÇÃO DA MUDANÇA	APOSTA
2022	Sixth Street Partners Empresa de Gestão	Entrada	Nova aposta	27,90%
	Parceiros de Valor Estratégico	Entrada	Nova aposta	16,00%
	Capital do Escultor	Entrada	Nova aposta	6,60%
	Delta Air Lines, Inc	Diminuir	-10,0pp	10,00%
	Grupo Cueto	Diminuir	-11,4pp	5,00%
	ADR	Diminuir	-13,1pp	0,01%
2023	Sculptor Capital	Diminuir	-4,1pp	2,50%
2024	ADR	Aumentar	+22,7pp (incluindo transferência de Parceiros de Valor Estratégico	22,7%
	AFP	Aumentar	+4,8pp	7,00%
	Sixth Street Partners Empresa de Gestão	Diminuir	-3,8pp	24,10%
	Parceiros de Valor Estratégico	Diminuir	-2,2pp	13,80%

Nota: Na tabela, “pp” corresponde a “pontos percentuais



PRINCIPAIS ACIONISTAS

NCG 519: 2.3.2 PRINCIPAIS MUDANÇAS NA PROPRIEDADE OU CONTROLE, 2.3.3 IDENTIFICAÇÃO DOS SÓCIOS MAIORITÁRIOS OU ACIONISTAS, 2.3.4.I AÇÕES, SUAS CARACTERÍSTICAS E DIREITOS E 2.3.5 OUTROS TÍTULOS

Em 31 de dezembro de 2024¹

NOME	ROTINA	ACCIONES SUSCRITAS Y PAGADAS	PORCENTAJE DE PROPIEDAD
Banco de Chile por cuenta de State Street	97.004.000-5	156.734.468.639	25,9%
Banco JP Morgan	40.000.535-4	137.109.004.978	22,7%
Delta Air Lines, Inc.	59.288.750-9	60.722.284.826	10,0%
Qatar Airways	59.222.850-5	60.640.769.249	10,0%
Banco Santander por cuenta de inv. extranjeros	97.036.000-K	27.549.036.179	4,6%
Costa Verde Aeronáutica S.A.	81.062.300-4	23.789.209.717	3,9%
Banco de Chile por cuenta de terceros no residentes	97.004.000-5	19.372.014.431	3,2%
Banco Santander Chile	97.036.000-K	10,515,677,491	1,7%
Banco de Chile por cuenta de Citi NA New York Client	97.004.000-5	7.500.916.423	1,2%
Banchile Corredores de Bolsa S.A.	96.571.220-8	6.885.944.595	1,1%
Costa Verde Inversiones Financieras S.A.	76.183.853-9	6.592.460.617	1,1%
Larrain Vial S.A. Corredora de Bolsa	80.537.000-9	5.982.898.602	1,0%

Em 31 de dezembro de 2023¹

NOME	ROTINA	ACCIONES SUSCRITAS Y PAGADAS	PORCENTAJE DE PROPIEDAD
Banco de Chile por cuenta de State Street	97.004.000-5	277.500.905.697	45,8%
Banco de Chile por cuenta de terceros no residentes	97.004.000-5	70.343.556.555	11,9%
Delta Air Lines, Inc.	59.288.750-9	60.722.284.826	10,0%
Qatar Airways Investments (UK) Ltd.	59.222.850-5	60.640.769.249	10,0%
Banco Santander por cuenta de inv. extranjeros	97.036.000-K	25.550.380.291	3,9%
Costa Verde Aeronáutica S.A.	81.062.300-4	23.789.209.717	3,9%
Banco Santander Chile	97.036.000-K	15.382.571.149	3,0%
Larraín Vial S.A. Corredora de Bolsa	80.537.000-9	7.394.408.211	1,1%
Costa Verde Inversiones Financieras S.A.	76.183.853-9	6.592.460.617	1,0%
Banchile Corredores de Bolsa S.A.	96.571.220-8	5.240.203.041	0,8%
Banco de Chile por cuenta de Citi NA New York Client	97.004.000-5	4.407.844.262	0,7%
AFP Habitat S.A. Fondo Tipo C	98.000.100-8	2.232.103.282	0,4%

¹ Todas as ações da LATAM Airlines Group S.A. são emitidas, ordinárias e sem valor nominal, não havendo, portanto, séries especiais ou preferenciais.

DIVIDENDOS

NCG 519: 2.3.4II E 2.3.4.III AÇÕES, SUAS CARACTERÍSTICAS E DIREITOS

De acordo com a Lei das Sociedades por Ações do Chile (LSA, por sua sigla em espanhol), a LATAM é obrigada a distribuir dividendos em dinheiro equivalentes a pelo menos 30% de seu lucro líquido consolidado anual, calculado de acordo com as Normas Internacionais de Relatórios Financeiros (IFRS), desde que não haja perdas acumuladas e sujeito a exceções limitadas. Se em um determinado ano não houver lucro líquido, a LATAM pode optar por distribuir dividendos dos lucros retidos, embora não seja legalmente obrigada a fazê-lo. O Conselho de Administração pode declarar dividendos intermediários dos lucros auferidos durante esse período, na medida em que a condição financeira da Empresa permitir. Esta política pretende ser sustentada pelos próximos dois anos.

De acordo com os estatutos da LATAM, o dividendo anual em dinheiro deve ser aprovado pelos acionistas na Assembleia Geral Ordinária anual, que é realizada dentro dos quatro primeiros meses do ano seguinte ao ano em que o dividendo é proposto. Todas as ações em circulação de ações ordinárias têm direito a receber dividendos em termos iguais, exceto aquelas que não foram integralmente pagas pelo acionista após terem sido subscritas.

A LATAM declara dividendos em dólares americanos, mas faz pagamentos em pesos chilenos, convertidos de dólares americanos à taxa de câmbio observada cinco dias úteis antes do primeiro pagamento aos acionistas. Os detentores de ADSs terão direito a receber dividendos sobre as ações ordinárias subjacentes

em igualdade de condições com os detentores de ações ordinárias. Os detentores de ADRs nas datas de registro relevantes receberão dividendos pagos sobre as ações ordinárias representadas pelos ADSs evidenciados por tais ADRs. Os dividendos pagáveis aos detentores de ADS serão pagos pela LATAM ao depositário em pesos chilenos e remetidos pelo depositário aos detentores, líquidos de taxas de conversão de moeda estrangeira e outras despesas do depositário, e estarão sujeitos ao imposto de retenção chileno, atualmente definido em 35% (sujeito a crédito em certos casos). O valor de dólares americanos distribuídos aos detentores de ADS pode ser afetado negativamente por uma desvalorização da moeda chilena antes da conversão e remessa de tais dividendos. Os detentores de ADSs não estarão sujeitos a encargos de remessa de dividendos pelo depositário em conexão com dividendos em dinheiro.

A lei chilena exige que os detentores de ações de empresas chilenas que não sejam residentes no Chile se registrem como investidores estrangeiros sob um dos regimes de investimento estrangeiro previstos nas regulamentações chilenas para remeter dividendos, receitas de vendas ou outras quantias relacionadas às suas ações para fora do Chile por meio do Mercado de Câmbio Formal.

Durante 2023, a LATAM Airlines Group S.A. reportou US\$ 582 milhões em lucro líquido atribuível aos proprietários da empresa controladora. Assim, o Conselho de Administração concordou e a Assembleia Geral Ordinária aprovou a distribuição do Dividendo

mínimo obrigatório definitivo nº 52, correspondente a 30% do lucro líquido do exercício financeiro de 2023. Isso se traduziu em uma quantia equivalente em pesos chilenos de US\$ 174.549.442,99, o que representou um dividendo de US\$ 0,0002887797894 por ação.

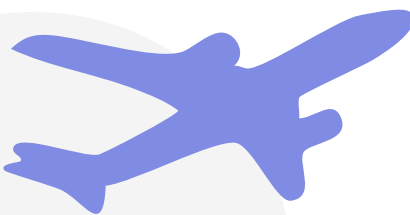
Assim, o pagamento foi realizado em 16 de maio de 2024, no equivalente em pesos chilenos à taxa de câmbio “observada” publicada no Diário Oficial do

quinto dia útil anterior à distribuição; ou seja, em 10 de maio de 2024.

Os acionistas inscritos no Registro de Acionistas até a meia-noite do dia 10 de maio de 2024 foram os beneficiários deste pagamento.

ANO	DATA DE PAGAMENTO	TIPO	TOTAL DE DIVIDENDO PAGO (US\$ MM)	NÚMERO DE AÇÕES	DIVIDENDO POR AÇÃO
2021		N/A	Sin reparto de dividendos ¹	606.407.693	N/A
2022	N/A	N/A	Sin reparto de dividendos ¹	604.437.877.587	N/A
2023	16/5/24	Definitivo	174,4	604.437.877.587	US\$0,0002887797894

¹LATAM Airlines Group S.A. mantinha registradas perdas acumuladas até 2023, razão pela qual não houve pagamento de dividendos nesses anos.



MERCADO DE CAPITAIS

NCG 519: 3.7. I E 3.7.II RELACIONAMENTO COM AS PARTES INTERESSADAS E O PÚBLICO EM GERAL

A LATAM Airlines Group S.A. mantém um diálogo constante com seus acionistas, outros players do mercado de dívida e capitais e a imprensa. Também conta com departamentos de Relações com Investidores e Comunicação Externa Corporativa.

Especificamente, o departamento de Relações com Investidores da LATAM Airlines Group S.A. permite esclarecer as preocupações dos acionistas, investidores e outros participantes do mercado de capitais em relação à situação financeira e econômica da empresa, os principais riscos, a estratégia e outros aspectos do negócio. De fato, no site de Relações com Investidores, o grupo LATAM oferece um detalhamento da estrutura de governança corporativa e publica demonstrações financeiras atualizadas, relatórios trimestrais e outros dados relevantes para auxiliar acionistas, investidores e analistas de mercado em

seus processos de tomada de decisão. Geralmente, todos esses conteúdos estão disponíveis em inglês, espanhol e português.

Por outro lado, sem o auxílio de especialistas externos, o departamento de Relações com Investidores revisa internamente, anualmente, as informações apresentadas ao mercado por outros players do seu setor para avaliar oportunidades de melhoria nos dados e informações apresentados ao público.

Mais informações
Manual de Tratamento de Informação Relevante para Mercados
Formas de Contato
Relações com Investidores – site: latamairlinesgroup.net
Contato
InvestorRelations@latam.com
ou ComunicacionesExternas@latam.com

ASSEMBLEIAS DE ACIONISTAS

NCG 519: 3.7.IV RELACIONAMENTO COM AS PARTES INTERESSADAS E O PÚBLICO EM GERAL

Todos os acionistas podem participar das chamadas Assembleias Gerais de Acionistas, e têm direito a voz e voto nelas. Para realizá-las, a LATAM Airlines Group S.A. cumpre com os horários e informações exigidos pela LSA, seus Regulamentos e demais regulamentações aplicáveis (incluindo a Norma Geral 30 da CMF).

Da mesma forma, antes das Assembleias de Acionistas, com o acordo do BOD, a LATAM Airlines Group S.A. carrega todas as informações relevantes para o referido processo no site de Relações com Investidores. Enquanto isso, com relação à eleição dos membros do Conselho, a LATAM Airlines Group S.A publica os nomes dos indicados pelos acionistas, juntamente com suas cartas de nomeação e aceitação ou declarações juramentadas, conforme o caso. Assim,

vale ressaltar que nenhuma informação é publicada sobre a opinião do Conselho quanto às experiências, visões e habilidades que são aconselháveis para novos membros, pois, segundo a regulamentação chilena, são os acionistas que nomeiam e elegem os membros do Conselho.

As mais recentes Assembleias Gerais de Acionistas foram realizadas remotamente ou em formato híbrido, e os acionistas puderam participar e exercer seu direito de voto tanto remotamente quanto presencialmente. Vale ressaltar que a LATAM Airlines Group S.A. não possui serviço de streaming de áudio e vídeo em tempo real para públicos não acionistas.

Mais informações
[Acordo de acionistas, página 216.](#)



CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

NCG 519: 3.2.I E 3.2.XI CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
GRI 2- 9, 2-9, 2-2 E 2- 2

O Conselho de Administração define e monitora as diretrizes estratégicas da LATAM Airlines Group S.A. O BOD (Board of Directors) é composto por nove diretores titulares, eleitos individualmente para mandatos de dois anos pelo sistema de votação cumulativa — ou seja, cada acionista tem um voto por ação e pode votar todos os seus votos em favor de um candidato ou distribuí-los entre vários. Esse sistema permite que acionistas de pelo menos 10% das ações em circulação escolham pelo menos um representante.

Vale ressaltar que esta é uma estrutura fixa e, em casos de contingência ou crise (principalmente em emergências aeronáuticas), o Conselho de Administração permanece inalterado e continua funcionando normalmente, apoiando a continuidade das operações comerciais.

A última eleição dos membros do Conselho foi realizada em 25 de abril de 2024, após a renúncia do Sr. Bouk Van Geloven como membro na reunião ordinária do Conselho realizada em 3 de abril de 2024, com vigência a partir das 23h59 do dia 24 de abril de 2024. Como resultado, o Conselho de Administração foi renovado na seguinte reunião ordinária de acionistas e foi composto pelos seguintes membros: Ignacio Cueto Plaza, Enrique Cueto Plaza, Frederico F. Curado (independente), William de Wulf, Antonio Gil Nievas, Bornah Moghbel, Michael Neruda, Sonia Villalobos e Alexander D. Wilcox.

REUNIÕES

NCG 519: 3.2.X E 3.2.XII CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

O Conselho de Administração realiza reuniões ordinárias e extraordinárias regularmente, dependendo das necessidades da empresa, seguindo os requisitos legais. Eles não têm um compromisso mínimo de tempo, seja presencial ou remoto. Avisos de reunião regulares são emitidos no início de cada ano civil, enquanto reuniões extraordinárias são convocadas com base nos requisitos corporativos.

De acordo com as disposições do Estatuto Social da LATAM Airlines Group S.A., o Conselho de Administração deve se reunir pelo menos uma vez por mês em reuniões ordinárias. Em 2024, a média de presença nas 21 reuniões ordinárias e extraordinárias realizadas foi de 96%. Especificamente, a presença nas reuniões foi de 100% para os membros do Conselho Enrique Cueto, Frederico Curado, Antonio Gil, Michael Neruda e Alexander Wilcox, enquanto a presença foi de 95% para os membros do Conselho Ignacio Cueto e William de Wulf, 91% para Sonia Villalobos e 81% para Bornah Moghbel.

Para cada reunião, os membros do Conselho de Administração são convocados com a devida notificação e têm acesso a um sistema de informações digitais onde os documentos com informações de fundo relevantes para sua preparação, atas de reuniões anteriores e os assuntos a serem discutidos na reunião são todos centralizados. Este sistema mantém um registro dos dados históricos dos documentos do Conselho

96% de comparecimento
médio às reuniões do
Conselho em 2024

desde 2016 e é atualizado aproximadamente um mês após cada reunião com as atas correspondentes, permanecendo disponíveis daqui para frente.

Além disso, os membros do Conselho, bem como todos os stakeholders do grupo LATAM, podem acessar o Canal Confidencial disponível online. **(Veja mais na seção Canal Confidencial deste capítulo).**

INDUÇÃO, FORMAÇÃO E AVALIAÇÃO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

NCG 519: 3.2.V E 3.2.IX CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
GRI 2-17 E 2-18

Após cada eleição e em observância à Política de Indução, os novos membros do Conselho recebem as informações e o histórico relacionados aos assuntos sob avaliação e análise pelo Conselho, bem como treinamento sobre a estrutura regulatória e os deveres envolvidos na posição como Membros do Conselho. Isso inclui, entre outros aspectos: questões de sustentabilidade (incluindo responsabilidade social); políticas e diretrizes, particularmente o Código de Conduta; assuntos comerciais; riscos; e aspectos financeiros e contábeis para o grupo LATAM.

Após a revogação do NCG nº 385 e a incorporação de vários de seus tópicos no Relatório Anual, o Conselho de Administração não implementou avaliações de desempenho adicionais.

DIVERSIDADE NOS PROCESSOS DE SELEÇÃO DE CONSELHOS

NCG 519: 3.7.III RELACIONAMENTO COM AS PARTES INTERESSADAS E O PÚBLICO EM GERAL

De acordo com a Lei das Sociedades Anônimas do Chile, o poder de eleger os membros do Conselho cabe exclusivamente aos acionistas, por meio de Assembleias de Acionistas. Nesse sentido, o Grupo LATAM não estabelece cotas de gênero nem interfere nesse processo, exceto no caso específico de vacância, onde a legislação atual concede ao Conselho de Administração o poder de nomear um substituto.

Nesse contexto, o Conselho de Administração acordou que, para a nomeação do substituto que exercerá o cargo até a próxima Assembleia Geral — quando ocorrerá a renovação total dos membros do Conselho —, serão considerados fatores que contribuam para maior diversidade, como nacionalidade, idade e gênero, além da capacidade e idoneidade do candidato.

Além disso, para cada assembleia de acionistas na qual os membros do Conselho são eleitos, o grupo LATAM disponibiliza informações relevantes sobre os candidatos aos acionistas e ao público em geral por meio de seu site.

Vale ressaltar que o grupo LATAM não possui um Comitê de Nomeação para auxiliar os acionistas na busca e seleção de candidatos ao Conselho de Administração, nem oferece uma abordagem de diversidade nesses processos.

COMPOSIÇÃO DO CONSELHO

NCG 519: 3. 2.IV, 3.2.VIII E 3.2.XIII CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
GRI 2-9, 2-10, 2-11

Matriz de conhecimento e experiência prévia dos membros do Conselho

	IGNACIO CUETO	BORNAH MOGBEL	ENRIQUE CUETO	FREDERICO CURADO	ANTONIO GIL NIEVAS	MICHAEL NERUDA	SONIA VILLALOBOS	ALEXANDER WILCOX	WILLIAM DE WULF
INDÚSTRIA AÉREA	●		●	●			●	●	
ESTRATÉGIA CORPORATIVA		●	●	●	●		●	●	●
RISCOS	●	●		●	●	●	●		●
ECONOMIA E FINANÇAS		●		●	●	●	●		●
COMPLIANCE				●	●		●		
ESG							●		
CIBERSEGURANÇA							●		



CARACTERÍSTICAS DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

NCG 519: 3.2.VIII E 3.2.XIII DIRETORIO

Visitas de campo

Em 2024, o Conselho de Administração não realizou visitas de campo.

Duração média de serviço

GRI 2-9

O tempo médio de serviço dos membros do Conselho de Administração na data da publicação (março de 2025) é de 4,2 anos.

Outros mandatos

Nenhum dos membros do Conselho ocupa cargos de liderança (diretor ou CEO) em quatro ou mais outras empresas externas de capital aberto.

	HOMENS	MULHERES
POR SEXO	8	1
POR NACIONALIDADE		
Brasil	1	1
Chile	2	-
Espanha	1	-
Estados Unidos	3	-
França	1	-
POR FAIXA ETÁRIA		
Menos de 30 anos	-	-
Entre 31 e 40 anos	-	-
Entre 41 e 50 anos	3	-
Entre 51 e 60 anos	2	-
Entre 61 e 70 anos	3	1
Mais de 70 anos	-	-
POR FAIXA DE ANTIGUIDADE		
Menos de 3 anos	5	-
Entre 3 e 6 anos	2	1
Mais de 6 e até 9 anos	1	-
Mais de 9 e até 12 anos	-	-
Mais de 12 anos	-	-
PESSOAS COM DEFICIÊNCIA	-	-

¹ Não há membros adjuntos no conselho; todos são membros titulares.





IGNACIO CUETO

PRESIDENTE DO CONSELHO*

7.040.324-2

Ignacio Cueto é membro do Conselho de Administração e Presidente da LATAM Airlines Group SA desde abril de 2017, e foi reeleito para o Conselho de Administração desde então, a última vez em maio de 2024. Com mais de 30 anos de experiência na indústria aérea, ele começou em 1985 como Vice-Presidente de Vendas na Fast Air Carrier, uma companhia aérea nacional de carga, e ocupou cargos importantes como Gerente de Serviços e Gerente Comercial do escritório de vendas de Miami. Ao longo de sua carreira, ele foi membro do Conselho de Administração da Ladeco (1994-1997) e LAN (1995-1997), Presidente da LAN Cargo (1995-1998) e CEO do Passenger Business (1999-2005). Nessa linha, em 2005, assumiu como Presidente e COO da LAN, cargo que ocupou até a combinação com a TAM em 2012. Após a combinação, foi CEO da LAN até abril de 2017, desempenhando papel fundamental na expansão das afiliadas da LATAM Airlines Group SA na América do Sul e na implementação de alianças estratégicas com outras companhias aéreas. Além disso, Ignacio Cueto é membro da Fundação Colunga, dedicada ao bem-estar infantil, e faz parte do Grupo Cueto. Até 31 de dezembro de 2024, detinha 5,03% das ações em circulação da LATAM Airlines Group SA por meio do Grupo Cueto.



BORNAH MOGHBEL

VICE-PRESIDENTE DO CONSELHO*

Estrangeiro

Bornah Moghbel é vice-presidente do conselho da LATAM Airlines Group desde novembro de 2022. Ele é cofundador e sócio da Sixth Street, uma empresa líder global de investimentos que fornece soluções de capital para empresas em todos os estágios de seu desenvolvimento. Com sede em Nova York, Moghbel lidera os investimentos corporativos da Sixth Street em mercados públicos e seus negócios globais de investimento em ativos. Depois de cofundar a empresa em 2009, ele estabeleceu uma presença na Europa antes de retornar aos Estados Unidos em 2016. Anteriormente, ele foi investidor na Silver Point Capital e começou sua carreira no grupo de patrocinadores financeiros do UBS Investment Bank. Moghbel obteve um B.A. em Economia, com altas honras, e uma especialização em Administração de Empresas pela UC Berkeley.



ENRIQUE CUETO

MEMBRO TITULAR*

6.694.239-2

Enrique Cueto é membro do Conselho da LATAM Airlines Group desde abril de 2020. Anteriormente, ele ocupou o cargo de CEO desde a combinação da LAN e da TAM em junho de 2012. De 1983 a 1993, ele foi CEO da Fast Air, uma companhia aérea de carga chilena, e de 1993 a 1994, ele foi membro do Conselho de Administração da LAN Airlines. Posteriormente, Enrique Cueto se tornou o CEO da LAN até a combinação com a TAM em 2012. Além disso, Enrique Cueto é membro do Conselho de Administração da Fundação Colunga, que trabalha com bem-estar infantil, e nos últimos 15 anos, ele também foi membro do Conselho de Administração da Fundação Endeavor, uma organização dedicada a fomentar o empreendedorismo no Chile. É formado em Economia pela Universidade Católica do Chile e é irmão de Ignacio Cueto, Presidente do Conselho de Administração da LATAM Airlines Group SA. Além disso, Enrique Cueto faz parte do Grupo Cueto. Até 31 de dezembro de 2024, ele detinha uma participação de 5,03% nas ações em circulação da LATAM Airlines Group SA por meio do Grupo Cueto.

**O Conselho de Administração do grupo LATAM foi eleito pela última vez em 25 de abril de 2024.*



FREDERICO CURADO

MEMBRO TITULAR*

Estrangeiro

*(Independente sob as regulamentações chilena e norte-americana)**

Frederico Curado está no Conselho da LATAM Airlines Group S.A. desde novembro de 2022 como diretor independente. Ele também é diretor independente da Transocean desde 2013, onde preside seu Comitê de HSE e Sustentabilidade e atua no Comitê de Governança Corporativa. Além disso, ele é diretor independente da ABB desde 2016, atuando como presidente de seu Comitê de Remuneração. Frederico Curado foi CEO da Embraer de 2007 a 2016 e CEO da Ultrapar de 2017 a 2021. Ele é formado em Engenharia Mecânica-Aeronáutica pelo Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA) e possui MBA Executivo pela Universidade de São Paulo (USP).



ANTONIO GIL NIEVAS

MEMBRO TITULAR*

23.605.789-5

Antonio Gil Nievas se juntou ao Conselho da LATAM Airlines Group S.A. em novembro de 2022. Ele também é membro do Conselho da Sociedad Química y Minera de Chile S.A., uma empresa chilena listada na Bolsa de Valores de Nova York (NYSE). Com mais de 25 anos de experiência em liderança estratégica, gerencial, financeira e de investimentos nos níveis global, europeu e latino-americano, Gil Nievas foi CEO da Moneda Asset Management por mais de oito anos, liderando a gestão de mais de US\$ 10,5 bilhões em ativos. Além disso, trabalhou no JP Morgan, onde ocupou cargos importantes como Diretor Executivo, CFO Global e membro de vários comitês executivos globais de várias unidades de negócios com receitas superiores a US\$ 10 bilhões. Anteriormente, foi consultor estratégico no Boston Consulting Group (BCG). É formado em Engenharia Industrial com especialização em Eletrônica pelo ICAI (Universidad Pontificia Comillas, Espanha) e obteve um MBA pela Harvard Business School. Também concluiu o Stanford Executive Program.



MICHAEL NERUDA

MEMBRO TITULAR*

Estrangeiro

Michael Neruda é membro do Conselho da LATAM Airlines Group S.A. desde novembro de 2022. Ele é sócio da Sixth Street, uma empresa global de investimentos que fornece soluções de capital para empresas em todos os estágios de crescimento. Neruda lidera reestruturações e investimentos em situações de dificuldade, bem como investimentos transversais da Sixth Street em empresas onde a experiência em mercados públicos e financiamento de private equity são combinados para melhorar seus balanços. Antes de ingressar na Sixth Street em 2015, ele foi diretor da Watershed Asset Management, onde liderou os investimentos da empresa nos setores de consumo e energia. Anteriormente, ele foi analista de investimentos na MHR Fund Management, Silver Point Capital e Merrill Lynch. Neruda é bacharel em Ciências da Administração e Engenharia pela Universidade de Stanford e é um detentor de certificado CFA. Ele foi membro do Conselho e representante de investidores em vários conselhos corporativos, incluindo LATAM Airlines Group S.A., Neiman Marcus e Stallion Infrastructure Services, e também atuou no Conselho de Governadores do Boys & Girls Clubs de São Francisco.

**O Conselho de Administração do grupo LATAM foi eleito pela última vez em 25 de abril de 2024.*



SONIA VILLALOBOS

MEMBRO TITULAR*

21.743.859-4

*(Independente segundo as regulamentações dos eua)**

Sonia J.S. Villalobos se juntou ao Conselho de Administração da LATAM Airlines Group S.A. em agosto de 2018. Cidadã brasileira e sócia fundadora da empresa Villalobos Consultoria, ela é membro regular do Conselho de Administração de várias empresas brasileiras listadas, como Petrobras e Telefônica Vivo, desde 2016. Entre 2005 e 2009, ela foi gestora de fundos na Larrain Vial AGF no Chile, onde administrou fundos mútuos e institucionais. De 1996 a 2002, ela foi responsável por investimentos de Private Equity no Brasil, Argentina e Chile para Bassini, Playfair & Associates, LLC, e desde 1989, foi chefe de pesquisa no Banco de Investimentos Garantia. Sonia Villalobos formou-se em Administração Pública pela Escola de Administração de Empresas de São Paulo em 1984 e obteve mestrado em Finanças pela mesma instituição em 2004. Ela foi a primeira pessoa a se tornar uma CFA charterholder na América Latina em 1994.



ALEXANDER WILCOX

MEMBRO TITULAR*

Estrangeiro

Alexander Wilcox é membro do Conselho da LATAM Airlines Group S.A. desde outubro de 2020. Com mais de 20 anos de experiência na indústria da aviação, ele foi um dos fundadores da JetBlue Airways e Presidente Fundador e COO de uma companhia aérea na Índia. Ele também é cofundador e CEO da JSX, uma companhia aérea pública de fretamento nos Estados Unidos, reconhecida como a melhor da América do Norte pela NPS. Wilcox é membro do Henry Crown Fellowship do Aspen Institute desde 2011 e pertence ao Capítulo Dallas da Young Presidents' Organization (YPO Gold). Ele é piloto privado desde 1987 e atua no Conselho da The Compass School of Texas em Dallas. Ele é formado em Ciência Política e Inglês pela University of Vermont.



WILLIAM DE WULF

MEMBRO TITULAR*

Estrangeiro

William de Wulf se juntou ao Conselho de Administração da LATAM Airlines Group S.A. em abril de 2024. De Wulf é um Managing Director e membro da North America Investment Team. Antes de se juntar à Strategic Value Partners (SVP), ele trabalhou na Goldman Sachs por mais de 10 anos, atuando nos Grupos de Situações Especiais das Américas e da Europa.

Ele é bacharel e mestre em Matemática Aplicada e Economia pela École Polytechnique, na França, além de mestre em Engenharia Financeira pela Universidade de Columbia.

Atualmente, ele atua nos conselhos da LATAM Airlines e da Swissport, e anteriormente atuou nos conselhos da Vallourec e da Vita.

**El Directorio del grupo LATAM fue reelecto por última vez el 25 de abril de 2024.*

REMUNERAÇÃO DOS MEMBROS DO CONSELHO

NCG 519: 3.2.II CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO E 3.3.III COMITÊS DO CONSELHO
GRI 2-19

A remuneração reportada corresponde a diárias fixas por comparecimento às reuniões do Conselho de Administração e dos Comitês e Subcomitês de Diretores, enquanto a remuneração variável é apresentada como Unidades de Remuneração (URA), explicadas detalhadamente na página 220 do capítulo Anexos. Estas foram aprovadas na Assembleia Geral Ordinária de Acionistas realizada em 25 de abril de 2024.

REMUNERAÇÃO – PER DIEMS¹ 2024 (US\$)

NOME	POSIÇÃO	DIRTETÓRIO	COMITÊ DE DIRETORES	SUBCOMITÊ	REMUNERAÇÃO VARIÁVEL	TOTAL
Ignacio Cueto Plaza	Presidente	160.000	-	28.542	127.234	315.776
Bornah Moghbel ²	Vicepresidente	-	-	-	-	-
Enrique Cueto Plaza	Membro do conselho	80.000	-	40.000	127.234	247.233
Frederico Curado	Membro do conselho	80.000	85.417	54.167	169.645	389.229
Antonio Gil Nievas	Membro do conselho	80.000	-	54.167	127.234	261.401
William de Wulf ³	Membro do conselho	-	-	-	-	-
Michael Neruda ²	Membro do conselho	-	-	-	-	-
Sonia J. S. Villalobos	Membro do conselho	80.000	50.001	40.000	169.645	339.646
Alexander D. Wilcox	Membro do conselho	80.000	-	25.000	127.234	232.234
Bouk Van Geloven ³	Membro do conselho	-	-	-	-	-

PROPORCIÓN SALARIAL (MUJERES/HOMBRES)⁴

NCG 519: 3.2.XIII CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

O subsídio diário fixo para participação no Conselho de Administração é determinado pela Assembleia Geral de Acionistas e é o mesmo para todos os membros do Conselho, exceto o Presidente, que recebe o dobro da soma dos demais membros do Conselho.

	MÉDIA ⁵	MEDIANA ⁶
Membros regulares	100%	100%
Membros adjuntos	N/A	N/A

Mais informações

Anexos ao capítulo “Governança Corporativa”, página 216.

REMUNERAÇÃO – PER DIEMS¹ 2023 (US\$)

NOME	POSIÇÃO	DIRTETÓRIO	COMITÊ DE DIRETORES	SUBCOMITÊ	REMUNERAÇÃO VARIÁVEL	TOTAL
Ignacio Cueto Plaza	Presidente	160.336	0	50.778	80.802	291.916
Bornah Moghbel ²	Vicepresidente	-	-	-	-	-
Enrique Cueto Plaza	Membro do conselho	80.174	0	40.081	80.802	201.057
Frederico Curado	Membro do conselho	80.174	76.839	50.778	107.736	315.527
Antonio Gil Nievas	Membro do conselho	80.174	0	50.778	80.802	211.754
William de Wulf ³	Membro do conselho	-	-	-	-	-
Michael Neruda ²	Membro do conselho	-	-	-	-	-
Sonia J. S. Villalobos	Membro do conselho	80.174	50.110	40.081	107.736	278.101
Alexander D. Wilcox	Membro do conselho	80.174	0	40.081	80.802	201.057
Bouk Van Geloven ³	Membro do conselho	-	-	-	-	-

¹ Quantias brutas.

² Os diretores Bornah Moghbel, William de Wulf e Michael Neruda renunciaram à sua remuneração como membros do Conselho de Administração, do Comitê de Diretores e dos subcomitês.

³ O diretor William de Wulf não estava no Conselho de Administração da LATAM Airlines Group S.A. em 2023 e seu antecessor (Bouk van Geloven) havia renunciado à sua remuneração como membro do Conselho de Administração e subcomitês.

N/A: Não aplicável, uma vez que não há membros suplentes.

⁴ A proporção de salários brutos por hora das mulheres vs. salários brutos por hora dos homens em cada categoria funcional. 2 Para o cálculo da média, considera-se a renda média.

⁵ Para o cálculo da mediana, os valores da diária horária bruta para mulheres e homens são ordenados do menor para o maior, e o valor central do primeiro grupo é dividido pelo valor central do segundo grupo.

⁶Para o cálculo da mediana, os valores das diárias brutas por hora das mulheres e dos homens são organizados em ordem crescente, e divide-se o valor central do primeiro grupo pelo valor central do segundo.



COMITÊ DE DIRETORES

NCG 519: 3.3.I, 3.3.II, 3.3.VI, 3.3.VII COMITÊS DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO E 3.2.VI Y 3.2.VII CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Até 2023, a LATAM Airlines Group S.A. tinha um Comitê de Diretores que também servia como Comitê de Auditoria para cumprir com a Lei Sarbanes-Oxley dos Estados Unidos da América e as diretrizes da Securities and Exchange Commission (SEC). Em 2024, no contexto da relistagem dos títulos da LATAM Airlines Group S.A. na Bolsa de Valores de Nova York nos Estados Unidos, o Conselho de Administração aprovou em 17 de julho de 2024 a proposta do Comitê de Diretores para criar um Comitê de Auditoria especificamente para fins de lei dos EUA, separando ambos os comitês.

Nessa linha, o Comitê de Diretores continua a reportar mensalmente ao Conselho de Administração, por meio de apresentação feita pelo seu Presidente durante as reuniões ordinárias. Nessas reuniões, são abordados temas relacionados à auditoria interna e controle, como a aprovação do plano de auditoria interna, supervisão de auditoria externa e certificação SOX, bem como gestão de riscos.

Enquanto isso, questões de responsabilidade social também são apresentadas anualmente ao Comitê de Diretores e ao Conselho. Nessas sessões, o departamento de Assuntos Corporativos e Sustentabilidade apresenta seu relatório anual destacando os avanços na implementação da Estratégia de Sustentabilidade do grupo LATAM, incluindo tópicos de responsabilidade social. Essa estratégia abrange os pilares de gestão ambiental,

gestão de mudanças climáticas, economia circular e valor compartilhado.

Todas as reuniões do Comitê de Diretores são regularmente assistidas pelo Vice-Presidente de Legal & Compliance e pelos executivos responsáveis pelos assuntos discutidos. Deve-se notar que o CEO não participa dessas reuniões regularmente.

Até 31 de dezembro de 2023 e 31 de dezembro de 2024, o Comitê de Diretores era composto por Frederico Curado, Sonia J. S. Villalobos e Michael Neruda. De acordo com a Lei das Sociedades por Ações do Chile (LSA), apenas Frederico Curado, Presidente do Comitê, se qualifica como diretor independente, pois não tem vínculos significativos com a LATAM Airlines Group S.A. ou com os executivos seniores.

Além do Comitê de Administração e do Comitê de Auditoria, a LATAM Airlines Group S.A. também conta com outros três subcomitês que dão suporte ao Conselho de Administração na tomada de decisões, que são: Finanças; Estratégia e Sustentabilidade; e Liderança.

É importante mencionar que todas as reuniões do Conselho mencionadas acima contam regularmente com a presença do CEO, do CFO e do Vice-Presidente Jurídico e de Conformidade, bem como dos executivos seniores responsáveis pelos diferentes assuntos a serem analisados em cada reunião do Conselho.

Reuniões do Conselho de Administração e do Comitê de Administração com os Auditores das Demonstrações Financeiras

O Comitê de Diretores se reúne trimestralmente com os auditores externos para revisar as demonstrações financeiras trimestrais e anuais da LATAM Airlines Group S.A., conforme estabelecido no Artigo 50 bis da Lei das Sociedades Anônimas do Chile (LSA). Durante essas reuniões, o planejamento do trabalho de auditoria, seu escopo, áreas de foco e o relacionamento com os requisitos regulatórios, entre outros tópicos, são revisados.

A empresa de auditoria também apresenta ao Conselho de Administração, pelo menos uma vez ao ano, o plano de trabalho para o ano seguinte e os resultados da auditoria, incluindo as principais recomendações.

Comitê de auditoria

Em 2024, a LATAM Airlines Group S.A. criou um Comitê de Auditoria composto pelos diretores Frederico Curado e Sonia J.S. Villalobos, que se reporta trimestralmente ao Conselho de Administração.

Alguns dos principais objetivos do Comitê de Auditoria são auxiliar o Conselho de Administração na supervisão da integridade das demonstrações financeiras da LATAM Airlines Group S.A., na avaliação do desempenho, independência e qualificações dos auditores externos e no desempenho, planejamento e iniciativas da equipe de auditoria interna. Além disso, supervisiona a conformidade da LATAM Airlines Group S.A. com os requisitos legais e regulatórios, entre outras responsabilidades.

Mais informações

Anexos do capítulo “Governança Corporativa”, página 216.

DIRETRIZES PARA CONTRATAR SERVIÇOS

NCG 519: 3.2.III CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO E 3.3.V COMITÊS DO CONSELHO

Tanto o Conselho de Administração quanto o Comitê de Diretores podem contratar especialistas para prestar consultoria em assuntos específicos, como contabilidade, finanças, impostos, jurídicos ou outros; no entanto, o membro ou membros que requeiram a contratação de um especialista devem justificá-lo em uma reunião. Nessa linha, a contratação de um consultor deve seguir as políticas da LATAM Airlines Group S.A. para contratação de fornecedores, conflitos de interesse e condições de mercado. Além disso, a gerência deve propor uma lista de candidatos para os membros do Conselho escolherem, e é possível que um ou mais de seus membros possam vetar a contratação de um consultor específico.

Durante 2024, o Conselho de Administração não relatou nenhuma despesas com serviços contábeis, fiscais, financeiros, jurídicos ou outros serviços de consultoria. Da mesma forma, o Comitê de Diretores não registrou nenhuma despesas com serviços de consultoria nessas áreas.

Por outro lado, no que se refere aos serviços contratados com a empresa encarregada da auditoria das demonstrações financeiras, deve-se deixar claro que sua contratação não é financiada com o orçamento do Conselho de Administração. A esse respeito, no ano fiscal de 2024, a LATAM Airlines Group S.A. pagou por esses serviços um total de US\$ 2.011 aos auditores externos PricewaterhouseCoopers Consultores Auditores y Compañía Limitada. Desse total, US\$ 2.007 corresponderam a honorários de

auditoria, enquanto os honorários por outros serviços totalizaram US\$ 4 mil. Não houve pagamentos por serviços relacionados à auditoria ou serviços fiscais durante o período.

QUADRO DE GOVERNANÇA DA SUSTENTABILIDADE

NCG 519: 3.1.II ESTRUTURA DE GOVERNANÇA, 3.2.VI E 3.2.VII CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO, 3.6.VIGESTÃO DE RISCOS E 4.2 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS GRI 2-12 E 2-13

O compromisso com a sustentabilidade é parte integral do negócio e da tomada de decisões em todos os níveis do grupo LATAM. Assim, a Diretoria de Assuntos Corporativos e Sustentabilidade, juntamente com os líderes da organização e de acordo com os objetivos do grupo LATAM e as melhores práticas mundiais, define a estratégia para esse assunto e promove sua implementação nos países onde o grupo opera.

Para garantir o cumprimento dos objetivos, o Departamento de Assuntos Corporativos consolida trimestralmente informações sobre os principais progressos e lacunas associados à Sustentabilidade. Assim, com base em sua criticidade e relevância, os resultados são regularmente apresentados aos membros do Comitê Executivo e ao CEO do grupo LATAM para tomada de decisão e, além disso, a Diretoria realiza uma revisão anual dos resultados do Sistema de Gestão Ambiental (SGA).

No entanto, o Subcomitê de Estratégia e Sustentabilidade do Conselho de Administração, que se reporta ao Conselho de Administração, é a autoridade máxima para analisar resultados e tomar decisões estratégicas

sobre sustentabilidade, e reporta anualmente sobre o progresso nas aspirações e compromissos nesta área, incluindo tópicos de responsabilidade social. Da mesma forma, esses assuntos são apresentados anualmente ao Comitê de Administração e ao Conselho. (Veja mais no capítulo sobre Compromisso com a Sustentabilidade).



ORGANOGRAMA

NCG 519: 3.1.VII ESTRUTURA DE GOVERNANÇA

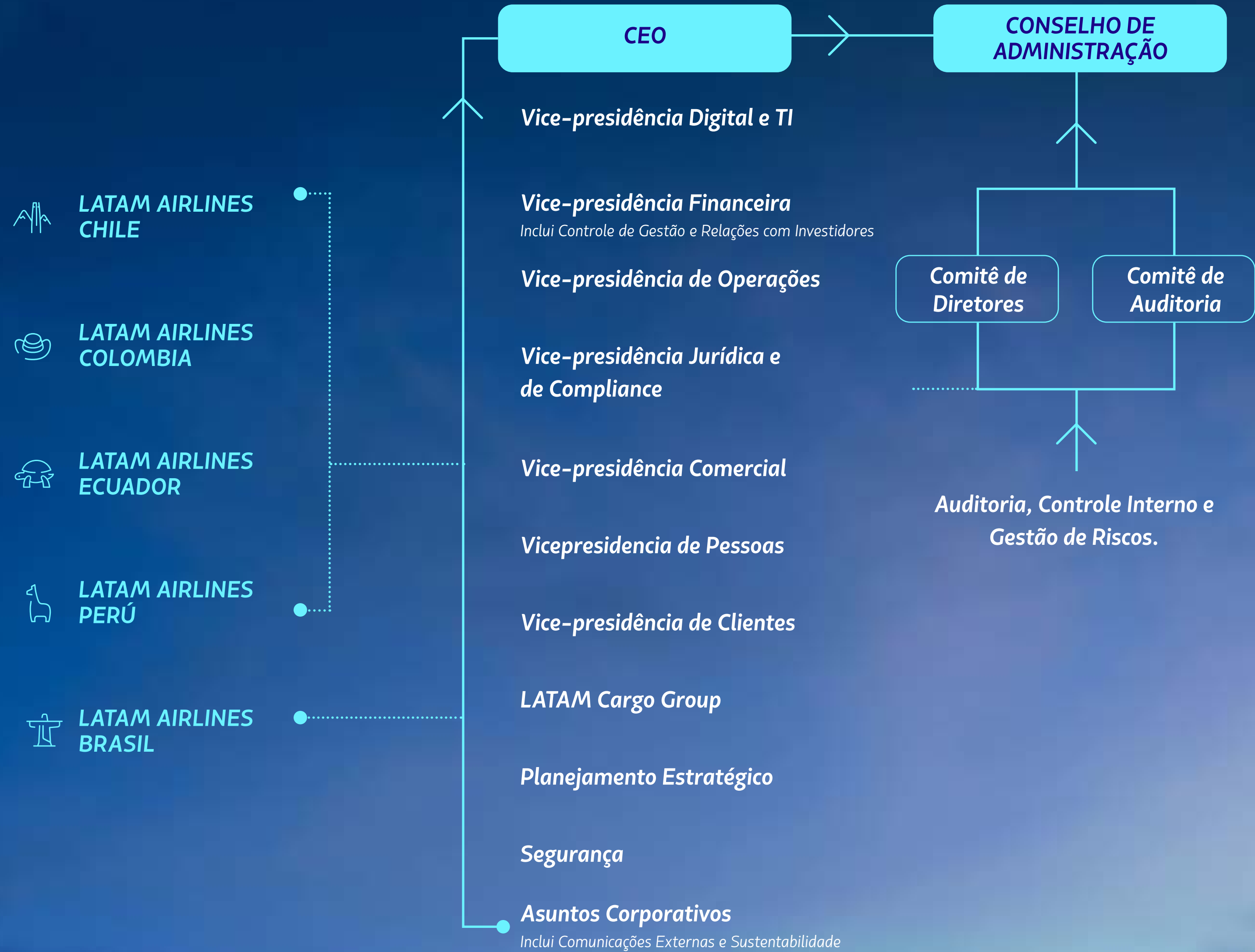
ESFERA EXECUTIVA

GRI-13

O CEO é o executivo de mais alto escalão na LATAM Airlines Group S.A. e se reporta diretamente ao seu Conselho de Administração. Sua principal responsabilidade é supervisionar, dirigir e controlar a gestão geral do negócio.

Enquanto isso, a esfera executiva da LATAM Airlines Group S.A. é dividida em seis grandes áreas. São elas: Carga, Clientes, Comercial, Finanças, Operações e Pessoas. Cada uma tem responsabilidades claramente divididas para executar e monitorar a estratégia. Nessa linha, os executivos dessas seis áreas, além dos Vice-Presidentes de Legal & Compliance, Tecnologia & Digital, Assuntos Corporativos e o CEO da LATAM Airlines Brasil formam um Comitê Executivo que se reúne semanalmente com o CEO do grupo LATAM. Da mesma forma, a área de Planejamento Estratégico dá suporte ao Comitê Executivo, e outras vice-presidências participam de reuniões para tratar de questões específicas.

Vale ressaltar que cada afiliada tem um CEO, assim como um grupo de executivos. Eles são responsáveis por cada uma das operações, respectivamente.



PRINCIPAIS EXECUTIVOS

NCG 519: 3.4.I EXECUTIVOS SENIORES



ROBERTO ALVO 8.823.367-0

CEO DO GRUPO LATAM AIRLINES

Roberto Alvo é o CEO da LATAM Airlines Group SA desde 31 de março de 2020. Antes de assumir esta posição, ele foi o CCO, responsável pela gestão de receitas de passageiros e carga, além de atuar como Vice-Presidente Internacional e Alianças e Vice-Presidente de Planejamento Estratégico e Desenvolvimento da LATAM Airlines Group SA. Ele se juntou à LAN Airlines em novembro de 2001, onde atuou como Chefe de Administração e Finanças na LAN Argentina, como Chefe de Desenvolvimento e Planejamento Financeiro e como Gerente Assistente de Finanças. Anteriormente, ele trabalhou na Sociedad Química y Minera de Chile SA. Ele é engenheiro civil e possui MBA pelo IMD em Lausanne, Suíça.



RAMIRO ALFONSÍN 22.357.225-1

VICE-PRESIDENTE COMERCIAL

Ramiro Alfonsín é o Vice-Presidente Comercial (CCO) da LATAM Airlines Group S.A. Anteriormente, foi CFO por quase 9 anos, liderando a transformação da empresa, sua reorganização sob o Capítulo 11 e seu retorno à Bolsa de Valores de Nova York. Antes da LATAM, ocupou cargos seniores no setor de energia na Espanha, Itália e América Latina, e trabalhou em banco de investimento. É formado em Administração de Empresas pela Pontificia Universidad Católica da Argentina e estudou na Harvard Business School e na University of Chicago Booth School of Business.



RICARDO BOTTAS Estrangeiro

VICE-PRESIDENTE DE FINANÇAS*

Ricardo Bottas tem quase três décadas de experiência em vários setores, incluindo auditorias, energia, petróleo e gás, seguros e saúde. Ao longo de sua carreira, desempenhou papéis importantes em gestão, controle, finanças corporativas, fusões e aquisições, bem como relações com investidores, o que lhe permitiu desenvolver uma visão abrangente do mercado. Nos últimos 12 anos, Ricardo ocupou cargos de CEO e CFO em empresas públicas e mercados regulamentados no Brasil, liderando grandes transformações em empresas e setores altamente competitivos em contextos desafiadores. É formado em Administração de Empresas pela Universidade de Salvador, Brasil, e possui MBA em Finanças Corporativas pelo IBMEC no Rio de Janeiro, Brasil.



EMILIO DEL REAL 9.908.112-0

VICE-PRESIDENTE DE PESSOAS

Emilio del Real é o Vice-Presidente de Recursos Humanos da LATAM Airlines Group S.A., cargo que ocupa desde agosto de 2005. Antes de ingressar, foi gerente de recursos humanos na D&S, uma varejista chilena, de 2003 a 2005. Entre 1997 e 2003, ocupou vários cargos na Unilever, incluindo Gerente de Recursos Humanos na Unilever Chile e Gerente de Treinamento, Recrutamento e Desenvolvimento Executivo para a América Latina. Emilio Del Real é formado em Psicologia pela Universidade Gabriela Mistral.



JUAN CARLOS MENCIO 24.725.433-1

VICE-PRESIDENTE JURÍDICO E DE COMPLIANCE

Juan Carlos Menció é o Vice-Presidente de Assuntos Jurídicos e Compliance da LATAM Airlines Group SA desde 1º de setembro de 2014. Anteriormente, atuou como consultor jurídico geral para a América do Norte da LATAM Airlines Group SA e suas empresas relacionadas, bem como consultor jurídico geral para operações de carga em todo o mundo — cargos que ocupou desde 1998. Antes de ingressar na LAN, atuou em Nova York e Flórida, representando várias companhias aéreas internacionais. Menciono obteve um diploma em Finanças Internacionais e Marketing pela School of Business da University of Miami e seu Juris Doctor pela Loyola University.

**Em dezembro de 2024, Ricardo Bottas foi nomeado Vice-Presidente de Finanças. Sua nomeação será efetivada assim que os requisitos de imigração correspondentes forem atendidos. Enquanto isso, Roberto Alvo permanece responsável pelo cargo interinamente.*



PAULO MIRANDA *Estrangeiro*

VICE-PRESIDENTE DE CLIENTES

Paulo Miranda é Vice-Presidente de Clientes da LATAM Airlines Group S.A. desde maio de 2019. Com mais de 20 anos de experiência na indústria da aviação, ocupou diferentes cargos na Delta Air Lines, nos Estados Unidos, e na Gol Linhas Aéreas, no Brasil. Em sua última função, foi responsável pelo departamento de Experiência do Cliente, tendo trabalhado anteriormente em finanças e alianças, bem como na negociação e implementação de joint ventures. Miranda é Bacharel em Administração de Empresas pela Carlson School of Management, University of Minnesota.



HERNAN PASMAN *21.828.810-3*

VICE-PRESIDENTE DE OPERAÇÕES E MANUTENÇÃO

Hernán Pasman é vice-presidente de Operações, Manutenção e Frota da LATAM Airlines Group S.A. desde outubro de 2015. Ingressou na LAN Airlines em 2005 como chefe de Planejamento Estratégico e Análise Financeira das áreas técnicas. Entre 2007 e 2010, foi COO da LAN Argentina e, em 2011, tornou-se CEO da LAN Colômbia. Anteriormente, Pasman trabalhou como consultor na McKinsey & Company em Chicago e ocupou cargos na Citicorp Equity Investments, Telefónica Argentina e Motorola Argentina. É formado em Engenharia Industrial pelo ITBA (1995) e possui MBA pela Kellogg Graduate School of Management (2001).



JULIANA RIOS *Estrangeiro*

VICE-PRESIDENTE DE TI & DIGITAL

Juliana Rios é vice-presidente de TI e Digital da LATAM Airlines Group S.A. desde janeiro de 2021, liderando os esforços de transformação digital. Com mais de 20 anos de experiência em serviços e tecnologia nos setores financeiro e aéreo, ela se destacou em áreas como transformação de negócios, fusões e aquisições, digitalização, TI e gerenciamento de projetos de grande porte, incluindo migração de PSS. Antes de ingressar na LATAM Airlines Group S.A., Rios ocupou um cargo executivo no Banco Santander, Brasil, onde liderou a estratégia de negócios de varejo e experiência do cliente, além de liderar programas de integração no Brasil, Itália e Holanda. Ela é formada em Administração de Empresas e possui MBA em Gestão Corporativa pelo IBMEC.



ANDRÉS BIANCHI *8.867.785-4*

CEO LATAM CARGO GROUP

Andres Bianchi é CEO do LATAM Cargo Group desde 2017, onde gerencia e coordena as atividades de frete aéreo das afiliadas da LATAM Airlines Group S.A. Ele se juntou ao LATAM Cargo Group em 2010 e ocupou vários cargos de liderança antes de sua posição atual, incluindo CCO para América do Norte, Europa e Ásia, VP da Cargo Network e CFO. Antes de se juntar ao LATAM Cargo Group, trabalhou como consultor na McKinsey & Company e, entre 2002 e 2006, foi chefe de Relações com Investidores na LAN Airlines. Andres Bianchi é formado em Administração de Empresas pela Pontificia Universidad Católica de Chile e possui MBA pela The Wharton School da University of Pennsylvania.



JUAN JOSÉ TOHÁ *16.655.612-0*

DIRETOR DE ASSUNTOS CORPORATIVOS E SUSTENTABILIDADE

Juan Jose Toha é jornalista com especialização em Sustentabilidade pela Universidade de Oxford, além de mestrado e doutorado em Comunicação pela Universidade Autônoma de Barcelona. Ele tem vasta experiência no design e implementação de estratégias de comunicação e na interação de organizações com seu ambiente. Ele atuou no escritório regional da Organização das Nações Unidas para Agricultura e Alimentação (FAO) para a América Latina e o Caribe, com sede em Santiago (Chile), e ocupou cargos como Gerente de Comunicação na Codelco e na BHP América do Sul, entre outros. Em 2019, ele se juntou à LATAM Airlines Group S.A. como Diretor de Assuntos Corporativos e Sustentabilidade, reportando-se diretamente ao CEO, e está à frente da estratégia corporativa de assuntos públicos, comunicações externas e sustentabilidade.

REMUNERAÇÃO DOS EXECUTIVOS

NCG 519: 3.4.II E 3.4.III PRINCIPAIS EXECUTIVOS, 3.6.XI E 3.6.XII GESTÃO DE RISCO
GRI 2-19 E 2-20

O grupo LATAM possui uma política de remuneração por estrutura salarial aplicável a todos os cargos, composta pela metodologia de ponderação de cargos (pontos e notas) e escalas salariais (baseadas em pesquisas de mercado), que norteia todas as movimentações salariais, tanto por mérito quanto por promoções dentro da organização.

O Comitê de Liderança, composto por quatro diretores, é responsável por analisar a estrutura organizacional de alto nível e a política de remuneração corporativa do grupo LATAM. Sua função é alinhar as remunerações aos objetivos estratégicos da empresa, recompensar o bom desempenho e comportamento, e evitar que a política de remunerações gere qualquer tipo de incentivo para que executivos-chave atuem de forma contrária aos interesses do grupo LATAM, suas políticas, diretrizes e regulamentações vigentes. Nessa linha, o trabalho do Comitê inclui a revisão e avaliação de modelos e melhores práticas disponíveis no mercado (benchmarking). Assim, o Subcomitê de Liderança revisa esses tópicos antes de submeter essas propostas ao Comitê de Diretores.

Da mesma forma, de acordo com a legislação aplicável ao grupo LATAM como uma sociedade anônima aberta (artigo 50 bis da Lei das Sociedades Anônimas), o Comitê de Diretores tem o dever e a competência, entre outras coisas, de examinar os sistemas de remuneração e os planos de compensação dos gerentes, executivos-chefes e colaboradoresda Companhia.

Por sua vez, cada vez que há uma mudança, o VP de Recursos Humanos do grupo LATAM deve apresentá-la ao Comitê de Diretores. Além disso, uma vez por ano, o Comitê de Diretores apresenta a remuneração da alta gerência ao Conselho de Administração. Vale ressaltar que a política não é divulgada ao público em geral, mas é publicada no portal interno do grupo LATAM para colaboradores. Nessa linha, nem a política nem as estruturas salariais do CEO e dos executivos seniores estão sujeitas à aprovação dos acionistas.

Durante 2024, a remuneração executiva totalizou US\$ 43.518.550 (US\$ 22.574.793 de remuneração e US\$ 20.943.756 de participação nos lucros em março

de 2024). Por sua vez, em 2023, foram pagos US\$ 24.768.065 como remuneração e US\$ 13.919.794 como participação nos lucros, totalizando US\$ 38.687.858 como remuneração bruta.

O Comitê de Liderança é responsável por analisar a estrutura organizacional de alto nível e a política de remuneração corporativa do grupo LATAM.

Remuneração dos executivos

	2024		2023	
	US\$	CLP\$	US\$	CLP\$
Remuneração fixa	22.574.793	22.070.472.322	24.768.065	21.537.317.664
Remuneração variável¹	20.943.756	20.475.872.938	13.919.794	12.104.095.859
Total	43.518.550	42.546.345.260	38.687.858	33.641.413.523

¹ O cálculo da remuneração variável considera o bônus de participação nos lucros e dois pagamentos do Plano de Proteção Gerencial (MPP) como parte do programa de retenção do CIP GEM.



CIP GEM

O grupo LATAM implementou um programa de retenção e alinhamento de talentos para executivos GEM (CEO e funcionários cuja descrição de cargo é "vice-presidentes" ou "diretores"). Os participantes poderão optar por receber pagamentos em dinheiro como Unidades de Remuneração cujo valor é considerado, a título de referência, equivalente ao valor de uma ação da LATAM Airlines Group S.A. e, consequentemente, no caso de serem pagos, dão direito ao funcionário a receber o pagamento em dinheiro resultante da multiplicação do número de Unidades pagas pelo valor por ação da LATAM Airlines Group S.A. a ser considerado de acordo com o programa CIP GEM. As referidas Unidades são as seguintes:

1. Unidades de Ações de Retenção (RSUs)

Retention Shares Units (RSUs) são unidades associadas à permanência do funcionário no grupo LATAM e, consequentemente, estão associadas ao passar do tempo. Assim, no total, o CIP considera até 2.346.862.183 RSUs, pagáveis em parcelas conforme os termos abaixo.

Deve-se notar que, como regra geral, as RSUs serão elegíveis para aquisição de direitos à taxa de um terço em cada uma das seguintes datas: mês 24, mês 36 e mês 42, em cada caso, contados a partir da data de saída do grupo LATAM do processo do Capítulo 11 dos EUA (doravante, a “Data de Saída”). O precedente, sujeito à ocorrência de um evento desencadeador relacionado ao volume de transações de valores mobiliários emitidos pela LATAM Airlines Group S.A. sob os termos considerados no CIP (doravante, um "VTE" — Evento de Acionamento de Volume). Portanto, o número de RSUs que realmente

serão adquiridos será determinado com base nos recursos líquidos acumulados como resultado de um VTE na respectiva data de determinação (doravante, esse ajuste será denominado "Fator Pro Rata").

Não obstante o acima, o CIP GEM também considera um "Garantido Mínimo de Vesting" de acordo com o qual a porcentagem de RSUs estabelecida abaixo será adquirida em cada data indicada, mesmo que nenhum VTE tenha ocorrido. O precedente, líquido de quaisquer RSUs que possam ter sido adquiridas anteriormente.

Aquisição mínima garantida de rsus

PORCENTAGEM DE UNIDADES A SEREM ADQUIRIDAS	
Mês 30 a partir da “Data de Saída”	20%
Mês 42 da “Data de Saída”	30%
Mês 60 a partir da “Data de Saída”	50%

2. Unidades de Ações de Desempenho (PSUs)

Performance Shares Units (PSUs) são as unidades vinculadas à permanência dos funcionários e ao desempenho da LATAM Airlines Group S.A. medidas com base no preço das ações. Consequentemente, assim como as RSUs, essas unidades estão relacionadas à passagem do tempo. No entanto, as PSUs também consideram o valor de mercado das ações da LATAM Airlines Group S.A., considerando um mercado líquido. Ainda assim, na ausência de tal mercado líquido, o preço das ações será determinado com base em transações representativas.

No total, o CIP considera até 4.251.780.158 RSUs, pagáveis em parcelas, conforme os termos abaixo.

Deve-se notar que, como regra geral, as PSUs serão elegíveis para aquisição de direitos na taxa de um terço em cada uma das seguintes datas: mês 24, mês 36 e mês 42, em cada caso, contados a partir da Data de Saída. O acima exposto, sujeito a (i) a ocorrência de um VTE; e (ii) que a razão (doravante, a "Net Price/ERO Price Ratio" (ERO é a sigla para Equity Rights Offering)) entre o preço líquido das vendas originadas em um VTE, dividido pelo preço por ação no qual as ações foram emitidas em virtude do aumento de capital acordado na Assembleia Geral Extraordinária de Acionistas da LATAM Airlines Group S. A. (ou seja, USD\$ 0,01083865799 — doravante, o "ERO Price"), seja maior que 50%. O número de PSUs que realmente serão adquiridas será determinado com base no Fator Pro Rata e na Net Price/ERO Price Ratio).

Segue-se que as PSUs constituem um pagamento contingente e não garantido. Além disso, alguns dos Executivos da GEM também terão direito a receber um pagamento fixo e garantido em dinheiro ("MPP" - Plano de Proteção de Gestão) em certas datas sob o Plano de Reorganização aprovado e confirmado sob o Processo do Capítulo 11, a uma taxa de 33% no 18º mês a partir da Data de Saída, 34% no 24º mês a partir da Data de Saída e 33% no 30º mês a partir da Data de Saída. Por outro lado, os funcionários que são elegíveis para este MPP também serão elegíveis para um número limitado de RSUs adicionais ("RSUs Baseados em MPP"). No total, o CIP considera 1.438.926.658 RSUs Baseados em MPP. Como regra geral, as RSUs baseadas em MPP serão elegíveis para aquisição de direitos sob

os mesmos termos e condições que as RSUs, desde que, no entanto, sejam elegíveis para aquisição de direitos a uma taxa de um terço em cada uma das seguintes datas: mês 18, mês 24 e mês 30, em cada caso, contados a partir da “Data de Saída”.

Além disso, uma modalidade alternativa é considerada para que até 50% das PSUs possam ser adquiridas quando o retorno por ação, expresso como uma porcentagem do Preço ERO, for igual ou maior que 160%. O precedente, na medida em que ocorra em ou antes do 60º mês da Data de Saída. Especificamente, 25% das PSUs podem ser adquiridas enquanto o retorno for igual ou maior que 160%; e outros 25% podem ser adquiridas enquanto o retorno for igual ou maior que 200%. O número de PSUs que finalmente serão adquiridas sob esta modalidade alternativa, bem como as proporções em que isso ocorrerá, dependerão da data em que os níveis de retorno forem atingidos. As PSUs que não forem adquiridas sob esta modalidade alternativa não serão perdidas e serão elegíveis para aquisição sob as regras gerais do CIP.

Em ambos os casos, os respectivos funcionários devem ter permanecido como tal no grupo LATAM na data de acúmulo correspondente para serem elegíveis para receber esses benefícios.

Dadas as características deste programa, o mesmo foi registrado de acordo com o IFRS 2 (Pagamentos Baseados em Ações) e foi considerado como uma liquidação financeira e, portanto, registrado a valor justo como um passivo nas rubricas Contas a Pagar a Comerciais, Outras Contas a Pagar e Provisões para Benefícios a Empregados Não Circulantes, o qual é reajustado na data de encerramento de cada demonstração financeira, afetando o resultado do período classificado na rubrica Despesas Administrativas da Demonstração Consolidada do Resultado por função.

No entanto, o valor justo foi determinado com base no valor atual e na melhor estimativa do valor futuro das ações da LATAM Airlines Group SA, multiplicado pelo número de unidades base concedidas. Essa estimativa foi baseada no Business Plan e seus principais indicadores, como EBITDAR, dívida líquida ajustada .

CIP (PLANO DE INCENTIVO CORPORATIVO)

A fim de incentivar a retenção de talentos entre os funcionários das empresas do grupo LATAM e em resposta à saída do Processo do Capítulo 11, nosso Conselho de Administração aprovou em 25 de abril de 2023, a extensão de um incentivo extraordinário e excepcional chamado Plano de Incentivo Corporativo ("CIP"). O CIP inclui incentivos divididos em três

categorias adaptadas a três grupos ou categorias diferentes de funcionários, contratados diretamente pelas empresas do grupo LATAM. Essas categorias são: Funcionários não executivos; Executivos não-Global Executive Meeting ou "GEM"; e Executivos GEM. Os funcionários em cada um desses grupos são elegíveis apenas para o CIP que corresponde à sua própria categoria. Os termos de cada uma dessas categorias de CIP foram comunicados aos funcionários correspondentes entre janeiro e dezembro de 2023. Em todos os casos, os respectivos funcionários devem ter permanecido como tal nas empresas do grupo LATAM na data de acumulação correspondente para serem elegíveis para receber esses benefícios.

Durante 2024, até dezembro, o valor provisionado pelo CIP foi de US\$ 78,79 milhões, que está registrado na

rubrica "Despesas Administrativas" na Demonstração de Resultados Consolidada por função. No final de dezembro de 2024, o saldo provisionado deste plano é de US\$ 152,6 milhões.

Para uma descrição detalhada, consulte a Nota 2.17 (Benefícios aos Funcionários) em nossas demonstrações financeiras consolidadas auditadas.



DIRETRIZES CORPORATIVAS

GRI 2-26, 2-27, 206-1 E 3-3 E GRI 2-24, 2-26

Mais informações

- Manual de Práticas de Governança Corporativa
- Código de Conduta
- Política Corporativa Anticorrupção
- Política de Monitoramento de Transações entre Partes Relacionadas
- Código de Conduta para Terceiros e Terceiros Intermediários

DIRETRIZES PARA A OPERAÇÃO DA GOVERNANÇA CORPORATIVA

NCG 519: 2.3.4.III AÇÕES, SUAS CARACTERÍSTICAS E DIREITOS, 3.1.I. E 3.1.III ESTRUTURA DE GOVERNANÇA, 3.5 ADEÇÃO A CÓDIGOS NACIONAIS OU INTERNACIONAIS, 3.6.VII GESTÃO DE RISCOS

A empresa controladora do grupo LATAM é a LATAM Airlines Group S.A., uma corporação com valores mobiliários registrados no Registro de Valores Mobiliários da Comissão do Mercado Financeiro (CMF, por sua sigla em espanhol) no Chile e, como tal, uma corporação aberta no Chile. As ações da LATAM Airlines Group S.A. são negociadas na Bolsa de Valores de Santiago, na Bolsa Eletrônica de Valores do Chile e no formato American Depositary Receipt (ADR) na Bolsa de Valores de Nova York (NYSE). Portanto, seu modelo de governança corporativa é regido pela regulamentação aplicável existente, as leis do Mercado de Ações (Nº 18.045) e Corporations Act (Nº 18.046), as regras da CMF, os regulamentos da SEC dos EUA e os regulamentos específicos dos cinco países onde opera internamente (Chile, Brasil, Peru, Colômbia e Equador).

Ao mesmo tempo, o grupo LATAM prioriza a adoção de boas práticas de governança corporativa por meio de uma avaliação constante das normas internacionais e

nacionais disponíveis, considerando sua aplicabilidade às suas operações, que são realizadas em múltiplas jurisdições e sob diversos marcos regulatórios. Nesse contexto, possui um Manual de Práticas de Governança Corporativa, publicado em 2019 e recentemente atualizado, cujo objetivo é estabelecer os princípios de governança corporativa que regem o Conselho de Administração e torná-los conhecidos pelo mercado. Este documento estabelece as bases para os processos implementados para a adoção contínua das melhores práticas nesta área e está disponível aos funcionários no site interno do grupo LATAM e no site público do grupo LATAM para o mercado, acionistas e demais stakeholders.

Da mesma forma, o grupo LATAM integrou em seu Manual de Práticas de Governança Corporativa os princípios de códigos internacionais reconhecidos, como o UK Corporate Governance Code e os Princípios de Governança Corporativa da Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) e do G20, entre outros, como leis locais anticorrupção. No entanto, o grupo LATAM não adere formalmente a nenhum código específico.

Esta estratégia responde à necessidade de adotar uma abordagem flexível que facilite a incorporação de práticas efetivas alinhadas com a estrutura e operação global. Por esta razão, a LATAM Airlines

Group S.A. também mantém um Código de Conduta que inclui os princípios mais relevantes destes padrões internacionais e nacionais, garantindo um modelo de governança corporativa que se adapta às melhores práticas disponíveis e ao marco regulatório aplicável nos territórios onde opera.

Enquanto isso, uma série de diretrizes corporativas direcionam o comportamento dos funcionários, de acordo com padrões de ética, integridade, transparência, prestação de contas e combate a atos ilícitos (corrupção, propina, antitruste e lavagem de dinheiro). Nessa linha, o grupo LATAM avalia constantemente a possibilidade de implementar as melhores práticas, como a adesão a códigos nacionais ou internacionais.

De fato, o Código de Conduta do grupo se aplica a todos os funcionários e colaboradores de suas empresas, filiais, subsidiárias e escritórios. De fato, o Programa de Compliance, gerido pelo departamento de Compliance ligado à Vice-Presidência de Assuntos Jurídicos e Compliance, direciona os processos de monitoramento e controle e sua evolução contínua.



SANÇÕES

NCG 519: 8. CONFORMIDADE LEGAL E REGULAMENTAREM RELAÇÃO AOS CLIENTES: 8.1 EM RELAÇÃO AOS SEUS FUNCIONÁRIOS E 8.4 LIVRE CONCORRÊNCIA, 9. SUSTENTABILIDADE - 9.1 MÉTRICAS SASB SASB TR-AL-520A.1

O grupo LATAM possui políticas internas para prevenir e detectar violações regulatórias relacionadas aos direitos de seus funcionários e clientes, ou que possam afetar a livre concorrência. Nesse sentido, há uma série de treinamentos para capacitar os profissionais sobre os assuntos especificados.

Mais informações
 Veja as seções: Conformidade e Ética, Canal Confidencial, Programa de Conformidade de Fornecedores e Terceiros Intermediários (TPI).

Livre concorrência

Vale ressaltar que, durante 2024, não houve penalidades executáveis ou perdas monetárias como resultado de processos judiciais relacionados à livre concorrência ou decisões de concorrência desleal contra a LATAM Airlines Group S.A. ou suas afiliadas relacionadas no Chile ou no exterior.

Consumidor

O número de penalidades aplicadas contra a LATAM Airlines Group S.A. e/ou qualquer uma de suas afiliadas no Chile durante 2024, em relação à Lei nº 19.496 sobre Proteção dos Direitos do Consumidor, é de 21. Nas afiliadas relacionadas nos territórios onde o grupo LATAM opera, há 238 penalidades aplicáveis relacionadas à legislação equivalente à Lei 19.496. O

total das penalidades indicadas neste parágrafo se traduz em CLP\$ 758.623.645.

Trabalho

O número de penalidades trabalhistas aplicadas contra a LATAM Airlines Group S.A. e/ou qualquer uma de suas afiliadas no Chile durante 2024 é de 17. Nas afiliadas relacionadas nos territórios onde o grupo LATAM opera, há 65 penalidades trabalhistas executáveis. O total das penalidades indicadas neste parágrafo se traduz em CLP\$ 167.494.150. Apenas Chile, Colômbia e Brasil foram sujeitos a ações de proteção trabalhista, sem penalidades até o momento.

CONFLITO DE INTERESSES

NCG 519: 3.1.III ESTRUTURA DE GOVERNANÇA, 3.6.XIII GESTÃO DE RISCOS E 8. CONFORMIDADE LEGAL E REGULAMENTAR – 8.5 OUTROS
 GRI 2-15 E 205-3

O grupo LATAM tem um processo interno para detectar e gerenciar conflitos de interesse. De fato, todos os candidatos a emprego no grupo LATAM devem preencher uma Declaração de Conflito de Interesses antes da contratação. Da mesma forma, regularmente, os funcionários do grupo LATAM devem preencher um formulário de Conflito de Interesses toda vez que fizerem o curso de Código de Conduta (que é obrigatório a cada dois anos), bem como atualizar este documento quando um potencial conflito for considerado.

Além disso, o Código de Conduta de Terceiros e Terceiros Intermediários estabelece diretrizes sobre o assunto para fornecedores e terceiros, que também devem responder a um questionário sobre o tema.

Vale ressaltar que, caso seja identificado algum conflito potencial ou real, seja envolvendo candidatos, colaboradores ou fornecedores, o mesmo é analisado pela equipe de Compliance e submetido às autoridades correspondentes para avaliação.

Por outro lado, tanto os funcionários quanto os colaboradores do grupo LATAM devem solicitar autorização prévia para reuniões não rotineiras com concorrentes e agentes públicos. Isso é feito por meio do Sistema de Aprovações, que é operado pelo departamento de Compliance, mediante o envio de uma solicitação e uma ordem do dia, que devem ser previamente aprovadas pelo departamento Jurídico.

Além disso, o grupo LATAM atualizou sua Política Corporativa de Prevenção de Delitos com o objetivo de prevenir crimes de suborno, lavagem de dinheiro, financiamento do terrorismo, tráfico de influência, negociações incompatíveis, corrupção entre pessoas, apropriação indébita e administração desleal, entre outros crimes previstos na Lei Chilena nº 20.393 e suas alterações.

Em 2024, o grupo LATAM não teve nenhuma penalidade relacionada à Lei nº 20.393.



TRANSAÇÕES COM PARTES RELACIONADAS

O grupo LATAM possui uma Política de Controle de Transações com Partes Relacionadas aplicável à controladora, a todas as afiliadas e a todos os membros (do Conselho de Administração e funcionários). Esta foi devidamente atualizada em 2024 em linha com as mudanças regulatórias relevantes e aprovada pelo Conselho de Administração. O documento estabelece que as transações com partes relacionadas devem ser conduzidas de acordo com as leis aplicáveis, sob condições de mercado no momento da transação e devem contribuir para o interesse social. Da mesma forma, o documento estabelece que, quando apropriado, essas transações devem ser submetidas à avaliação do Comitê de Administração e do Comitê de Auditoria, bem como à aprovação do Conselho de Administração ou da Assembleia Geral de Acionistas.

Além disso, em 8 de janeiro de 2024, a Comissão do Mercado Financeiro (CMF) publicou a Regra Geral 501, que estabelece (i) as condições mínimas a serem atendidas pela política sobre transações ordinárias entre partes relacionadas, para facilitar a aprovação de tais transações; e (ii) a divulgação pública em janeiro e julho de cada ano de todas as transações entre partes relacionadas realizadas no período de seis meses imediatamente anterior. A norma entrou em vigor em setembro de 2024.

Enquanto isso, em 8 de agosto de 2024, de acordo com a nova Regra 501 e mediante recomendação do Comitê de Diretores, o Conselho de Administração aprovou alterações (i) na Política de Transações Ordinárias com Partes Relacionadas para a LATAM Airlines Group S.A.; e (ii) na Política de Controle de Transações com Partes Relacionadas para a LATAM Airlines Group e suas afiliadas.

Assim, em conformidade com a nova Regra 501, o grupo LATAM emitiu seu primeiro relatório sobre Transações com Partes Relacionadas (RPT). Este relatório, bem como a Política de Transações Ordinárias acima mencionada, está disponível no site da LATAM, na seção Relações com Investidores do grupo LATAM.

Por sua vez, as Demonstrações Financeiras consolidadas do exercício findo em 31 de dezembro de 2024, reportam as transações realizadas em 2024 entre o grupo LATAM e suas afiliadas. **Para mais informações, consulte o capítulo “Relatórios Financeiros”.**

CONTRIBUIÇÕES POLÍTICAS

NCG 519: 3.1.III ESTRUTURA DE GOVERNANÇA
GRI 415, 3-3: 205

As principais diretrizes sobre contribuições políticas permitidas pelo grupo LATAM estão contidas na

Política Corporativa Anticorrupção desde 2024, após a revogação da Política de Contribuições Políticas divulgada em 2016. Da mesma forma, o processo de validação de contribuições políticas foi mesclado com o de doações dentro do Procedimento de Doações e Contribuições Políticas. Em conformidade com as regulamentações locais vigentes e o Código de Conduta do Grupo LATAM, este procedimento estabelece os critérios e procedimentos para contribuições políticas — diretas e indiretas — para evitar sua utilização como canal para suborno, corrupção ou outras práticas ilícitas. Veja mais informações no capítulo "Anexos", seção Governança Corporativa.

No exercício financeiro de 2024, a LATAM Airlines Group S.A. não realizou nenhum tipo de contribuição a partidos políticos, dirigentes partidários ou candidatos a cargos públicos.



ÉTICA E CONFORMIDADE

NCG 519: 3.2.IX CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO, 3.6.VIII GESTÃO DE RISCOS E 3.1.III ESTRUTURA DE GOVERNANÇA
GRI GRI 2-25, 205-2 E 205-3

Ao ingressar na empresa, todos os funcionários do grupo LATAM recebem treinamento sobre diretrizes de integridade e conformidade durante o processo de indução. Além disso, a agenda anual de treinamentos para as diferentes equipes inclui tópicos como ética, prevenção à corrupção e livre concorrência. Há também treinamentos específicos sobre o conteúdo do Código de Conduta do grupo LATAM, que é obrigatório e deve ser revalidado a cada dois anos.

Em 2016, o grupo LATAM criou o Programa de Embaixadores de Compliance, que tem como objetivo ter representantes de Compliance em todas as áreas do grupo LATAM, independentemente do cargo ou função que ocupem. Eles ajudam a disseminar a cultura de Compliance, orientam outros funcionários

e colaboradores, identificam oportunidades de melhoria e orientam e apontam casos para a área de Compliance, quando necessário. Nessa linha, o programa conta atualmente com mais de 400 Embaixadores de Compliance no mundo todo.

Por outro lado, com base no Programa de Compliance, os fornecedores são informados e recebem o Código de Conduta para Terceiros e Terceiros Intermediários no início do relacionamento comercial, e devem se comprometer com as cláusulas anticorrupção contidas nos contratos e ordens de compra.

Vale ressaltar que não houve casos de corrupção em 2024. Da mesma forma, a LATAM utiliza a definição de corrupção do Foreign Corrupt Practices Act (FCPA). Nela, um ato de corrupção é incorrido quando há uma oferta, promessa ou autorização de pagamento, ou um pagamento de fato, feito a um funcionário público, com o objetivo de induzir o recebedor a abusar de sua posição oficial, independentemente de o ato corrupto ter sucesso em seu propósito.

SISTEMAS E PROCEDIMENTOS DE COMPLIANCE

● Compliance como fator-chave na remuneração dos colaboradores

O sistema de Compliance do grupo LATAM reforça seu compromisso com a integridade e a ética ao associar a remuneração de determinados cargos-chave a indicadores específicos relacionados ao Compliance. Por exemplo, os incentivos da Vice-Presidência de Assuntos Jurídicos e Compliance e da Diretoria de Auditoria Interna estão vinculados ao cumprimento de metas específicas. No caso da Diretoria de Auditoria Interna, parte do incentivo de desempenho de curto prazo (anual) está condicionado à melhoria do controle interno. Da mesma forma, na Diretoria Jurídica, determinados indicadores de Compliance, como a gestão do Código de Conduta e do Canal Confidencial, estão incluídos nos KPIs que têm impacto direto na remuneração dos funcionários.

● Os sistemas de avaliação de desempenho dos funcionários integram o Compliance e o Código de Conduta

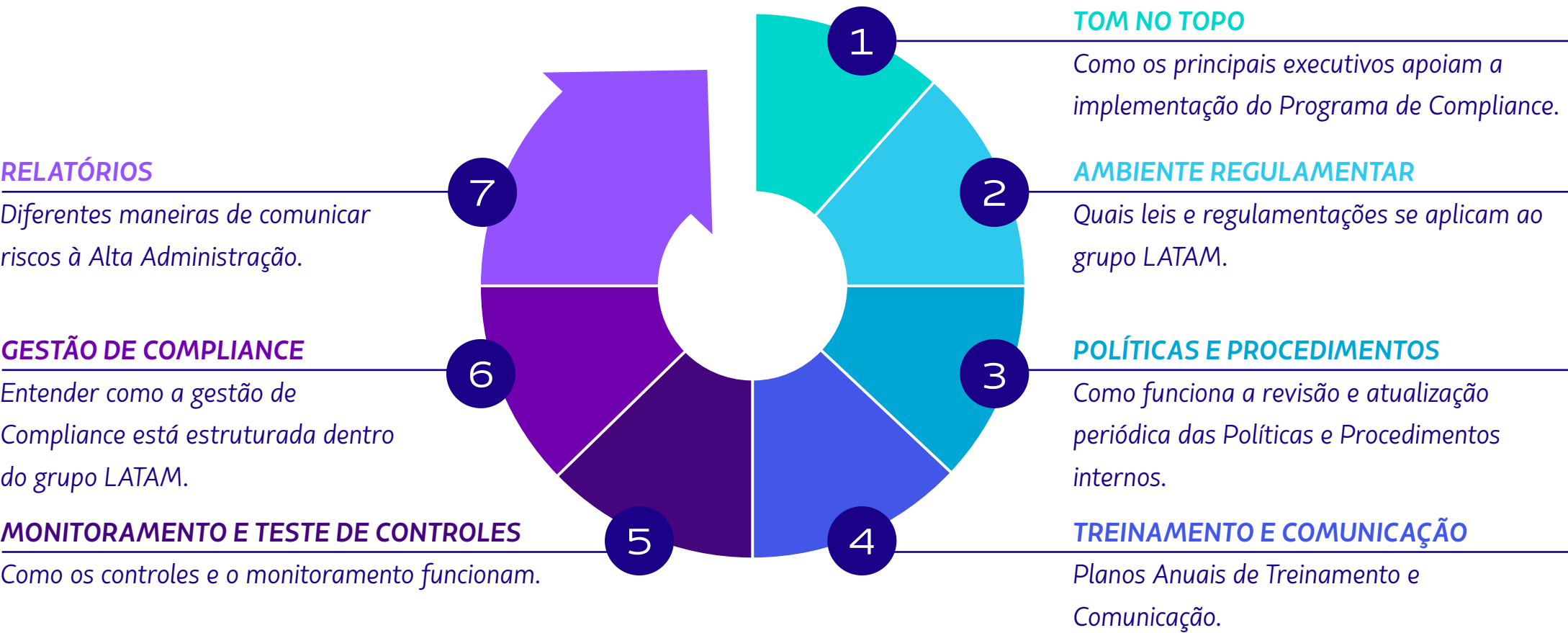
O sistema de avaliação de desempenho do grupo LATAM inclui uma seção de avaliação de competência aplicável a todos os colaboradores. Nesta estrutura, o Compliance é reconhecido como um dos principais comportamentos avaliados dentro da competência chamada "Segurança e Gestão de Riscos e Conformidade". Especificamente, espera-se que os colaboradores apresentem comportamento consistente com o Código de Conduta, bem como com as políticas e procedimentos que afetam a segurança do grupo LATAM. Isso envolve entender que suas ações impactam diretamente os clientes, processos, instalações e o meio ambiente.

● Auditorias periódicas do programa de Compliance

NCG519: 3.6.XIII GESTÃO DE RISCOS

Durante 2024, o grupo LATAM atualizou seu Modelo de Prevenção ao Crime para incorporar às políticas e ao Programa de Compliance do grupo LATAM as mudanças regulatórias introduzidas pela Lei Chilena nº 21.595 (Lei de Crimes Econômicos) na Lei nº 20.393 de Responsabilidade Penal de Pessoas Jurídicas. Como parte desse processo, a Política Corporativa de Prevenção ao Crime também foi atualizada e devidamente aprovada pelo Conselho de Administração. Vale ressaltar que, de acordo com a nova regulamentação, as certificações ao modelo não são mais aplicáveis. No entanto, são necessárias auditorias periódicas por agências independentes. Embora ainda não tenham sido realizadas devido à recente implementação das mudanças, a Política Corporativa de Prevenção ao Crime estabelece que o grupo LATAM realizará essas auditorias a cada dois anos, em linha com a flexibilidade permitida por lei quanto à sua frequência.

PROGRAMA DE COMPLIANCE



Em 2024, 100% do Conselho de Administração, 88,3% do Comitê Executivo (COMEX) e 88,3% dos funcionários foram aprovados nos treinamentos sobre o Código de Conduta.



ASSÉDIO E VIOLÊNCIA NO LOCAL DE TRABALHO

NCG 519: 5.5 ASSÉDIO NO LOCAL DE TRABALHO, ASSÉDIO SEXUAL E VIOLÊNCIA, 8.2 COM RELAÇÃO AOS SEUS TRABALHADORES
GRI 406-1

O Código de Conduta do grupo LATAM proíbe todo comportamento de assédio no ambiente de trabalho, assédio sexual e violência, e especifica as agências para encaminhamento e denúncia de incidentes por meio do Canal de Denúncias Confidenciais.

Cada país onde o grupo LATAM está sediado tem seus próprios protocolos de assédio no local de trabalho, assédio sexual e violência. No caso do Chile, o processo é explicado no Regulamento Interno de Ordem, Higiene e Segurança, conforme exigido pelas regulamentações locais.

Em 2024, o grupo LATAM recebeu 61 denúncias de assédio sexual, 32,8% das quais foram comprovadas, e 505 denúncias de assédio no local de trabalho, 8,91% das quais foram comprovadas. Todas as denúncias foram tratadas de acordo com os procedimentos estabelecidos em cada jurisdição.

Denúncias no Grupo LATAM 2024

100%

DAS DENÚNCIAS FORAM TRATADAS CONFORME OS PROCEDIMENTOS ESTABELECIDOS EM CADA JURISDIÇÃO.

Por sua vez, houve 11 casos comprovados de discriminação e conflitos de interesse. Em resposta a esses casos, o grupo LATAM iniciou uma revisão de processos, criou e reforçou sistemas de controle, auditoria e treinamento como medidas de mitigação e aplicou sanções sob regulamentações trabalhistas locais, como remediação.

É importante destacar que o grupo LATAM treina seus funcionários sobre assédio no local de trabalho, assédio sexual e questões de violência, como parte de seus treinamentos do Código de Conduta. Nessa linha, o grupo LATAM conduziu um novo curso focado no assunto com 8.785 funcionários no Chile em 2024, representando 89,1% da força de trabalho total. O treinamento permanecerá em vigor para novos funcionários durante 2025.

Data de vigência da Lei Chilena nº 21.643

em agosto de 2024 entrou em vigor a Lei Chilena nº 21.643 (Lei Karin), implicando na adaptação dos procedimentos das empresas do grupo LATAM no Chile para garantir o cumprimento das disposições para fortalecer a prevenção, investigação e punição de assédio, violência e discriminação no local de trabalho. Neste contexto, a operação do grupo LATAM no Chile implementou as medidas necessárias para alinhar seus processos internos com essas regulamentações, reforçando seu compromisso com um ambiente de trabalho seguro, inclusivo e respeitoso para todos os seus colaboradores.

Canal confidencial

NCG 519: 3.6.IX GESTÃO DE RISCOS
GRI 2-16, 2-25 E 2-26

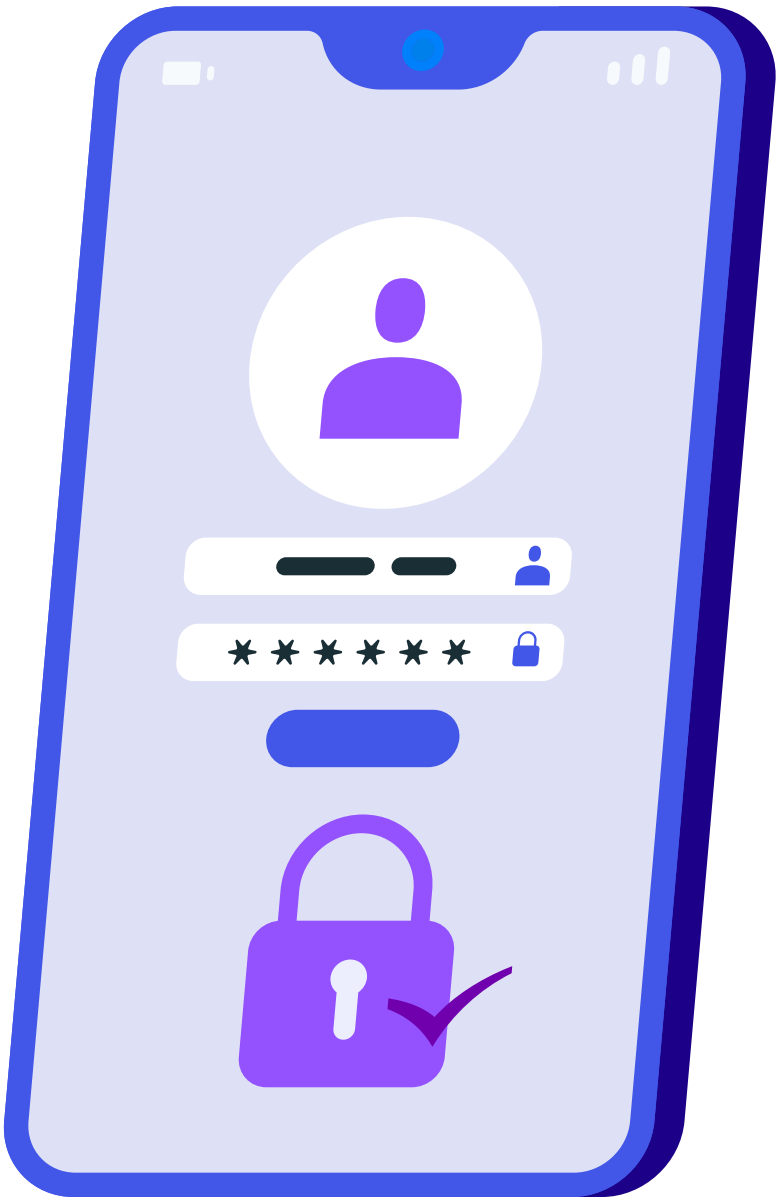
O grupo LATAM tem um Canal Confidencial para receber potenciais denúncias sobre violações de leis e regras internas; violações do Código de Conduta; irregularidades trabalhistas; discriminação; assédio sexual e no local de trabalho; fraude; corrupção; e suborno, entre outros. De fato, os stakeholders do grupo LATAM podem acessar este canal anonimamente, conforme regulamentações locais, e o princípio de “não retaliação” é garantido quando as denúncias são de boa-fé.

Quando um relato é feito por meio deste canal, que está disponível no site de Relações com Investidores e hospedado na plataforma de um provedor externo e não pertencente ao grupo LATAM, o denunciante recebe um número de identificação com o qual pode monitorar seu caso. Observe que as informações fornecidas referem-se apenas ao status do caso (se está aberto, sob investigação ou encerrado com apuração de fatos). Nessa linha, não são divulgadas informações sobre as possíveis penalidades que podem ser aplicadas aos indivíduos denunciados.

No caso de investigações, elas são realizadas internamente pela equipe de Compliance, com suporte do RH, Jurídico e quaisquer outros indivíduos necessários. O canal é constantemente fortalecido e divulgado por meio de comunicações mensais, treinamentos realizados pela equipe de Compliance, e-learning e políticas do grupo LATAM. Além disso, os contratos com fornecedores incluem acesso a este documento, bem como ao Código de Conduta

para Fornecedores e Terceiros Intermediários (TPIs) (Veja mais no capítulo Fornecedores, página 181).

Mais informações
Acesso web ao Canal Confidencial do grupo LATAM



Canal de denúncias do grupo latam

GRI 205-3, 406-1 E 418-1

TIPO DE DENÚNCIA	PAÍSES DE LÍNGUA ESPANHOLA E OUTROS PAÍSES ¹		BRASIL		TOTAL DENÚNCIAS PROCEDENTES
	DENÚNCIAS REALIZADAS	DENÚNCIAS PROCEDENTES	DENÚNCIAS REALIZADAS	DENÚNCIAS PROCEDENTES	
Corrupção ou suborno ²	3	0	3	0	0
Discriminação	8	2	141	82	84
Assédio no trabalho	82	16	423	29	45
Assédio sexual	15	3	46	17	20
Confidencialidade das informações ou política de privacidade	1	0	9	1	1
Conflitos de interesses	11	1	94	10	11
Lavagem de dinheiro ou uso de informação privilegiada ²	2	0	3	0	0

¹ Inclui Chile e outros países da América Latina, Europa, América do Norte (EUA, México, etc.), Caribe e Oceania.

² Foram recebidos apenas casos envolvendo Pessoas Físicas e nenhum caso envolvendo Autoridades Públicas.

³ O número é baseado no gênero do indivíduo que apresentou o relatório.

⁴ A Lei nº 21.643 entrou em vigor em 1º de agosto de 2024.

Canal de denpuncias do Chile (Lei nº 21.643)^{3,4}

NCG ⁵¹⁹; 5.⁵ ASSÉDIO NO LOCAL DE TRABALHO, ASSÉDIO SEXUAL E VIOLÊNCIA

TIPO DE DENÚNCIA	APRESENTADO À ENTIDADE		SUBMETIDO À DIREÇÃO DO TRABALHO		TOTAL
	HOMENS	MULHERES	HOMENS	MULHERES	
Assédio no trabalho	3	5	2	4	14
Assédio sexual	0	0	0	0	0
Violência no trabho	0	4	0	2	6
Total	3	9	2	6	20

Funcionários treinados no protocolo de prevenção de assédio sexual, assédio no trabalho e violência no local de trabalho e no processode investigação e sanções

NCG 5.5 ASSÉDIO NO LOCAL DE TRABALHO, ASSÉDIO SEXUAL E VIOLÊNCIA NO LOCAL DE TRABALHO

PORCENTAGEM (%) DE FUNCIONÁRIOS TREINADOS NO CHILE	
Alta Gestão	82,5%
Gerência	83,5%
Liderança	82,1%
Operadores	88,6%
Força de vendas	89,9%
Administrativo	82,7%
Outros profissionais	85,5%
Outros técnicos	94,3%
Total	89,1%

Nota: O grupo LATAM não possui nenhum profissional na categoria auxiliar definida pela NCG chilena N°519.

CATEGORIAS FUNCIONAIS

- **Alta Gestão**
CEOs, vice-presidentes e diretores.
 - **Gerência**
Gerentes seniores, gerentes e gerentes assistentes.
 - **Liderança**
Coordenadores de área e Coordenadores de departamento.
 - **Operadores**
Operações de Carga, Manutenção, Aeroporto e
- Centro de Controle de Operações.

 - **Força de vendas**
Operações de vendas e atendimento ao cliente.
 - **Administrativo**
Atividades de apoio e funções gerais.
 - **Outros profissionais**
Gerência intermediária em atividades de suporte.
 - **Outros técnicos**
Tripulação Técnica e tripulação de Cabine.

Nota: O Grupo LATAM não conta com empregados na categoria “Auxiliar” definida pela NCG chilena N° 519.

Colaboradores treinados¹ no código de conduta 2024

NCG 519: 3.6.IX GESTÃO DE RISCOS
GRI 205-2

	BRASIL	CHILE	COLÔMBIA	EQUADOR	ESTADOS UNIDOS ²	PERU	OUTROS	GRUPO LATAM
Alta Gestão	93,3%	82,5%	100,0%	N/A	66,7%	100,0%	100,0%	84,8%
Gerencia	95,4%	89,5%	89,3%	100,0%	82,4%	82,6%	85,7%	90,2%
Liderança	96,6%	87,2%	86,2%	90,3%	83,5%	84,3%	84,9%	91,0%
Operadores	96,8%	79,4%	95,3%	98,1%	75,0%	88,5%	93,7%	93,2%
Força de vendas	95,0%	69,3%	70,4%	100,0%	0,0%	70,2%	71,9%	80,5%
Administrativo	98,0%	88,1%	85,7%	96,4%	100,0%	89,5%	86,8%	91,3%
Outros profissionais	95,4%	89,2%	94,7%	92,9%	93,4%	84,5%	91,2%	91,4%
Outros técnicos	96,8%	79,%	96,2%	98,3%	100,0%	94,0%	88,6%	92,2%

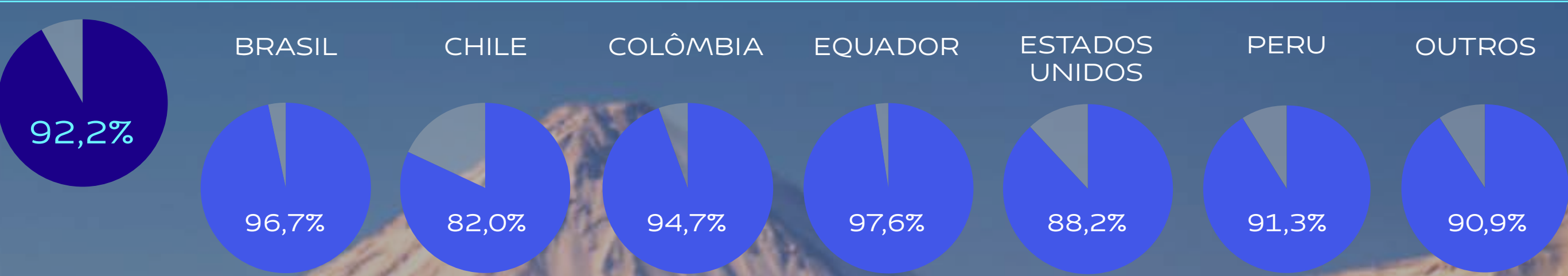
Nota: O grupo LATAM não possui nenhum profissional na categoria auxiliar definida pela NCG chilena N°519.

¹ Este percentual não inclui pessoal em licença médica permanente.

² Porcentagem baseada no pessoal para o qual o curso é disponibilizado, ou seja, pessoal direto contratado pelo grupo LATAM.

COLABORADORES TREINADOS NO CÓDIGO DE CONDUTA EM 2024

NCG 519: 3.6.IX GESTÃO DE RISCOS
GRUPO LATAM



GESTÃO DE RISCOS

NCG 519: 3.6.I, 3.6.III, 3.6.IV, 3.6.V, 3.6.VI GESTÃO DE RISCOS
GRI 3-3

No grupo LATAM, a gestão de riscos e a governança são baseadas na Política Integral de Gestão de Riscos. Este instrumento estabelece uma estrutura transversal para abordar riscos de sustentabilidade, continuidade de negócios, clientes, financeiros e reputacionais. Da mesma forma, define funções e estratégias-chave que garantem uma gestão eficiente alinhada aos objetivos estratégicos da organização.

Em linha com essa abordagem, durante 2024, o grupo LATAM apresentou ao Conselho de Administração o compromisso de fortalecer esse modelo de gestão. Essa iniciativa buscou elevar o nível de maturidade na identificação, avaliação e mitigação de riscos. Ao mesmo tempo, priorizou a entrega de informações mais tempestivas e relevantes à alta administração, contribuindo para decisões mais bem informadas e estrategicamente alinhadas.

Entre os avanços mais notáveis do ano, está o fortalecimento da governança corporativa, alcançado por meio da otimização dos processos de monitoramento e comunicação entre as diferentes áreas do grupo LATAM. Esse esforço deu ênfase especial às unidades responsáveis pela gestão dos riscos mais críticos, promovendo maior coesão e eficiência operacional.

Por outro lado, o grupo LATAM fez progressos significativos na gestão de riscos por meio da incorporação de tecnologias inovadoras que impulsionaram a automação e a digitalização dos processos de análise. Essas ferramentas aumentaram

significativamente a eficiência e permitiram desenhar planos mais eficazes para mitigar os principais riscos, fortalecendo a capacidade de resposta a possíveis contingências.

Análise preditiva

Um destaque do período de 2024 foi o progresso nas implementações de análise preditiva e o uso de dados para gestão de riscos, o que representa uma mudança significativa, bem como uma grande oportunidade na abordagem de gestão de riscos. A análise preditiva combina dados internos e externos para identificar padrões e anomalias que permitem prever riscos críticos. Isso é feito usando modelos suportados por informações históricas, ferramentas analíticas sofisticadas e sistemas de relatórios automatizados, e incorporando tecnologias emergentes como inteligência artificial (IA). Um exemplo disso é o que tem sido aplicado a riscos com informações confiáveis para sua análise, como aqueles relacionados à segurança operacional. À medida que seu desenvolvimento avança, espera-se que sua aplicação seja expandida para outras áreas da organização.

Funções e responsabilidades

O Conselho de Administração é responsável por garantir a existência de um processo abrangente de gestão de riscos, bem como por aprovar políticas relacionadas e promover uma cultura organizacional orientada a riscos. Para executar essa tarefa, ele delega ao Comitê de Diretores e ao Comitê de Auditoria a supervisão do desenvolvimento e avaliação de riscos relevantes para o grupo LATAM.

Por sua vez, o Comitê de Diretores e o Comitê de Auditoria contam com o Departamento de Gestão de Riscos para gerenciar o modelo, que envolve a detecção, supervisão e consolidação dos riscos mais significativos para as empresas do grupo LATAM. Para isso, a gerência de riscos auxilia e centraliza as informações coletadas pelos diferentes líderes das diversas áreas do grupo LATAM, que são diretamente responsáveis por identificar, avaliar, monitorar e gerenciar os riscos pertinentes às suas áreas correspondentes.

Nesse sentido, os executivos do grupo LATAM desempenham um papel fundamental na identificação e análise de riscos corporativos dentro de suas áreas. Eles são responsáveis por identificar eventos singulares que podem afetar significativamente o cumprimento dos objetivos estratégicos. Além disso, eles supervisionam o tratamento desses riscos e fomentam uma cultura de conscientização de risco tanto em sua área quanto em todo o grupo LATAM.

Por outro lado, o grupo LATAM conta com um departamento de Auditoria Interna, que é responsável por garantir de forma independente a operação, eficácia e conformidade com o Modelo de Gestão de Riscos. Esta equipe, liderada pelo Diretor de Auditoria e Controle Interno, reporta diretamente ao Comitê de Diretores e ao Comitê de Auditoria, garantindo assim um monitoramento imparcial e rigoroso das políticas implementadas.



Reuniões entre a Gestão de Riscos e o Conselho de Administração, o Comitê de Administração e o Comitê de Auditoria

NCG N°519: 3.2.VI CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO E 3.3.VI COMITÊS DO CONSELHO

PERIODICIDADE ¹	Durante 2024, a Gestão de Riscos fez duas apresentações ao Conselho de Administração e uma ao Comitê de Diretores. Além disso, houve sessões em que a Gestão de Riscos participou, nas quais os responsáveis pelos riscos, ou seja, os vice-presidentes do grupo LATAM, fizeram apresentações. Essas situações surgiram no Conselho de Administração, no Comitê de Diretores e em alguns Subcomitês do Conselho. Em todos esses espaços, foi apresentado o status atual dos riscos sob seus cuidados, assim como as estratégias em andamento e as principais questões a serem abordadas e gerenciadas.
PRINCIPAIS TEMAS ABORDADOS	● Metodologia ● Atualização do mapa de risco ● Riscos emergentes ● Conformidade normativas e regulatórias ● Cenários de planejamento e resiliência ● Estratégia de risco/mitigação ● Mitigadores ● Pontos focais e planos de ação

Reuniões entre a Auditoria Interna e o Conselho de Administração, o Comitê de Diretores e o Comitê de Auditoria

NCG N°519: 3.2.VI CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

PERIODICIDADE ¹	O Diretor de Risco, Auditoria e Controle Interno se reúne com o Conselho de Administração pelo menos duas vezes por ano, enquanto o Comitê de Diretores se reúne mensalmente. O Vice-Presidente de Assuntos Jurídicos e Compliance participa de todas as reuniões com o Comitê de Diretores. O CFO participa das reuniões de revisão das Demonstrações Financeiras e outros vice-presidentes participam de acordo com a agenda de revisão de risco corporativo. Além disso, o CEO participa das apresentações ao Conselho de Administração. Vale ressaltar que o Diretor de Risco, Auditoria e Controle Interno atua como Secretário nas reuniões com o Comitê de Diretores.
PRINCIPAIS TEMAS ABORDADOS	● Comitê de Diretores: - Aprovação e acompanhamento do Plano Anual de Auditoria Interna, - status do Plano de Certificação SOX (Lei Sarbanes Oxley) - Status dos projetos relevantes - Status da Mesa de Fraude - Outros assuntos. ● Conselho Administrativo - Fornecer uma visão geral dos Riscos Corporativos. - Outros assuntos



¹ O CEO do grupo LATAM participou de todas as reuniões do Conselho onde os riscos foram apresentados.



Cataratas del Iguazú, Argentina-Brasil

MODELO DAS TRÊS LINHAS DE DEFESA

Utilizando metodologias internacionais de gestão de riscos como referência, o grupo LATAM estabeleceu um modelo de Três Linhas de Defesa para manter um processo adequado de identificação e mitigação de riscos.

Nessa estrutura, a primeira linha de defesa é composta pelos proprietários dos processos de negócios, que são os principais responsáveis por identificar, avaliar, gerenciar e monitorar seus riscos.

Além disso, foram estabelecidas áreas que operam como segunda linha de defesa, a fim de fornecer suporte e aconselhamento especializado às unidades de negócios. Essas áreas gerenciam riscos por meio da aplicação de frameworks e metodologias específicas. Por exemplo, a área de Segurança Operacional o faz seguindo o Sistema de Gestão de Segurança (SMS); a Gestão de Sustentabilidade aplica dupla materialidade para identificar, avaliar e priorizar riscos ambientais, sociais, econômicos ou de governança corporativa; e a Gestão de Segurança da Informação segue padrões baseados na ISO/IEC 27001 e NIST, entre outros.

As áreas da segunda linha de defesa também realizam processos de inspeção, verificação e auditoria externa. Exemplos disso são as inspeções e auditorias externas para o processo de certificação sob o padrão IATA Environmental Assessment (IEnvA) para as subsidiárias no Brasil, Chile, Colômbia, Equador e Peru, bem como as verificações de sistema e testes de estresse realizados pela equipe de segurança cibernética.

Além disso, auditorias externas são incluídas para a certificação IATA Operational Safety Audit (IOSA), que garante que as operações do grupo LATAM atendam aos mais altos padrões de segurança operacional. Essas atividades são complementadas com as funções de garantia da Auditoria Interna, que atua como uma terceira linha de defesa.

Uma vez avaliada a exposição ao risco, a Gestão de Riscos apresenta as informações ao Conselho de Administração, classificadas por nível de gravidade, usando métricas específicas e ferramentas visuais, como mapas de calor e painéis interativos. Essa classificação não apenas agiliza a priorização e avaliação efetivas dos riscos, mas também possibilita a identificação de padrões e tendências que podem influenciar as decisões estratégicas da organização. As informações são entregues de forma clara e estruturada, destacando os riscos mais críticos e seus potenciais impactos em áreas-chave, como operações, finanças, reputação e conformidade regulatória. Além disso, recomendações para a implementação de medidas específicas de mitigação e planos de ação são incluídas, garantindo que os membros do Conselho e a alta gerência tenham uma visão geral abrangente para tomar decisões informadas.

Essa abordagem permite que o Conselho de Administração não apenas concentre seus esforços nos riscos mais relevantes, mas também alinhe a estratégia corporativa com os planos de gerenciamento de riscos, fortalecendo a resiliência organizacional e antecipando possíveis contingências. Também promove maior interação entre as áreas operacionais e a liderança, garantindo que as estratégias de mitigação estejam alinhadas com os objetivos de longo prazo do grupo LATAM.

Modelo das três linhas de defesa do grupo latam



AVALIAÇÃO E MITIGAÇÃO DE RISCOS

NCG 519: 3.6.I GESTÃO DE RISCOS

A Gestão Integral de Riscos é um processo essencial para o grupo LATAM, permitindo abordar a incerteza por meio da identificação de riscos e oportunidades, otimizando a capacidade de gerar valor e atingir objetivos estratégicos. Este processo é contínuo e deve ser mantido ao longo do tempo, dado que a Gestão de Riscos é dinâmica, estruturada, metódica e, ao mesmo tempo, flexível para se adaptar aos contextos internos e externos do grupo LATAM. Além disso, é fortalecida pelo aprendizado e pela experiência adquirida ao longo do tempo.

Para isso, o grupo LATAM implementou um modelo abrangente de gestão de riscos que utiliza metodologias de referência como ISO 31.000 e COSO ERM. Este modelo foca na avaliação e ponderação de potenciais impactos e na probabilidade de ocorrência de riscos. A avaliação de impacto considera diversas dimensões, como financeira e reputacional, enquanto as probabilidades são classificadas em uma escala de “remota” a “quase certa”.

Como parte desse processo, o grupo LATAM define seu apetite ao risco considerando sua estratégia corporativa e nível de aversão ao risco, estabelecendo uma estrutura que equilibra crescimento e segurança em sua tomada de decisão. Supervisionado pelo Conselho de Administração, esse apetite é definido de acordo com a escalabilidade da gestão de risco, atribuindo responsabilidades com base na exposição a cada tipo de risco. Sua definição combina o impacto e a probabilidade de ocorrência (risco inerente) com a avaliação dos controles existentes (risco residual),

de acordo com o Procedimento de Gestão de Riscos do Grupo LATAM.

A Gestão de Riscos atualiza periodicamente, ou pelo menos trimestralmente, o status de exposição dos principais riscos corporativos, monitorando constantemente as mudanças que podem exigir uma nova revisão. Este exercício incorpora informações externas e internas de diferentes fontes, incluindo mudanças regulatórias. As informações são consolidadas em um relatório que é entregue aos responsáveis relevantes, facilitando sua revisão e gestão coordenada com as respectivas áreas envolvidas.

É importante destacar que, em 2024, a Gestão de Riscos apresentou uma atualização dos riscos do grupo LATAM ao Comitê de Administração em junho, e fez outras duas apresentações ao Conselho de Administração em agosto e dezembro.

O grupo LATAM também implementa estratégias específicas para mitigar riscos e garantir estabilidade operacional. Nessa linha, na área financeira, há, por exemplo, um manual para cobertura de combustível e câmbio, que ajuda a reduzir a exposição à variabilidade desses fatores. Enquanto isso, na área operacional, a organização conta com sólida cobertura de seguros e adota medidas proativas de segurança, como o Safety Management System (SMS) e o Plano de Resposta a Emergências.

Como parte dessas medidas, o grupo LATAM estabelece que seja realizada uma análise de risco sempre que uma nova operação for iniciada ou as condições de uma operação existente forem modificadas (por exemplo, uma troca de aeronave). Essa análise permite identificar possíveis condições indesejáveis

para implementar planos de ação que garantam que a operação permaneça dentro de um nível aceitável de segurança.

Esta análise é desenvolvida por meio do Procedimento de Análise de Gestão de Mudanças, que faz parte do SMS do grupo LATAM. Seu principal objetivo é identificar os perigos associados às mudanças — tanto internas quanto externas —, avaliá-las e estabelecer as barreiras necessárias para sua implementação nas áreas operacionais. Dessa forma, busca-se mitigar aqueles riscos que representam um nível inaceitável para as empresas do grupo LATAM.

CONTROLE DO SISTEMA DE GESTÃO DE RISCOS

Um controle anual é revisado sob a Lei Sarbanes-Oxley (SOX), que exige a demonstração do gerenciamento de risco que é apresentado ao Conselho de Administração, ao Comitê de Diretores e ao Comitê de Auditoria. Este controle é revisado anualmente com um auditor externo (que, em 2024, era a PricewaterhouseCoopers) e o departamento de Controle Interno, garantindo transparência e conformidade com os regulamentos aplicáveis.

Essas ações refletem o firme compromisso do grupo LATAM com a gestão integral de riscos e a continuidade de suas operações. Muitas dessas iniciativas são explicadas em outros capítulos deste Relatório Anual. Por exemplo, o capítulo "Funcionários" descreve as medidas implementadas para avaliar o clima organizacional, os benefícios oferecidos e diversas iniciativas voltadas à gestão de talentos e à cultura organizacional. Da mesma forma, o capítulo "Compromisso com a

O Grupo LATAM implementou um modelo integrado de gestão de riscos baseado em metodologias de referência como a ISO 31.000 e o COSO ERM.

Sustentabilidade" apresenta as estratégias voltadas à mitigação dos riscos ambientais. Por outro lado, os capítulos "Operações", "Segurança" e "Clientes" descrevem os planos e iniciativas desenvolvidos pela organização para abordar os riscos operacionais e de segurança, entre outros.

É importante destacar que, anualmente, o grupo LATAM apresenta os principais fatores de risco tanto no Relatório Anual 20-F quanto neste Relatório Anual, na seção Anexos, sob o título “Fatores de Risco”.

Mais informações

No capítulo "Anexos" ("Fatores de Risco").

CULTURA DE RISCO

NCG 519: 3.6.I GESTÃO DE RISCOS

O modelo de gestão de riscos do Grupo LATAM tem como foco fortalecer a capacidade de antecipar riscos, gerenciá-los adequadamente e promover uma cultura que valorize as habilidades e capacidades de seus colaboradores diante dos riscos, estimulando a autoavaliação e a prevenção.

Nessa linha, o grupo LATAM promove ativamente essa cultura por meio de treinamentos e programas de divulgação, identificação proativa de riscos e sua inclusão em critérios de avaliação de desempenho dos funcionários. Também implementa canais específicos para escalonamento de riscos, como o Canal Confidencial, e comitês internos como o Comitê Executivo de Riscos Tecnológicos e o Comitê de Segurança Operacional, responsáveis por detectar e escalonar riscos de segurança tecnológica e operacional, respectivamente.

Em 2024, foram realizadas duas campanhas internas importantes para fortalecer a gestão de riscos na organização. A primeira, em maio, consistiu em uma série de postagens no portal interno, com o objetivo de conscientizar todos os funcionários sobre a Política de Gestão Integrada de Riscos. Em julho, por meio do relatório "Líderes al Día" (Líderes do Dia), foi compartilhada uma análise detalhada da política de riscos, reforçando os papéis e responsabilidades dos funcionários na detecção, gestão e mitigação de riscos.

Além disso, o grupo LATAM realizou treinamentos de Governança Corporativa para todos os seus executivos, com a inclusão de um capítulo específico sobre Riscos Corporativos para fortalecer a compreensão dos executivos sobre a importância estratégica da gestão de riscos.



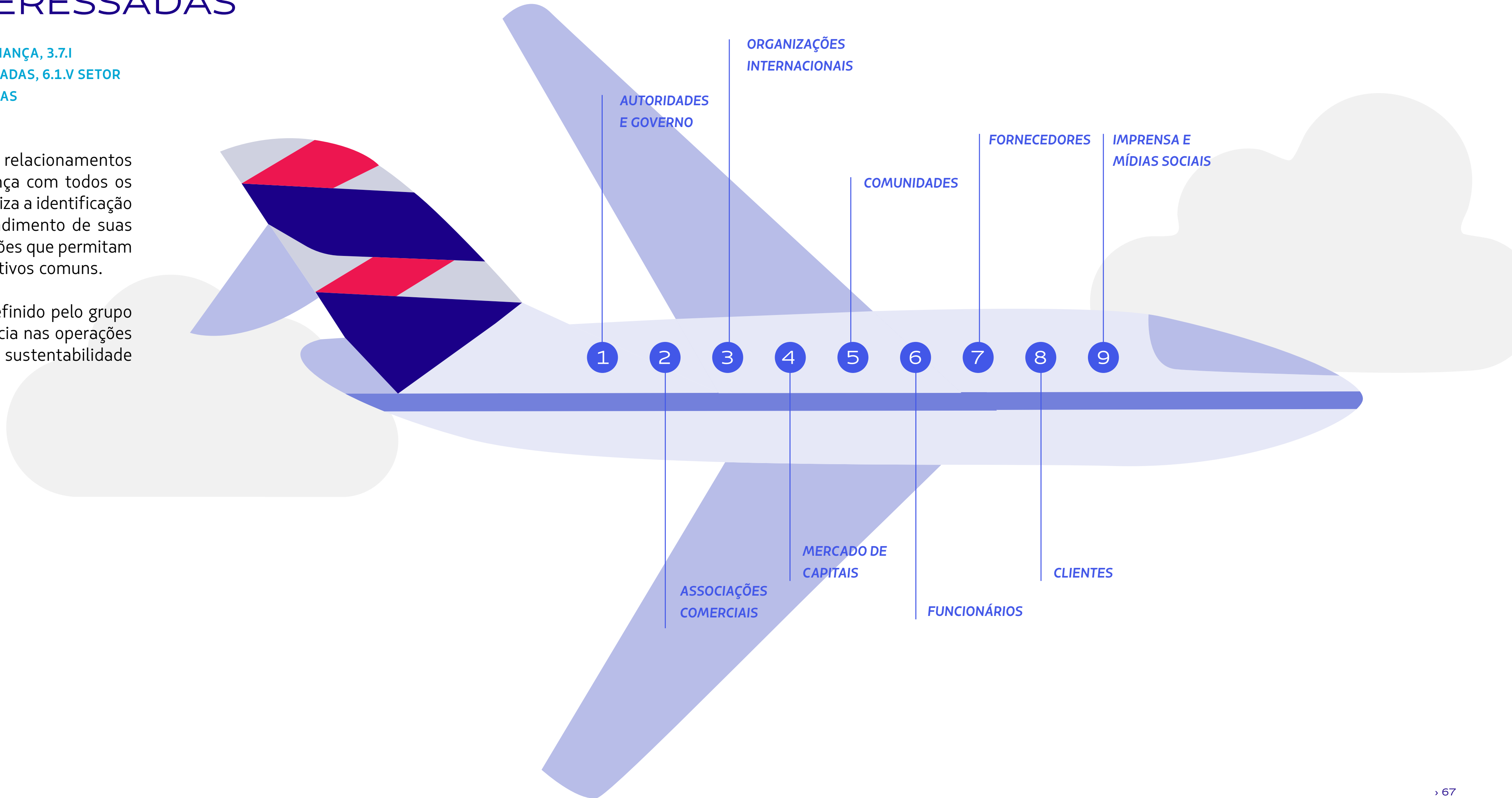
ENGAJAMENTO DAS PARTES INTERESSADAS

NCG 519: 3.1.V ESTRUTURA DE GOVERNANÇA, 3.7.I ENGAJAMENTO DAS PARTES INTERESSADAS, 6.1.V SETOR INDUSTRIAL E 6.3 PARTES INTERESSADAS
GRI 2-25, 2-28 E 3-3

O grupo LATAM busca construir relacionamentos sólidos, duradouros e de confiança com todos os seus stakeholders. Para isso, prioriza a identificação de seus públicos-chave, o entendimento de suas expectativas e a criação de conexões que permitam avançar juntos em direção a objetivos comuns.

Cada grupo de stakeholders é definido pelo grupo LATAM com base em sua influência nas operações e sua capacidade de impactar a sustentabilidade do negócio.

Ver mais na página seguinte.



1 AUTORIDADES E GOVERNO

Definição do marco regulatório e das políticas públicas que influenciam as operações.

● **Atividades impactantes:** Participação em mesas de trabalho setoriais, garantindo conformidade regulatória, relatórios regulatórios e colaboração em iniciativas relacionadas à segurança operacional e sustentabilidade.

● **Mecanismos para abordar seus interesses:** Diálogo contínuo com reguladores, conformidade com regulamentações locais e internacionais, relatórios periódicos e participação em fóruns públicos e privados relacionados a políticas de aviação, entre outros.

2 ASSOCIAÇÕES COMERCIAIS

Cooperação em questões comuns para o desenvolvimento do setor da aviação.

● **Atividades impactantes:** Participação ativa em associações, contribuição para a definição de padrões da indústria e desenvolvimento de iniciativas colaborativas.

● **Mecanismos para atender seus interesses:** Contribuição técnica e regulatória em comitês setoriais, participação em conferências e colaboração em iniciativas para o desenvolvimento e melhoria da indústria.

3 ORGANIZAÇÕES INTERNACIONAIS

Estabelecimento de padrões globais e referências setoriais.

● **Atividades impactantes:** Implementação de padrões de segurança, qualidade e sustentabilidade definidos pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e pela Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA).

● **Mecanismos para atender seus interesses:** Colaboração em estudos e relatórios globais, conformidade com certificações internacionais e participação em reuniões estratégicas.

4 MERCADO DE CAPITAIS

Acesso a financiamento e apoio à sustentabilidade empresarial.

● **Atividades impactantes:** Publicação de resultados financeiros e não financeiros.

● **Mecanismos para atender seus interesses:** Transparência nas informações financeiras e não financeiras, reuniões com analistas e participação em roadshows com investidores.

5 COMUNIDADES

Geração de valor compartilhado com as localidades nos cinco países onde o grupo LATAM possui operações domésticas.

● **Atividades impactantes:** Gestão adequada de potenciais impactos externos (sociais, ambientais

e de saúde), apoio em situações de emergência e colaboração em iniciativas sociais e ambientais.

● **Mecanismos para atender seus interesses:** Adesão a altos padrões ambientais, sociais e de governança (ESG), mapeamento e gestão de potenciais impactos no meio ambiente e programas de Valor Compartilhado (Avião Solidário).

6 FUNCIONÁRIOS

Pilar fundamental do negócio, essencial para as operações e serviços.

● **Atividades impactantes:** Geração de empregos, implementação de programas de desenvolvimento e treinamento profissional e promoção de boas condições de trabalho.

● **Mecanismos para atender seus interesses:** Aplicação de pesquisas de clima de trabalho, fortalecimento dos canais de comunicação interna, implementação de programas de treinamento e benefícios, bem como iniciativas de segurança e bem-estar ocupacional.

7 FORNECEDORES

Relacionamentos comerciais estratégicos para garantir a continuidade operacional.

● **Atividades impactantes:** Processos de seleção e avaliação, cumprimento de prazos de pagamento e garantia de continuidade operacional.

● **Mecanismos para atender seus interesses:** Canais de comunicação direta e indireta, reuniões

com fornecedores estratégicos e monitoramento do cumprimento dos pagamentos contratuais.

8 CLIENTES

Foco em oferecer uma experiência confiável e satisfatória aos passageiros.

● **Atividades impactantes:** Garantia de qualidade de serviço, pontualidade e segurança, aliada a uma gestão eficiente de reclamações e proteção adequada dos dados pessoais.

● **Mecanismos para atender seus interesses:** Realização de pesquisas de satisfação, desenvolvimento contínuo de soluções inovadoras para melhorar a experiência do cliente, suporte multicanal e implementação de políticas e planos de Segurança da Informação.

9 IMPRENSA E MÍDIAS SOCIAIS

Gestão de solicitações e comunicação de marcos por meio do Departamento de Comunicação Externa (ComunicacionesExternas@latam.com).

● **Atividades impactantes:** Comunicados de imprensa, coletivas e entrevistas na mídia.

● **Mecanismos para abordar seus interesses:** Contato com jornalistas, entrega de informações de forma transparente e clara, bem como atualizações regulares sobre o negócio.

FILIAÇÃO EM ASSOCIAÇÕES

NCG 519: 6.1.VI SETOR INDUSTRIAL E 6.3 STAKEHOLDERS
GRI 2-28

O grupo LATAM participa, por meio de associações, de agências representativas que promovem iniciativas para o debate estratégico e a construção conjunta de soluções. Também colabora na discussão de políticas públicas e regulamentações relevantes para o setor. Em 2024, as contribuições financeiras para as diferentes agências totalizaram US\$ 1.545.987. Todos esses valores foram para associações comerciais, com as maiores contribuições indo para a Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), que recebeu US\$ 909.733; Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo (ALTA), que recebeu US\$ 90.160; e Asociación Chilena de Aerolíneas (ACHILA), que recebeu US\$ 62.000.

Más información
En Capítulo "Anexos" de Gobierno Corporativo páginas 216.



ARGENTINA

Câmara de Companhias Aéreas da Argentina (JURCA)



BRASIL

- Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear)
- Associação Brasileira das Empresas de Mercado de Fidelização (Abemf)
- Associação Brasileira de Comunicação Empresarial (Aberje)
- Câmara Americana de Comércio para o Brasil (Amcham Brasil)
- G100 Brasil (G100 Brasil)
- Junta dos Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil (Jurcaib)
- Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias (Snea)
- Associação Latinoamericana de Transporte Aéreo (ALTA)
- Centro Indústria do Estado de São Paulo (CIESP)



CHILE

- Associação Chilena de Aerolíneas (ACHILA)
- Associação Latino-Americana e Caribenha de Transporte Aéreo (ALTA)
- Câmara Chilena Norteamericana de Comércio (Amcham – Chile)
- Câmara de Comércio de Santiago (CCS)
- Federação das Empresas de Turismo do Chile (Fedetur)
- Fundação Chilena do Pacífico
- Instituto Chileno de Administração Racional de Empresas (ICARE)
- Pacto Global
- Sociedade de Fomento Fabril (SOFOFA)



COLÔMBIA

- Associação de Linhas Aéreas Internacionais na Colômbia (ALAIICO) – Carga
- Associação de Transporte Aéreo da Colômbia (ATAC)
- Associação Nacional de Empresários da Colômbia (ANDI)
- Federação Nacional de Comerciantes (FENALCO)



EQUADOR

- Câmara de Indústrias de Guayaquil
- Câmara de Indústrias e Produção (CIP)
- Clube 30% (OPEV)
- Câmara de Comércio Americana
- Pacto Global
- Câmara Equatoriana-Alemã
- FIDEICOMISO YPO EQUADOR
- YPO-WPO INTERNACIONAL



PERU

- Associação de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI)
- Confederação Nacional de Instituições Empresariais Privadas (CONFIEP)
- Associação Peruana de Empresas Aéreas (APEA)
- Câmara de Comércio Americana do Peru (AMCHAM PERÚ)
- Câmara Nacional de Turismo (CANATUR)
- Câmara Regional de Turismo de Cusco (CARTUC)
- Instituto Peruano de Economia (IPE)
- Peru Sustentável
- Sociedade de Comércio Exterior do Peru (COMEX PERÚ)
- Associação Peruana de Hidrogênio (H2 PERÚ)
- REF: Associação de CEO's
- Patronato Hombro a Hombro
- Associação Feminina de Executivas de Empresas Turísticas
- Grupo Pro Amazonía



POLÍTICAS FINANCEIRAS

POLÍTICA FINANCEIRA

A LATAM Airlines Group S.A. também conta com uma Política Financeira e o Departamento de Finanças Corporativas é responsável por desenhá-la, implementá-la e supervisioná-la. Esta política permite responder eficazmente às mudanças no ambiente e nas condições em que o grupo LATAM opera, mantendo um fluxo estável de fundos para garantir a continuidade e o crescimento sustentável da operação e o cumprimento de suas obrigações financeiras.

Além disso, o Subcomitê de Finanças, composto pela Vice-Presidência Executiva e membros do Conselho de Administração, reúne-se periodicamente para avaliar a situação financeira da LATAM Airlines Group S.A. e seu cumprimento desta Política Financeira, e para propor ao Conselho a aprovação da referida política, e levantar questões que não sejam reguladas pela Política Financeira.

Durante 2024, as sólidas conquistas financeiras dos últimos anos levaram a LATAM Airlines Group S.A. a revisar sua Política Financeira, com o propósito de fortalecer a estrutura clara de ação em sua alocação de capital. Essas conquistas incluem forte geração de fluxo de caixa, uma redução significativa na dívida, uma diminuição nos custos de financiamento devido ao refinanciamento bem-sucedido de 2024 e uma melhoria substancial nas classificações de crédito da Moody's, S&P e Fitch. O processo de revisão desta política foi discutido em várias reuniões do

Conselho, culminando em uma estrutura renovada que integra princípios anteriores com diretrizes mais específicas e estratégicas para governar decisões futuras. Em linha com esta política financeira, a gestão da LATAM e seu Conselho de Administração analisam recorrentemente alternativas para um programa adicional de retorno de capital para acionistas, incluindo, entre outras opções possíveis, dividendos incrementais, recompras de ações e/ou capital de crescimento e investimentos estratégicos para uma alocação efetiva de capital em 2025 e além. Nessa linha, a nova Política Financeira da LATAM Airlines Group S.A. está estruturada em três pilares fundamentais, a saber: i) manter uma sólida posição de balanço; ii) financiar um crescimento rentável e atrativo; e, iii) melhorar o retorno aos acionistas, integrando tanto as conquistas recentes quanto os princípios essenciais da política anterior.

Manter uma posição de balanço sólida

- Otimizar o custo da dívida por meio de refinanciamento, visando atingir uma classificação de crédito BB+/Ba1.
- Manter um nível de alavancagem líquida ajustado abaixo de 2,0x.
- Preservar níveis de caixa adequados para garantir as operações, o crescimento e o cumprimento das obrigações financeiras, buscando uma liquidez entre 21% e 25%.

Investimento em crescimento rentável e atrativo

- Financiar novos projetos discricionários com altos retornos sobre o investimento.
- Renovar a frota com aeronaves de nova tecnologia para melhorar a eficiência operacional e a experiência do cliente.

Melhorar o retorno aos acionistas

- Distribuir como dividendos, ao menos, o mínimo obrigatório de 30% do lucro líquido anual do ano anterior.
- Avaliar aumentos adicionais nos retornos aos acionistas com base no desempenho financeiro.

Além dos pilares mencionados acima, a nova Política Financeira da LATAM Airlines Group S.A. inclui dimensões-chave que já faziam parte de sua estrutura anterior, mas que continuam fundamentais para sua gestão. Esses pontos são:

- Reduzir os impactos dos riscos de mercado, como variações nos preços dos combustíveis, taxas de câmbio e taxas de juros, sobre a margem líquida e a posição de caixa da LATAM Airlines Group S.A.
- Manter um nível adequado de linhas de crédito com bancos locais e estrangeiros para obter acesso

a liquidez adicional para enfrentar contingências.

- Gerenciar o risco de contraparte por meio da diversificação e limites de investimentos e transações com contrapartes.
- Manter a visibilidade da situação financeira projetada da LATAM Airlines Group S.A. no curto, médio e longo prazo, antecipando possíveis cenários de baixa liquidez ou deterioração dos índices financeiros.
- Capitalizar o excesso de fluxo de caixa por meio de investimentos financeiros que garantam um bom equilíbrio entre os níveis de risco e liquidez, consistente com a Política de Investimentos Financeiros.
- Fornecer diretrizes e restrições claras para gerenciar transações de Liquidez e Investimentos Financeiros, Atividades de Financiamento e Gestão de Risco de Mercado.

Durante o ano de 2024, os sólidos resultados financeiros alcançados nos últimos anos impulsionaram a LATAM Airlines Group S.A. a revisar sua Política Financeira, com o objetivo de fortalecer o quadro claro de ação sobre sua alocação de capital.

POLÍTICA DE FINANCIAMENTO

A LATAM Airlines Group S.A. possui uma Política de Financiamento cujo escopo é atender às necessidades de financiamento do grupo LATAM, incluindo financiamento de capital de giro, aquisição de ativos de frota, como aeronaves e motores, e financiamento de outros investimentos.

Durante 2024, a LATAM Airlines Group S.A. teve acesso ao mercado internacional de capitais, emitindo uma nota de US\$ 1,4 bilhão a uma taxa de juros de 7,875% e um vencimento de 5,5 anos. Esses fundos foram totalmente utilizados para pagar antecipadamente uma parcela significativa da dívida não relacionada à frota. Especificamente, os instrumentos que foram pagos antecipadamente com esta emissão correspondem ao Term Loan B Facility por US\$ 1,081 bilhão e à Nota de 2027 por US\$ 450 milhões, que foram totalmente pagos antecipadamente. Para este pagamento antecipado, a LATAM Airlines Group S.A. utilizou US\$ 200 milhões de suas reservas de caixa. Como resultado disso, a LATAM Airlines Group S.A. estimou uma economia anual com pagamentos de juros mais baixos de aproximadamente US\$ 83 milhões e um impacto único na Demonstração de Resultados da empresa de aproximadamente US\$ 134 milhões, dos quais US\$ 45 milhões foram impactos de caixa durante o quarto trimestre de 2024.

Além disso, até 31 de dezembro de 2024, a LATAM Airlines Group S.A. tinha três linhas rotativas comprometidas para um total de US\$ 1,85 bilhão. Uma era de US\$ 800 milhões, outra de US\$ 750 milhões e outra de US\$ 300 milhões.

É importante mencionar que as duas primeiras linhas estão totalmente disponíveis. A primeira é garantida por e sujeita à disponibilidade de garantias (como aeronaves, motores e peças de reposição), enquanto a última é garantida por certos ativos intangíveis da LATAM Airlines Group S.A., que compartilham garantias com notas internacionais em circulação. Enquanto isso, a terceira linha é parcialmente sacada e é lastreada por motores de reposição, com US\$ 25 milhões restantes disponíveis para a LATAM Airlines Group S.A. Assim, o total disponível entre as três linhas comprometidas chega a US\$ 1,575 bilhão.

A maioria dos investimentos recorrentes feitos pela LATAM Airlines Group S.A. estão relacionados aos programas de aquisição de frotas. Normalmente, a LATAM Airlines Group S.A. financia entre 80% e 95% do valor dos ativos por meio de empréstimos bancários, títulos garantidos por agências de promoção de exportação ou também títulos garantidos, onde a parte restante é financiada por meio de empréstimos comerciais, investimentos de capital ou fundos próprios da empresa. No entanto, durante os últimos anos, a LATAM Airlines Group S.A. conseguiu financiar até 100% do valor dos ativos graças à sua excelente capacidade de crédito reconhecida pelo mercado.

Enquanto isso, os vencimentos de pagamento das várias estruturas de financiamento de aeronaves são, em sua maioria, de 12 anos. Além disso, a LATAM Airlines Group S.A. contrata grande parte de seus compromissos de compra de frota por meio de arrendamentos operacionais como fonte adicional

de financiamento.

Durante 2024, a LATAM Airlines Group S.A. financiou a aquisição de aeronaves por meio de uma combinação de estruturas, empréstimos comerciais, arrendamentos operacionais e fundos próprios.

Vale ressaltar que outro objetivo da Política de Financiamento é garantir um perfil estável de vencimento da dívida e de compromisso de arrendamento, incluindo o serviço da dívida e os pagamentos de arrendamento de frotas consistentes com o fluxo de caixa operacional da LATAM Airlines Group S.A.

POLÍTICA DE LIQUIDEZ

O principal objetivo da LATAM Airlines Group S.A. é manter uma posição de liquidez adequada que lhe permita enfrentar potenciais choques externos, bem como mitigar os efeitos da volatilidade e dos ciclos inerentes à indústria em que atua. Nessa linha, também conta com uma Política de Liquidez, que busca garantir a estabilidade financeira e dar suporte à sustentabilidade de longo prazo das operações.

No final do ano, a LATAM Airlines Group S.A. relatou liquidez total de US\$ 3,533 bilhões, composta por US\$ 1,958 bilhão em caixa e equivalentes, e US\$ 1,575 bilhão em três linhas de crédito totalmente disponíveis, conforme sua Política Financeira. Isso se traduz em um indicador de liquidez de 27,1%.

Neste contexto e em linha com a sólida geração de fluxo de caixa observada em 2024, a LATAM Airlines Group S.A. está avaliando o melhor uso do excesso de caixa com base em sua Política Financeira priorizando a alocação de capital, para manter um balanço sólido dentro dos níveis da Política Financeira, realizar investimentos estratégicos e gerar valor aos acionistas, alinhados aos objetivos de sustentabilidade financeira e crescimento rentável.

POLÍTICA DE INVESTIMENTO FINANCEIRO

Ao mesmo tempo, a LATAM Airlines Group SA possui uma Política de Investimento Financeiro, cujo principal objetivo é centralizar as decisões de investimento para otimizar a rentabilidade ajustado ao risco cambial, mantendo um nível adequado de segurança e liquidez. Além disso, visa mitigar riscos por meio da diversificação de contrapartes, vencimentos, moedas e instrumentos.

Nesse sentido, em 2024, a LATAM Airlines Group S.A. testemunhou uma tendência de queda nas taxas de juros, refletindo uma mudança nas políticas monetárias globais. Isso contrasta com 2023, um ano marcado por altas taxas devido ao ciclo de ajuste ascendente iniciado em anos anteriores.



MANUAL DE RISCO DE MERCADO

Devido à natureza de suas operações, a LATAM Airlines Group 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. No entanto, opera com derivativos financeiros para proteger todos ou parte dos riscos e reduzir os efeitos adversos que eles podem gerar. Nessa linha, o risco de mercado é gerenciado de forma holística e considera a correlação com cada fator de mercado ao qual a LATAM Airlines Group S.A. está exposta.

I. Risco do preço do combustível

A LATAM Airlines Group S.A. compra combustível de aviação, conhecido como jet fuel. No entanto, para a execução de hedges de combustível, é utilizado um índice de referência no mercado internacional para este ativo subjacente: Jet Fuel 54 US Gulf Coast. Além disso, a LATAM Airlines Group S.A. tem a capacidade de negociar derivativos baseados em Jet Fuel, bem como outros ativos subjacentes, como Jet Fuel, Brent, WTI e Heating Oil.

Da mesma forma, as variações nos preços dos combustíveis dependem em grande parte de fatores como a oferta e a demanda global de petróleo, bem como das decisões tomadas pela Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP), da capacidade de refino mundial, dos níveis de estoque disponíveis, da ocorrência de fenômenos climáticos ou de fatores geopolíticos.

Neste contexto, a LATAM Airlines Group S.A. desenvolveu um Manual de Hedge de Combustível, que estabelece uma faixa mínima e máxima para

hedge de consumo de combustível em diferentes intervalos de tempo. Esta faixa é determinada por aspectos como a capacidade de repassar variações de preço para as tarifas, antecipação de vendas e contexto competitivo, entre outros fatores.

Além disso, este Manual define as áreas de cobertura, o orçamento de prêmios e outras considerações estratégicas. Estes são avaliados periodicamente e apresentados ao subcomitê de Finanças da LATAM Airlines Group S.A. para revisão.

Por fim, no que se refere aos instrumentos utilizados para hedge de combustíveis, o Manual permite a utilização de Swaps e Opções Combinadas para mitigar os riscos associados às flutuações de preços.

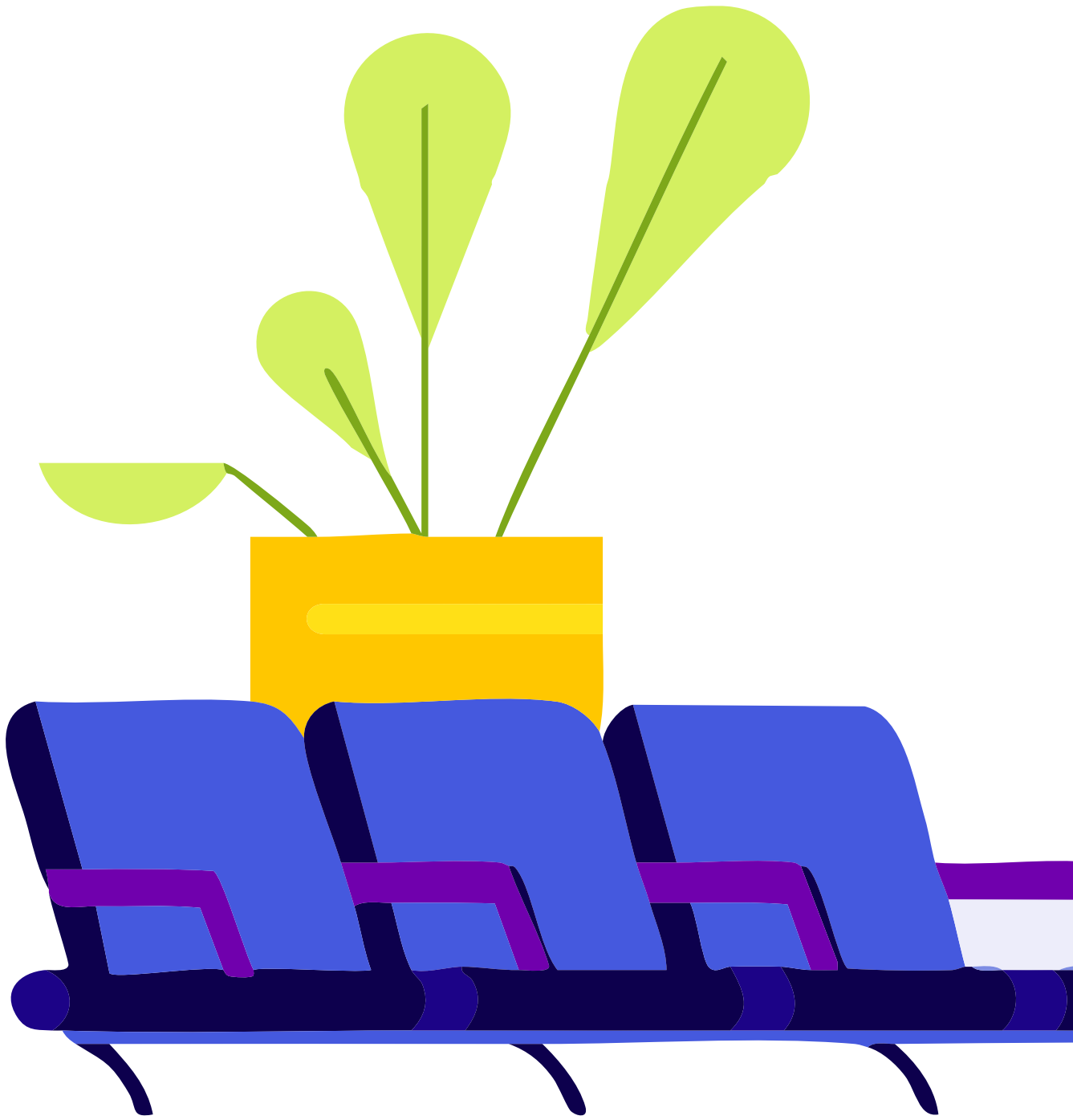
II. I. Risco de taxa de juros nos fluxos de caixa

A incerteza existente quanto ao comportamento do mercado, às políticas governamentais e do banco central e, portanto, à evolução das taxas de juros, gera um risco associado principalmente à dívida da LATAM Airlines Group S.A. — especialmente a dívida sujeita a taxas de juros variáveis — bem como aos investimentos que detém. Isso ocorre porque o risco derivado das taxas de juros sobre a dívida atual se materializa como o impacto nos fluxos de caixa futuros relacionados aos instrumentos financeiros. Assim, um aumento nas taxas de juros pode se traduzir em um maior fluxo de caixa de pagamentos de juros, e vice-versa.

A exposição da LATAM Airlines Group S.A. ao risco de flutuações nas taxas de juros de mercado está intimamente ligada às obrigações de longo prazo com taxas variáveis, principalmente.

Por outro lado, a variação das taxas de juros é fortemente influenciada pelo estado da economia global e local em cada país onde o grupo LATAM opera. Uma mudança na perspectiva econômica de longo prazo pode alterar as taxas, além de possíveis intervenções governamentais que podem aumentá-las ou reduzi-las, entre outras medidas adotadas em resposta a situações específicas ou para administrar metas de inflação.

Portanto, para mitigar o impacto de um possível aumento nas taxas de juros, a LATAM Airlines Group S.A. poderá recorrer à utilização de swaps de taxas de juros, swaptions ou outros derivativos financeiros.



III. Riscos cambiais

A moeda funcional utilizada pela LATAM Airlines Group S.A. é o dólar americano, e há dois tipos de riscos associados à taxa de câmbio: risco de fluxo de caixa e risco de balanço.

O risco de fluxo de caixa é uma consequência da posição de receitas líquidas e custos denominados em moedas diferentes do dólar americano. Nesse sentido, a LATAM Airlines Group SA vende seus serviços tanto em dólares americanos quanto em moedas locais. No negócio de passageiros internacionais, a maioria das tarifas é baseada no dólar americano, enquanto uma proporção menor é baseada no euro. Por outro lado, em seus negócios domésticos, a maioria das tarifas é encontrada em moeda local.

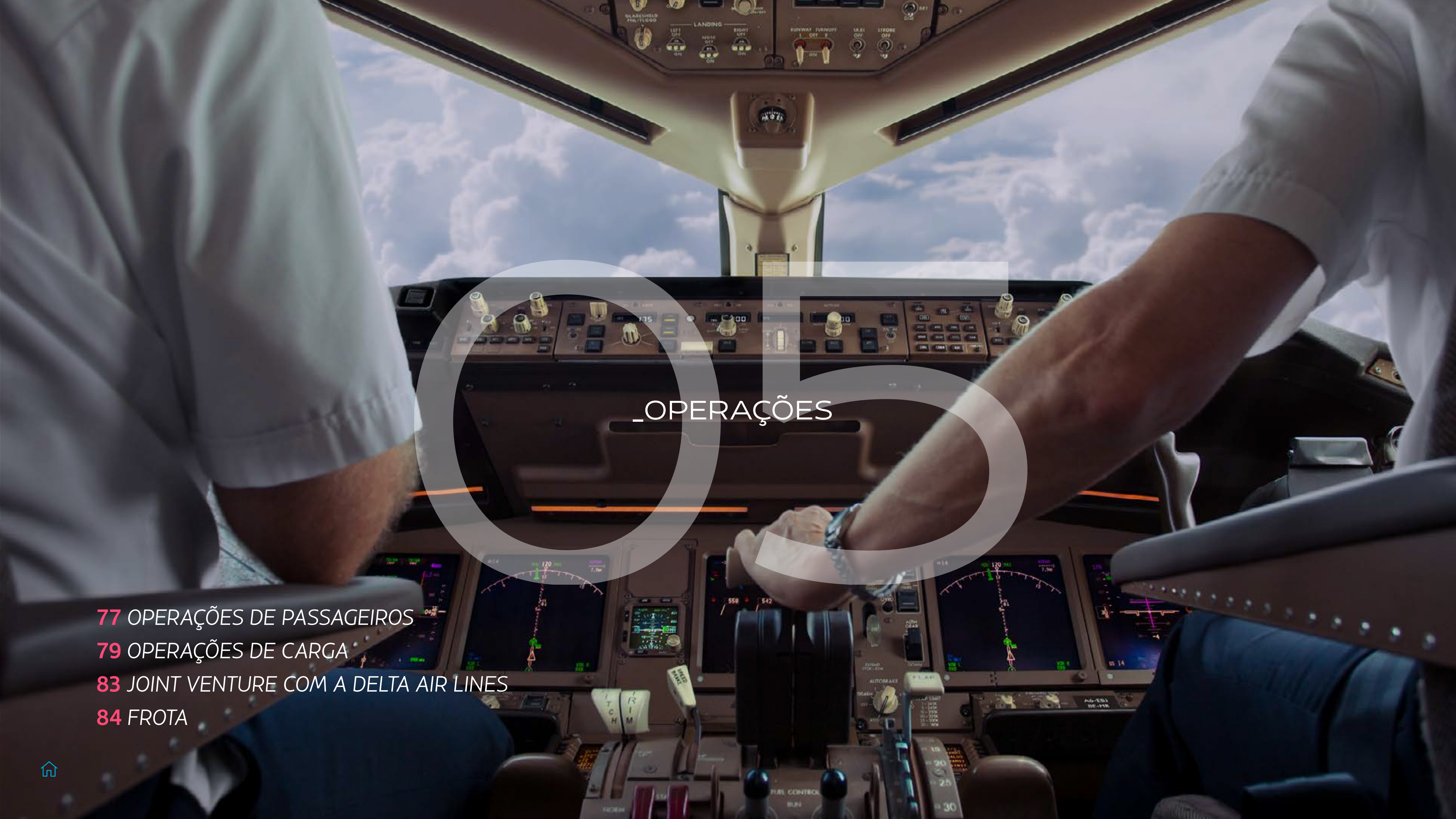
Quanto às despesas, algumas delas são denominadas em dólares americanos ou em moedas equivalentes ao dólar americano, como combustível e arrendamento de aeronaves. Em vez disso, outras despesas, como remuneração, são principalmente denominadas em moedas locais.

Dessa forma, a LATAM Airlines Group S.A. está exposta às flutuações em várias moedas — principalmente, o real brasileiro. De fato, até 31 de dezembro de 2024, a LATAM Airlines Group S.A. manteve hedges para o real brasileiro totalizando US\$ 180 milhões para 2025.

Por outro lado, o risco de balanço surge quando os itens registrados no balanço são expostos a variações cambiais. Isso acontece porque esses itens são expressos em uma unidade monetária diferente da moeda funcional e devem ser convertidos para a moeda funcional relevante. Nesse contexto, o principal fator de descasamento ocorre na LATAM Airlines Brasil S.A., cuja moeda funcional é o real brasileiro, e a maioria dos seus ativos e passivos são denominados em dólares americanos. Essa diferença tem impacto direto no resultado da LATAM Airlines Group S.A. em caso de alterações no valor do real brasileiro.

Embora a LATAM Airlines Group S.A. possa assinar contratos de derivativos de hedge para se proteger contra o impacto de uma potencial valorização ou desvalorização da moeda em relação à moeda funcional utilizada, durante 2024, nenhuma proteção foi feita contra o risco do balanço patrimonial.





3 OPERAÇÕES

77 OPERAÇÕES DE PASSAGEIROS

79 OPERAÇÕES DE CARGA

83 JOINT VENTURE COM A DELTA AIR LINES

84 FROTA



OPERACIONES

NCG 519: 6.1.I SETOR INDUSTRIAL E 6.2.I NEGOCIOS

OPERAÇÕES DE PASSAGEIROS EM 2024



82

MILHÕES DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS



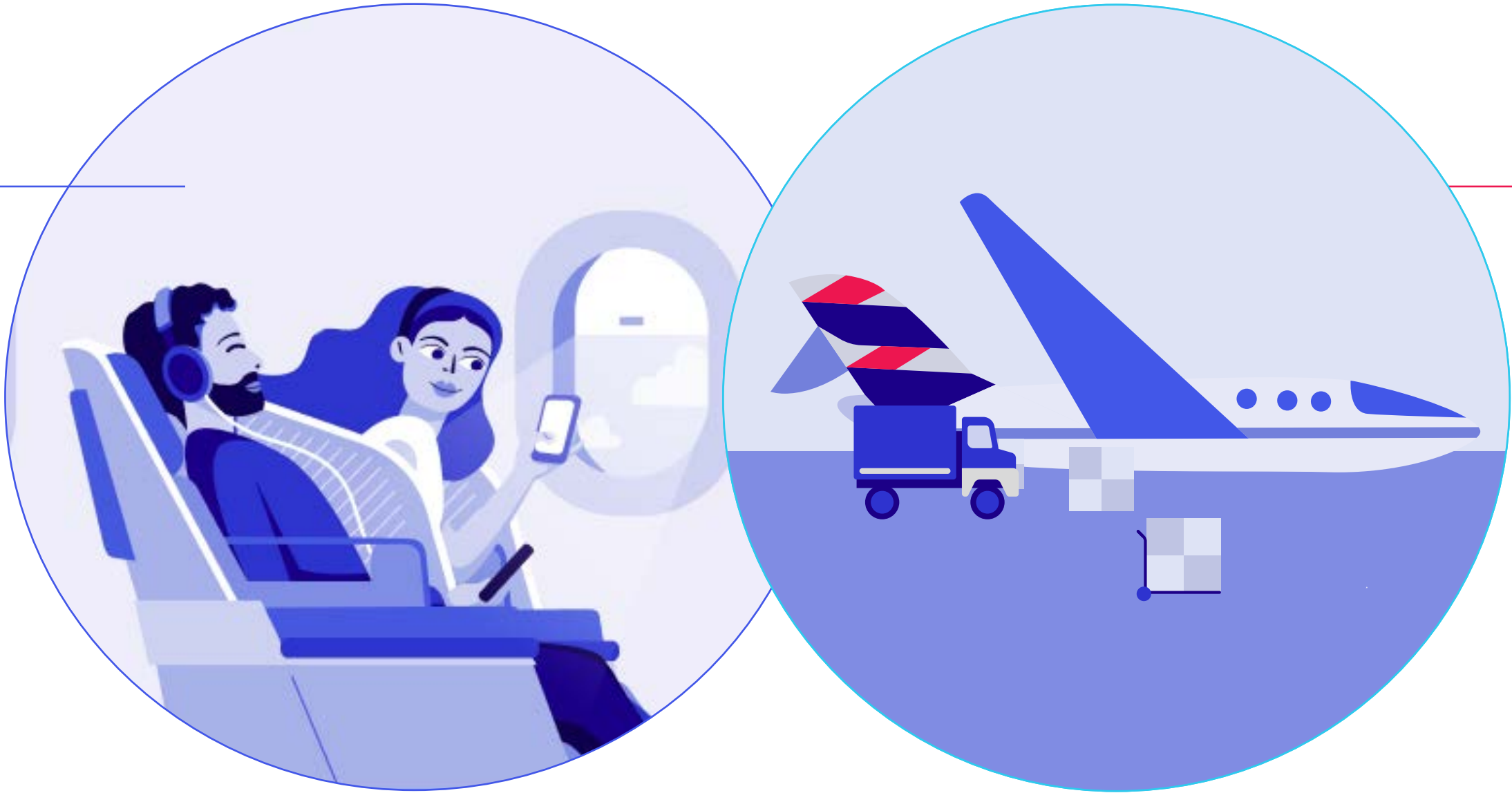
27

PAÍSES



151

DESTINOS



+16,8% TRÁFEGO CONSOLIDADO (RPK¹)
vs. 2023

+15,1% CAPACIDADE (ASK²)
vs. 2023

TRÁFEGO CONSOLIDADO (RTK³) +16,9%
vs. 2023

CAPACIDADE (ATK⁴) +12,5%
vs. 2023

OPERAÇÕES DE CARGA EM 2024

998

MIL TONELADAS TRANSPORTADAS



31

4 DESTINOS SOMENTE DE CARGA



163

12 DESTINOS SOMENTE DE CARGA



¹RPK: Sigla para “passageiro-quilômetro receitas”.

²ASK: Sigla para “assentos-quilômetros disponíveis”.

³RTK: Sigla para “toneladas-quilômetros de receitas”.

⁴ATK: Sigla para “toneladas-quilômetros disponíveis”.

OPERAÇÃO DE PASSAGEIROS

NCG 519: 6.1.II SETOR INDUSTRIAL
GRI 3-3, 2-1 E 2-6

Em 2024, o grupo LATAM transportou mais de 82 milhões de passageiros — um aumento de 11,0% em relação ao ano anterior. Enquanto isso, a capacidade, que é medida em ASK (sigla para “assento-quilômetro disponível”), cresceu 15,1% em comparação a 2023.

BRASIL

As operações domésticas no Brasil atingiram uma capacidade ASK (sigla para “assento-quilômetro disponível”) 7,1% maior em 2024 em relação ao ano anterior, transportando um total de 34,8 milhões de passageiros. Por outro lado, a demanda, medida em RPK (sigla para “passageiro-quilômetro receitas”), cresceu 9,1% em relação a 2023, com um fator de carga de 82,4% — 1,5 ponto percentual maior que no ano anterior.

PAÍSES DE LÍNGUA ESPANHOLA

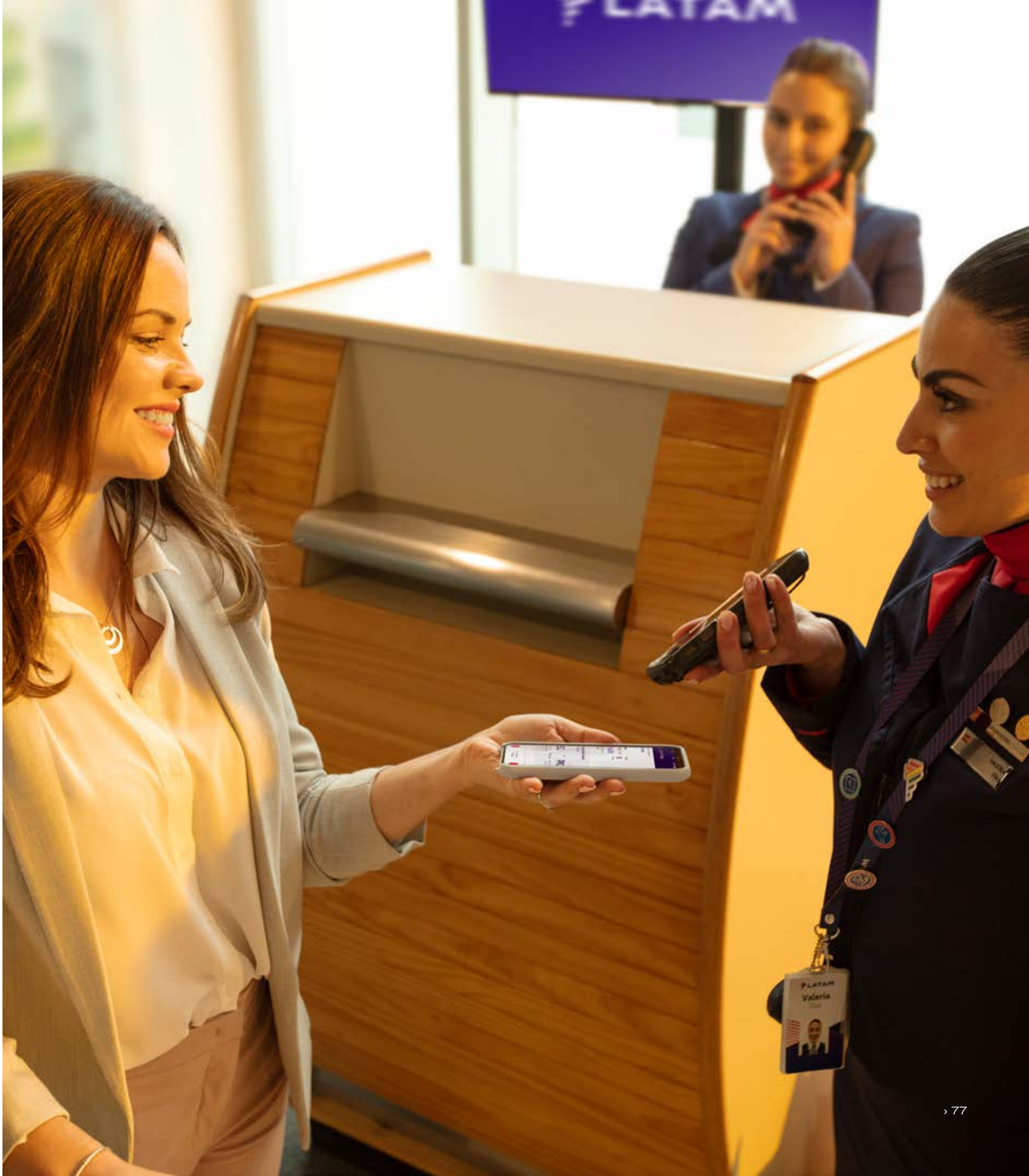
Por sua vez, nos países de língua espanhola (Chile, Colômbia, Equador e Peru), a oferta doméstica medida em ASK (sigla para “assento-quilômetro disponível”) cresceu 11,4%, enquanto a demanda medida em RPK (sigla para “passageiro-quilômetro receitas”) aumentou 11,8% durante 2024. Ao mesmo tempo, o fator de carga foi de 82,3%, 0,3 ponto percentual a mais que em 2023. Além disso, foram transportados um total de 31,1 milhões de passageiros.

MERCADO INTERNACIONAL

Por outro lado, no mercado internacional, que considera voos dentro das Américas (América do Norte, Central e do Sul) e para outros três continentes (África, Europa e Oceania), a oferta de passageiros do grupo LATAM, medida em ASK (sigla para “assento-quilômetro disponível”), aumentou 21,7% em 2024 em comparação a 2023, enquanto a demanda de passageiros, medida em RPK (sigla para “receitas de passageiro-quilômetro”), aumentou 23,4% no mesmo período. Nesse contexto, 16 milhões de passageiros voaram para destinos internacionais em 2024, atingindo um fator de carga de 86,1% — 1,2 ponto percentual a mais que em 2023.

NOVAS ROTAS

Em 2024, a LATAM introduziu 23 novas rotas: 10 internacionais, 8 domésticas no Brasil e 5 em países de língua espanhola (Chile, Colômbia, Equador e Peru). Entre elas, estão o reinício do voo entre Santiago (Chile) e Sydney (Austrália) — a rota mais longa de sua malha — permitindo que os passageiros completem a viagem em menos de 15 horas sem escalas, bem como o voo direto entre Lima (Peru) e Montego Bay, principal destino turístico da Jamaica.



DETALLE POR FILIAL AL 2024

NCG 519: 6.1.II SETOR INDUSTRIAL

BRASIL	CHILE	COLÔMBIA	EQUADOR	PERU
52Destinos domésticos 39%Participação de mercado Principais concorrentes Gol e Azul	17Destinos domésticos 63%Participação de mercado Principais concorrentes SKY Airlines e JETSMART	18Destinos domésticos 29%Participação de mercado Principais concorrentes Avianca, JetSMART, EasyFly, Satena e Copa Airlines Colombia (Wingo)	7Destinos domésticos 45%Participação de mercado Principais concorrentes Avianca e Aeroregional	17Destinos domésticos 64%Participação de mercado Principais concorrentes SKY Airlines Peru, JetSMART, Star Peru e Atsa Airlines

Fonte: site da ANAC (Brasil) e participação de mercado considera RPKs em dezembro de 2024.

Fonte: site da JAC (Chile) e participação de mercado considera RPKs em dezembro de 2024.

Fonte: site da DGAC (Peru) e a participação de mercado considera o número de passageiros em dezembro de 2024.

Fonte: Diio.net e o mercado considera o ASK em dezembro de 2024.



OPERAÇÃO DE CARGA

GRI 2-6, 3-3 E 203-2

A estratégia das afiliadas de carga do grupo LATAM visa posicioná-las como a opção preferencial de transporte de, para e dentro da América Latina, garantindo altos padrões de segurança e uma estrutura de custos competitiva.

Nessa linha, o foco para fortalecer a preferência do cliente está pautado na confiabilidade, na conveniência e na construção de relacionamentos que impulsionem o crescimento conjunto.

Por outro lado, a competitividade de custos é baseada em altos níveis de produtividade, utilização eficiente da frota e otimização da capacidade. Além disso, o grupo LATAM prioriza a agilidade para se adaptar às mudanças na demanda e nas necessidades do mercado, combinando processos de gestão robustos com um relacionamento próximo com seus clientes.

Em termos de gestão de risco, as afiliadas de carga do grupo LATAM focam em desafios-chave, como choques na demanda, mudanças na concorrência e concentração excessiva de clientes. Nesse sentido, elas participam ativamente da Mesa de Riscos do grupo LATAM, onde os riscos são avaliados e mitigados trimestralmente, garantindo a adaptação do negócio e o alcance de suas metas estratégicas.



Esses indicadores são monitorados trimestralmente para garantir o cumprimento das metas, mas também são revisados mensalmente com mais detalhes.

MÉTRICAS E OBJETIVOS

Para as afiliadas de carga do grupo LATAM, as principais metas são estabelecidas quantitativamente no segundo trimestre de cada ano e abrangem quatro áreas principais:



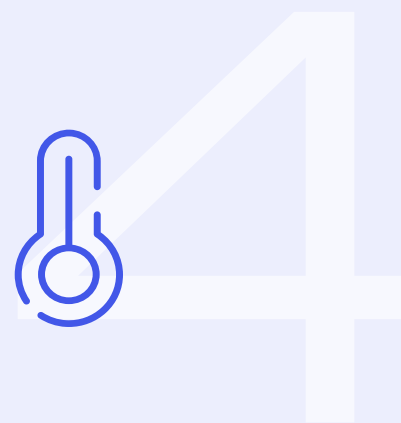
Rentabilidade do negócio e retorno do investimento na frota de carga



Qualidade do serviço



Preferência do cliente



Sustentabilidade

**As afiliadas de carga do grupo
LATAM são participantes
estratégicos no comércio e
fornecimento da América Latina.**

NCG 519: 6.1.I SETOR INDUSTRIAL

As operações de carga do grupo LATAM, que representam 12,2% das receitas consolidadas, destacam-se pela ampla cobertura e densidade de malha, além da expertise em movimentação e cuidado de carga. Entre os produtos mais relevantes transportados estão flores, peixes e frutas nas exportações da região, assim como produtos tecnológicos, peças críticas de reposição e produtos farmacêuticos nas importações para a região.

Em termos absolutos, ao longo de 2024, foram transportadas 998 mil toneladas de carga, o que representa um aumento de 5,6% em relação ao valor reportado em 2023. Enquanto isso, as receitas de carga aumentaram 12,2% no período em relação a 2023. Ao mesmo tempo, o fator de carga foi de 53,7%, enquanto a capacidade de carga, que é medida em ATK (sigla para “tonelada-quilômetro disponível”), aumentou 12,5% em relação a 2023.

Por outro lado, durante 2024, o grupo LATAM aumentou sua capacidade na rota Europa-América do Sul com a adição de duas novas frequências semanais, totalizando 12 frequências. No Chile, o grupo LATAM iniciou as operações no armazém Fast Export, um dos três terminais de exportação em Santiago, após obter a concessão correspondente.

Esses avanços refletem o comprometimento dos operadores de carga do grupo LATAM com a inovação e a excelência em seus serviços, fortalecendo sua rede e melhorando a experiência do cliente.



CERTIFICAÇÕES

Desde 2022, o grupo LATAM é pioneiro na indústria global ao obter a certificação do Centro de Excelência para Validadores Independentes (CEIV) para Baterias de Lítio, concedida pela Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA).

Esta certificação garante o manuseio e transporte seguro de baterias de lítio em toda a cadeia de suprimentos, dada sua alta combustibilidade. De fato, o processo de transporte deve atender a rigorosos padrões internacionais que vão desde a fabricação, testes e embalagem até a rotulagem e a documentação correspondente.

Nesse contexto, as afiliadas de carga do grupo LATAM passaram com sucesso pelo processo de auditoria, confirmando a qualidade de seus controles e medidas de mitigação de riscos, que também se aplicam às operações de passageiros.

Além disso, desde 2017, o grupo LATAM também detém a certificação CEIV Pharma da IATA, que garante a integridade dos produtos farmacêuticos durante o transporte, especialmente aqueles que exigem controle de temperatura. De fato, os operadores de carga do grupo LATAM e seu armazém em Miami (Estados Unidos) renovaram recentemente esta certificação, atendendo aos mais altos padrões de qualidade. Este armazém também foi recertificado em outubro de 2024 sob a ISO 14001:2015.

Além disso, ampliando seu escopo, o armazém de importação da Fast Air em Santiago (Chile) obteve a certificação CEIV Pharma, consolidando sua posição como parceiro confiável no transporte de produtos farmacêuticos para o Chile e garantindo

o cumprimento dos mais rigorosos padrões de segurança e confiabilidade.

MEDIDAS DE SEGURANÇA

Os operadores de carga do grupo LATAM possuem procedimentos para garantir a integridade das operações e o cumprimento das regulamentações internacionais, evitando o transporte de armas, drogas ou espécies não autorizadas. Algumas das principais medidas implementadas são:

● *Informações Antecipadas de Pré-Carga (PLACI):*

Permite fornecer informações detalhadas sobre a carga antes do embarque, permitindo a identificação antecipada de riscos em conformidade com os requisitos da União Europeia.

● *Triagem Avançada de Carga Aérea (ACAS):*

Exige o envio antecipado de dados de segurança da carga às autoridades dos EUA, permitindo uma análise de risco pré-embarque.

● *Certificação ACC3:*

Ela garante que as companhias aéreas que transportam carga para a União Europeia a partir de aeroportos de países terceiros cumpram padrões de segurança rigorosos.

● *Inspeções de carga:*

Inspeções detalhadas são realizadas usando tecnologia certificada, como raios X, equipamentos de detecção

de vestígios de explosivos (ETD) e equipes K9.

● *Controle de Acesso e Vigilância:*

Garante que somente pessoal autorizado tenha acesso às áreas de carga por meio do uso de crachás de acesso (TILAN), câmeras de vigilância (CFTV) e perímetros de segurança controlados.

● *Auditorias de Segurança:*

Auditorias regulares são realizadas para avaliar e reforçar as medidas de segurança implementadas.

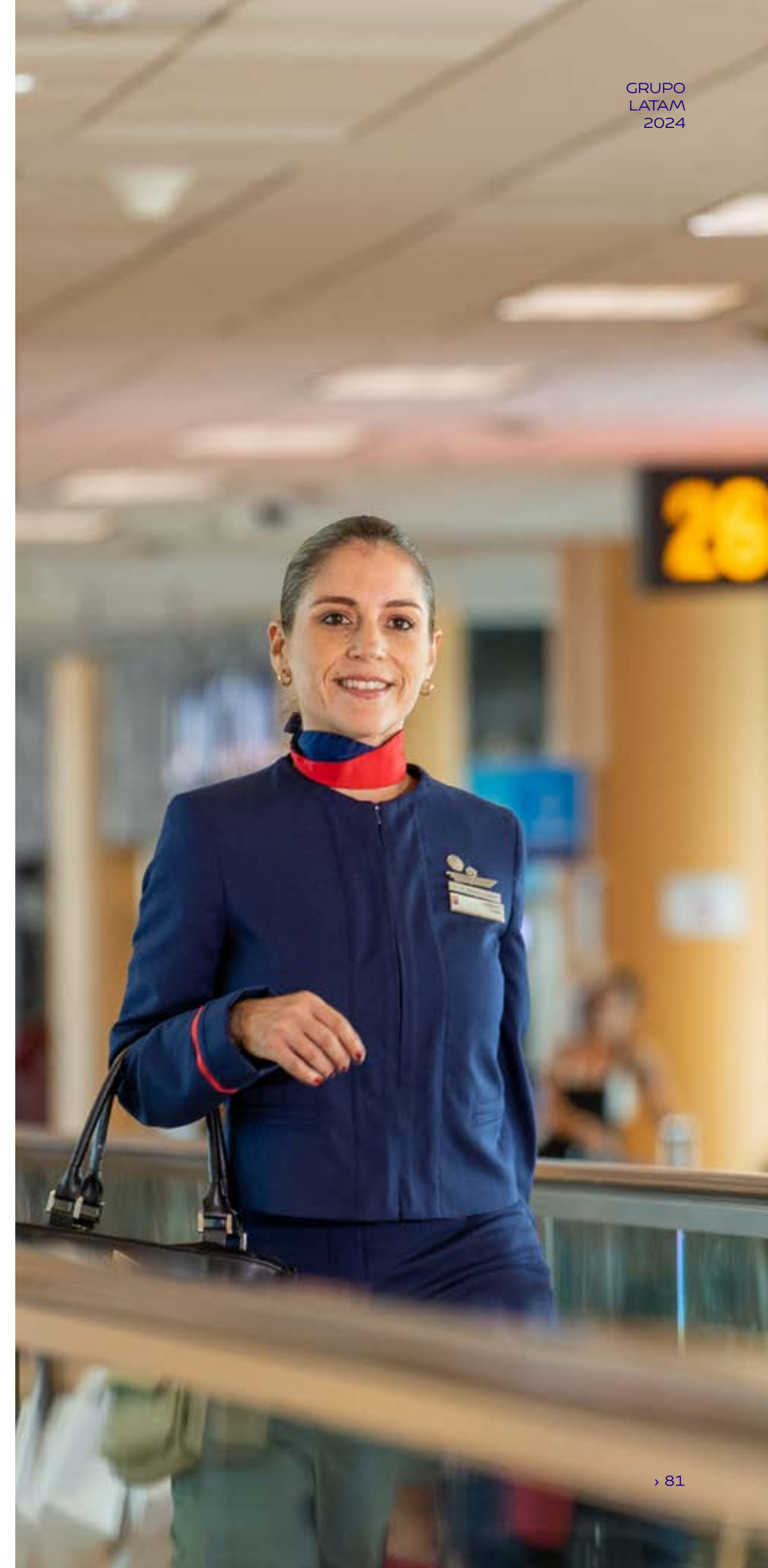
● *Treinamento de equipe:*

O pessoal dos operadores de carga do grupo LATAM é treinado para identificar itens suspeitos, implementar procedimentos de segurança e lidar com emergências. Além disso, a empresa trabalha em estreita colaboração com os fornecedores para evitar embarques arriscados.

● *Colaboração com autoridades e agências:*

Os operadores de carga do grupo LATAM trabalham em conjunto com autoridades locais e internacionais para compartilhar informações e garantir a conformidade com as regulamentações globais de segurança.

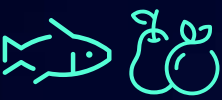
Com essas medidas, os operadores de carga do grupo LATAM reforçam seu compromisso com a segurança, posicionando-se como referência em transporte de cargas confiável e seguro.



APOIO ÀS INDÚSTRIAS EXPORTADORAS NA AMÉRICA DO SUL

Participações de mercado

GRI 203-2



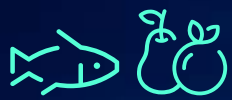
BRASIL

94%

dos peixes

28%

de frutas e vegetais



CHILE

54%

dos peixes

75%

de frutas e vegetais



COLÔMBIA

44%

das flores



EQUADOR

71%

das flores



PERU

55%

de frutas e vegetais

Embarques farmacêuticos

Devido à sua sólida rede especializada, em 2024, as afiliadas de carga do grupo LATAM conseguiram transportar 34% mais cargas farmacêuticas, representando um aumento de 22% em “toneladas farmacêuticas” em comparação a 2023.

Da mesma forma, graças à coordenação com clientes, autoridades e fornecedores, os operadores de carga do grupo LATAM abriram uma nova rota no Chile para transportar radiofármacos. Isso visa dar suporte aos diagnósticos de câncer, marcando um importante passo à frente em seu compromisso com o setor de saúde.

Fonte: WorldACD, incluindo as afiliadas ABSA, LANCO, LATAM Cargo e afiliadas de passageiros do grupo LATAM até 2024.

AMBIENTE COMPETITIVO

6.1.ii SETOR INDUSTRIAL

O negócio de carga na região é altamente competitivo, pois as transportadoras internacionais e regionais frequentemente têm capacidade disponível em suas operações de carga . Na região, o grupo LATAM tem conseguido manter sólidas participações de mercado por meio da utilização eficiente da frota e da rede.

Os principais concorrentes podem ser divididos em três categorias:

Companhias aéreas híbridas, que operam frotas mistas de aeronaves de barriga e cargueiras, como Air France-KLM-MartinAir, Lufthansa, Qatar, Ethiopian, Korean Airlines e Avianca.

Transportadoras de carga pura, como Atlas e Cargolux.

Transportadoras que usam apenas porões de carga de aeronaves de barriga, como IAG Group (British Airways, Iberia e suas afiliadas), American Airlines e United Airlines.

JOINT VENTURE COM A DELTA AIR LINES

GRI 2-6

Em 2024, houve um progresso estratégico significativo no âmbito da joint venture entre o grupo LATAM e a Delta Air Lines, que comemorou seu segundo ano. Alguns dos marcos mais notáveis são:

● **Ampla conectividade para clientes:**

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

● **Alcance mais amplo:**

Em fevereiro de 2024, o Equador e o negócio de carga foram adicionados ao escopo da joint venture, melhorando significativamente a conectividade entre a América do Sul (Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Paraguai, Peru e Uruguai) e a América do Norte (Canadá e Estados Unidos).

● **Crescimento da capacidade:**

A capacidade (ASK, que significa “assento-quilômetro disponível”) aumentou 19% em 2024 em relação a 2023, impulsionada pelo crescimento nas rotas existentes e pelo lançamento da nova rota Santiago (Chile) - Orlando (Estados Unidos), operada pelo grupo LATAM.

● **Melhoria na experiência de viagem:**

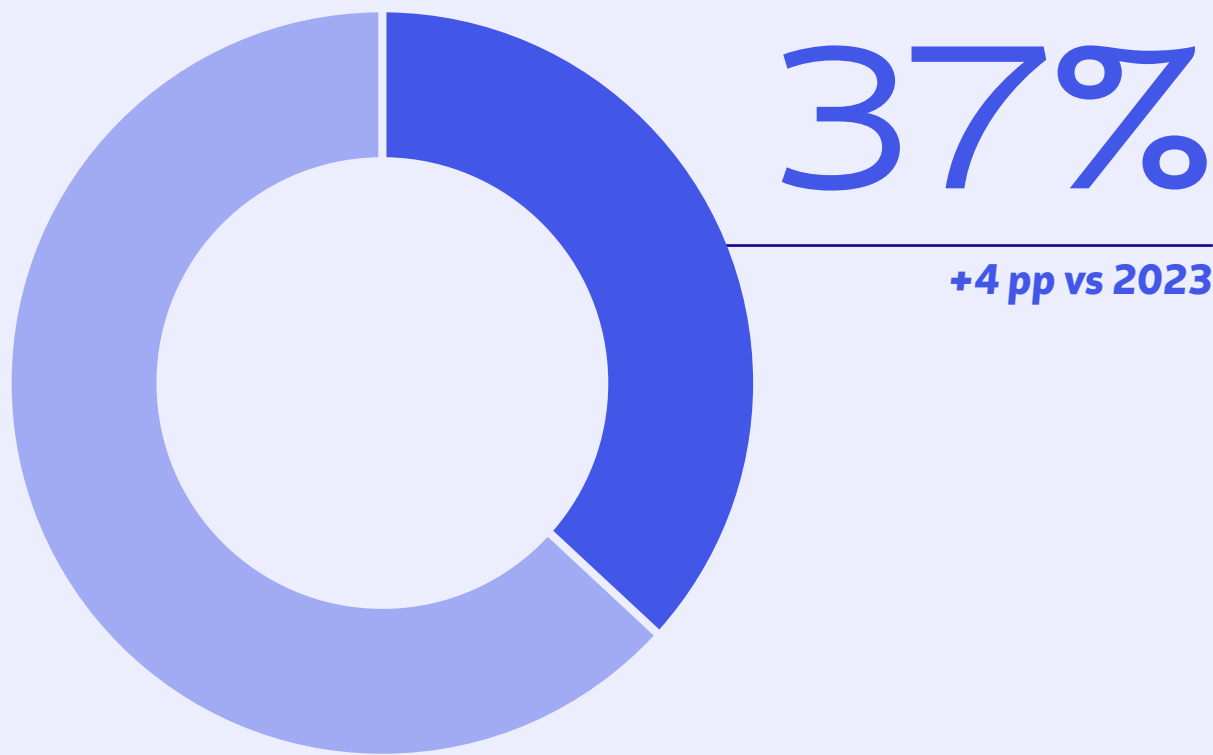
Diversas iniciativas foram implementadas para otimizar a experiência do cliente, como a seleção de assentos em voos operados pela Delta Air Lines e comercializados pelo grupo LATAM, a abertura de Joint Venture Desks (JV Desks) nos principais aeroportos e o reconhecimento a bordo de passageiros Top Tier em programas de passageiro frequente (passageiros com categorias como Platinum, Black e Black Signature dentro do programa LATAM Pass).

32.000 
Viagens

 8 MILHÕES
de assentos

 5 MILHÕES
passageiros transportados

PERCENTUAL DE CAPACIDADE COMPARTILHADA¹



NOVAS ROTAS LANÇADAS

Grupo LATAM



São Paulo (Brasil) - Los Angeles (Estados Unidos)
Bogotá (Colômbia) - Orlando (Estados Unidos)
Lima (Perú) - Atlanta (Estados Unidos)
Santiago (Chile) - Orlando (Estados Unidos)

Delta Air lines



Atlanta (Estados Unidos) - Cartagena (Colômbia)
Nova York (Estados Unidos) - Rio de Janeiro (Brasil)

¹ Com base em ASKs (sigla para “assento-quilômetro disponível”) e calculado nos países onde a joint venture opera, que incluem Brasil, Canadá, Colômbia, Chile, Equador, Estados Unidos, Paraguai, Peru e Uruguai. O Equador está incluído na base de 2023 para fins comparativos. / Fonte: Diio.net.

FROTA

GRI 3-3
SASB TR-AL-000.F

Em 31 de dezembro de 2024, a frota do grupo LATAM consistia em 347 aeronaves utilizadas para operações de passageiros e carga. Possui uma frota de aeronaves wide-body para voos internacionais e uma frota de aeronaves narrow-body para operações regionais na América do Sul, além de uma frota cargueira dedicada.

REVISÕES DE FROTA

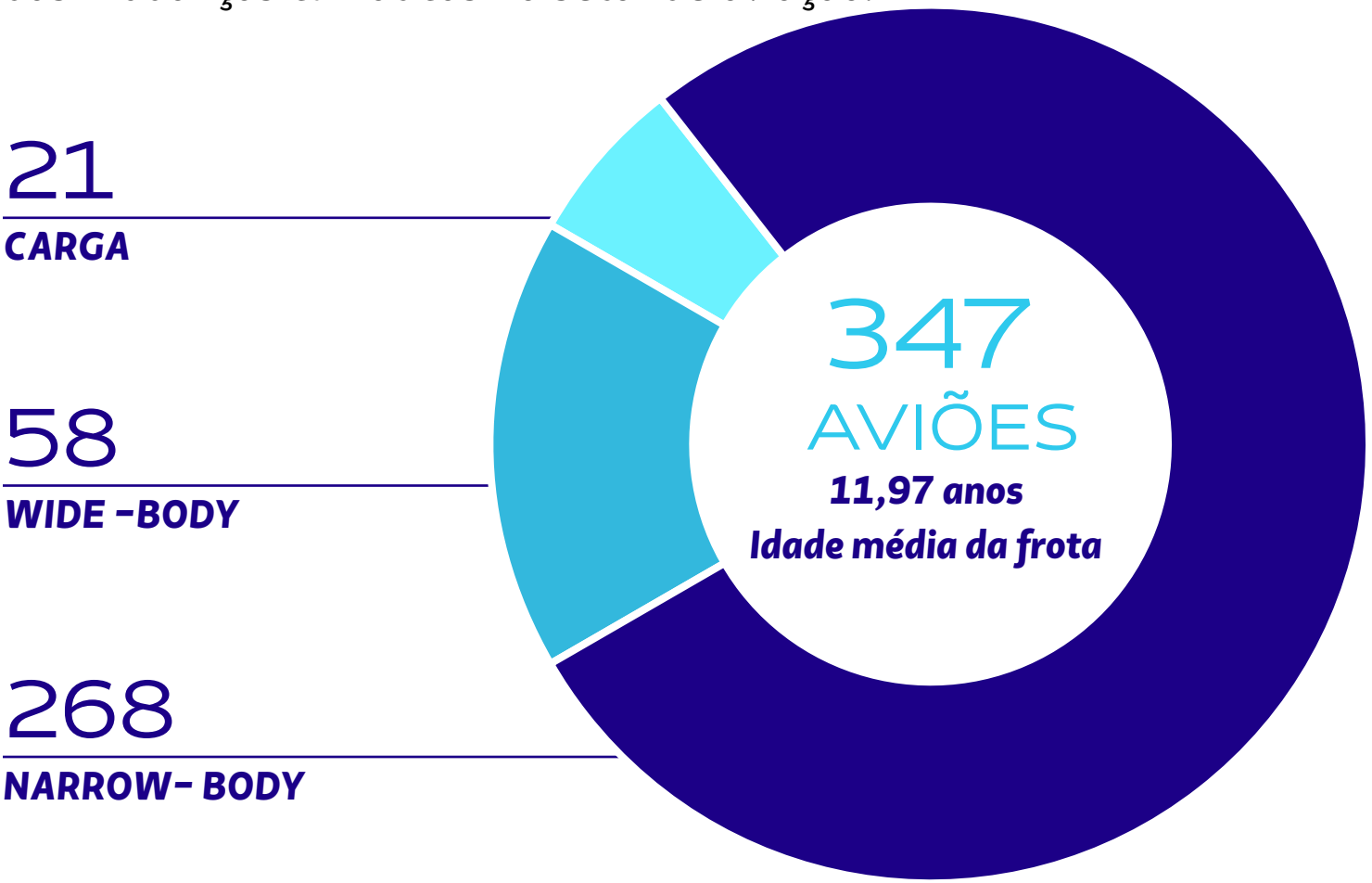
Em 2024, o grupo LATAM continuou avançando em seu compromisso de ter uma frota preparada para oferecer uma experiência de viagem mais segura, confortável e eficiente. Assim, durante o período, incorporou uma aeronave wide-body Boeing 787-9, um modelo de última geração que emite 20% menos CO2 do que um avião médio de gerações anteriores, de acordo com dados de seu fabricante. Também incorporou duas aeronaves wide-body adicionais em arrendamentos de curto prazo.

Da mesma forma, o grupo LATAM adquiriu seis A320neo e sete A321neo — modelos que são equipados com tecnologia mais econômica em termos de combustível em comparação com versões mais antigas e, portanto, têm menores emissões de carbono associadas. De fato, de acordo com os dados do fabricante, ambos são 20% mais econômicos em termos de combustível e reduzem sua pegada acústica em pelo menos 50% em comparação com as gerações anteriores.

Dezesseis aeronaves foram recebidas em 2024, sendo 3 wide-body e 13 de narrow-body.

O grupo também adicionou um cargueiro Boeing 767-300F à sua frota em 2024, por meio da conversão de uma aeronave de passageiros, modelo com moderno sistema de ar-condicionado para transporte de produtos perecíveis, aumentando a versatilidade e a eficiência no transporte de cargas.

Nessa linha, de forma geral, a nova frota do grupo LATAM reflete o compromisso da empresa com a eficiência e a inovação em sustentabilidade, priorizando o investimento em aeronaves modernas que contribuam favoravelmente para a mitigação das mudanças climáticas no setor de aviação.



Aproximadamente US\$ 1,50 bilhão em ativos não onerados (incluindo aeronaves e motores adicionais)



MANUTENÇÃO

As atividades de manutenção, planejamento e retorno de aeronaves em todo o grupo LATAM são realizadas principalmente nas bases de Manutenção, Reparo e Operação (MRO) em São Carlos (Brasil) e Santiago (Chile), que também oferecem serviços a terceiros. Nessa linha, essas instalações, equipadas e certificadas para atender frotas de Airbus e Boeing, forneceram 88% de todos os serviços de manutenção pesada exigidos pelo grupo LATAM, totalizando 1,54 milhão de horas-homem.

O MRO de São Carlos pode atender simultaneamente até nove aeronaves e possui 23 oficinas técnicas especializadas. Em 2024, a LATAM Airlines Brasil investiu US\$ 7 milhões em sua modernização. Por outro lado, o MRO de Santiago (Chile) possui dois hangares que podem atender simultaneamente duas aeronaves wide-body e duas narrow-body, e possui 11 oficinas de suporte para manutenção. A LATAM também realiza inspeções em Lima (Peru) para a frota da família Airbus A320 e em Guarulhos (Brasil) para a frota da família Airbus A320 e Boeing 777. Durante 2024, o MRO da LATAM realizou 435 serviços, incluindo 209 C-checks e 226 inspeções especiais na frota do grupo LATAM.

Já a manutenção de linha, com tarefas preventivas e corretivas, atua em diversas bases pela América do Sul e Estados Unidos, totalizando 2,8 milhões de horas-homem em 2024.

Vale destacar que o grupo LATAM também investe na modernização de motores para melhorar a eficiência e reduzir sua pegada de carbono. Dentro dessa estrutura, implementou o APU 131-9A em sua frota A320-200, alcançando economia de combustível de 2,5% ao ano.

Implementação de tecnologia avançada

Nos últimos anos, a área de Manutenção do grupo LATAM obteve resultados positivos e estáveis; no entanto, os desafios futuros que a indústria enfrenta exigem cada vez mais um progresso significativo no desempenho. Por isso, o e-Mantto, uma tecnologia projetada para gerenciar com eficiência a manutenção de suas aeronaves, foi implementado como parte da estratégia de transformação digital do grupo LATAM. Nesse contexto, em 2024, o grupo LATAM consolidou 15 esquadrões — equipes multidisciplinares diretamente vinculadas ao e-Mantto. De fato, essas equipes se caracterizam por sua autonomia e seu foco em objetivos específicos relacionados à gestão e otimização da manutenção de aeronaves, combinando diversas habilidades para resolver problemas de forma eficiente e rápida. Como resultado, as conquistas foram avassaladoras: menos interrupções operacionais, redução significativa de estoque, custos mais baixos e processos simplificados que beneficiaram centenas de funcionários.

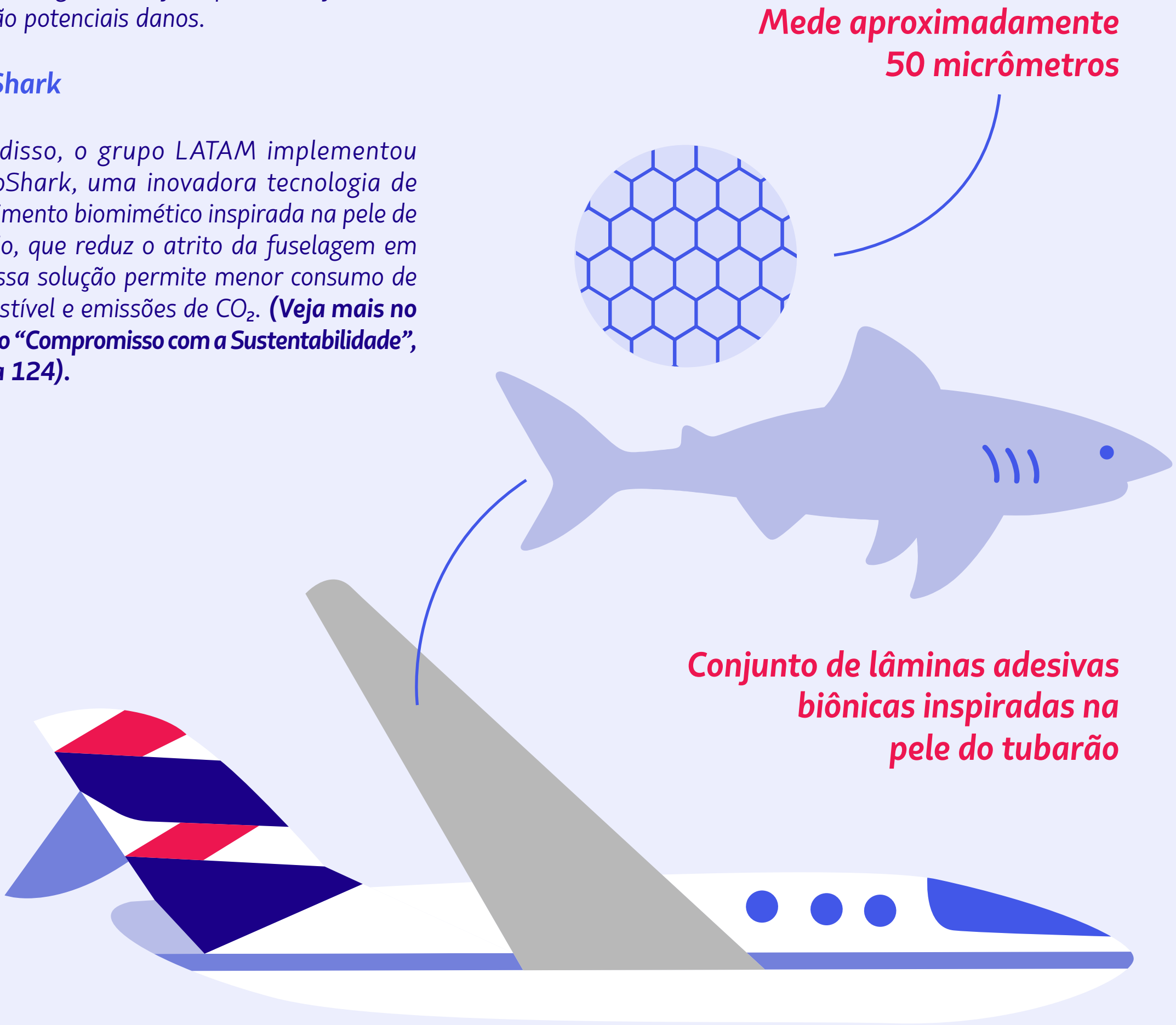
Assim, o e-Mantto provou ser tão eficiente que seu impacto na produtividade é equivalente a operar uma aeronave adicional, refletindo sua contribuição para o desempenho geral do grupo LATAM. Até o final do ano, essa tecnologia já havia sido implementada em duas aeronaves B777.

Além disso, desde 2019, o Centro de Manutenção de São Carlos (MRO) utiliza drones para inspeção

de aeronaves, tornando esse processo 12 vezes mais eficiente que o método tradicional. Os drones tiram imagens detalhadas da fuselagem e usam inteligência artificial para identificar com precisão potenciais danos.

AeroShark

Além disso, o grupo LATAM implementou o AeroShark, uma inovadora tecnologia de revestimento biomimético inspirada na pele de tubarão, que reduz o atrito da fuselagem em voo. Essa solução permite menor consumo de combustível e emissões de CO₂. **(Veja mais no capítulo “Compromisso com a Sustentabilidade”, página 124).**



Frota operacional em 31 de dezembro de 2024

	ATIVO DE DIREITO DE USO SEGUNDO IFRS 16 (QUANTIDADE)	IMÓVEL, PLANTA E EQUIPAMENTO (QUANTIDADE)	TOTAL (QUANTIDADE)
FROTA DE PASSAGEIROS ¹			
Narrow-body			
Airbus A319-100	13	27	40
Airbus A320-200	86	49	135
Airbus A320neo	3	27	30
Airbus A321-200	19	30	49
Airbus A321neo	0	14	14
Wide-body			
Boeing 767-300ER	9	0	9
Boeing 777-300ER	10	0	10
Boeing 787-8	4	6	10
Boeing 787-9	2	25	27
Total	146	178	324
ARRENDAMENTOS DE CURTO PRAZO			
Airbus A330-200	0	2	2
Total	0	2	2
FROTA CARGUEIRA			
Boeing 767-300F	20	1	21
Total	20	1	21
Frota total	166	181	347

¹ Todos os porões de aeronaves de passageiros estão disponíveis para carga. 2 Inclui 2 aeronaves Airbus A319-100 classificadas como ativos não circulantes e disponíveis para venda. 3 Inclui 2 aeronaves de carga Airbus B767-300 classificadas como ativos não circulantes e disponíveis para venda.
Para mais informações sobre 2 e 3, consulte as Demonstrações Financeiras Consolidadas e Auditadas.



Características da frota

	COMPRIMENTO (M)	ENVERGADURA (M)	ASSENTOS	VELOCIDADE DE CRUZEIRO (KM/H)	PESO MÁXIMO DE DECOLAGEM (KG)
Operação de passageiros – frota de curta distância/narrow-body em 31 de dezembro de 2024					
Airbus A319-100	33,8	34,1	144	830	70.000
Airbus A320-200	37,6	34,2	180	830	77.000
Airbus A320-200neo	37,7	34,3	180	830	77.000
Airbus A321-200	44,5	34,4	224	830	89.000
Airbus A321- neo	44,5	35,8	224	800	93.500
Operação de passageiros – Longo curso/wide body em 31 de dezembro de 2024					
Boeing 767-300ER	54,9	47,6	233	851	186.880
Boeing 777-300ER	73,9	64,8	410	894	346.500
Boeing 787-8	56,7	60,2	247	903	227.900
Boeing 787-9	62,8	60,3	300	903	252.650
Operação de carga – Frota em 31 de dezembro de 2024					
Boeing 767 – 300F	54,9	47,6	NA	851	186.880



Instantâneo

UNIDADE		2021	2022	2023	2024
NCG 519: 9. SUSTENTABILIDADE - 9.1 MÉTRICAS SASB					
OPERAÇÕES DE PASSAGEIROS					
SASB TR-AL-000.A, TR-AL-000.B, TR-AL-000.C, TR-AL-000.E					
Capacidade	ASK ¹ - milhões	67.636	113.852	137.251	157.931
Receita passageiro-quilômetro	RPK ² - milhões	50.317	92.588	114.007	133.138
Fator de ocupação	ASK ¹ (%)	74,4	81,3	83,1	84,3
Receitas/ASK ¹	Centavos de US\$	4,9	6,7	7,4	7,1
Total de passageiros transportados	Milhares	40.195	62.467	73.898	82.007
Voos de passageiros por ano	Milhares	N/D	439.309	522.558	567.170
OPERAÇÕES DE CARGA					
SASB TR-AL-000.D					
Capacidade	ATK ³ - milhões	4.788	6.256	7.171	8.066
Receita toneladas-quilômetro	RTK ⁴ - milhões	3.035	3.532	3.704	4.330
Fator de ocupação	ATK ³ (%)	63,4	56,5	51,6	53,7%
Receitas/ATK ³	Centavos de US\$	32,2	27,6	19,9	19,8
Toneladas transportadas	Mil toneladas	801,5	900,6	945,5	998,1

¹ASK: Sigla para “assento-quilômetro disponível”.
²RPK: Sigla para “passageiro-quilômetro receitas “.
³ATK: Sigla para “toneladas-quilômetros disponíveis”.
⁴RTK: Sigla para “receitas tonelada-quilômetro”.





CLIENTES

91 OPERAÇÕES DE PASSAGEIROS

100 OPERAÇÕES DE CARGA

102 INOVAÇÃO

103 CIBERSEGURANÇA E PROTEÇÃO DE DADOS



ELEVE CADA JORNADA

GRI 3-3

As empresas do grupo LATAM, que têm clientes tanto em suas operações de passageiros quanto de carga , sempre acreditaram no poder transformador das viagens, uma convicção que as levou a se comprometer com um propósito que transcende o mero papel de ser uma forma de transporte. Por uma década, sua missão foi “garantir que os sonhos cheguem ao seu destino”. Essa mensagem, que inspirou as empresas do grupo LATAM mesmo nos momentos mais desafiadores, refletiu sua conexão com os objetivos, entes queridos, aspirações e sonhos das pessoas.

Hoje, esse propósito evoluiu. O grupo LATAM aspira ser muito mais do que um facilitador de viagens e negócios; ele busca se tornar parte integrante dos sonhos de seus clientes, comprometendo-se com algo mais profundo, mais ambicioso e significativo em cada experiência que proporciona. Nesse contexto,

seu propósito é redefinido como: “elevar cada jornada, sempre”.

Essa mudança representa uma melhoria significativa em relação ao seu propósito anterior. Enquanto “cuidar” alude a um ato momentâneo, “elevar” incorpora um compromisso contínuo com a melhoria, o progresso e a realização — princípios que são parte essencial do DNA do grupo LATAM.

Enquadrado em um processo que caminha para sua integração tanto na estratégia interna quanto na comunicação externa, esse propósito busca impactar não apenas a experiência dos clientes, mas também a dos funcionários e comunidades locais. Além disso, reforça o compromisso do grupo LATAM em fornecer um serviço excepcional que atenda às necessidades de seus clientes, tanto em suas operações de passageiros quanto de carga , em todas as etapas da viagem ou do processo logístico.



CUIDADO

Foco na hospitalidade, assumindo o papel de anfitrião de viagens para atender às necessidades dos clientes de forma personalizada.



ESCOLHA

Oferecer uma proposta de valor diversificada e adaptada às preferências de cada cliente.



CONFIÁVEL

Executar serviços com eficiência, confiabilidade e seguindo os princípios de ser justos , empáticos , transparentes e simples (JETS).

PONTUALIDADE

Classificada em 4º lugar em pontualidade entre as companhias aéreas globais, sendo a única companhia aérea sul-americana entre as cinco mais pontuais do mundo (Fonte: Cirium).

MELHOR COMPANHIA AÉREA DA AMÉRICA DO SUL

Pela quinta vez, o grupo LATAM foi reconhecido no World Airline Awards 2024 - SKYTRAX.

NPS HISTÓRICO

51 pontos de NPS em passageiros e 56 pontos de NPS em passageiros premium.

CLIENTES DE CARGA

Eles destacaram a capacidade entregue de e para a Europa, o serviço comercial e a qualidade do serviço.

OPERAÇÃO DE PASSAGEIROS

GRI 3-3

Durante 2024, o grupo LATAM redobrou seus esforços para transformar a experiência de viagem, sempre colocando o passageiro no centro de cada melhoria. Focou em oferecer maior conforto, serviços personalizados e tecnologia de ponta que proporciona autonomia e agilidade, garantindo uma experiência única e agradável.

ESTAS SÃO ALGUMAS DAS INICIATIVAS QUE MARCARAM ESTE COMPROMISSO:

Otimização do programa LATAM Pass

1



Modernização da frota para elevar os padrões de serviço

2



Mejor experiencia a bordo

3



Aumento de los servicios premium

4



Más tecnología y personalización

5



Lounges más exclusivos y sostenibles

6



Mejor gestión de equipaje

7



Automatización y atención al cliente

8



1. Optimización del programa LATAM Pass

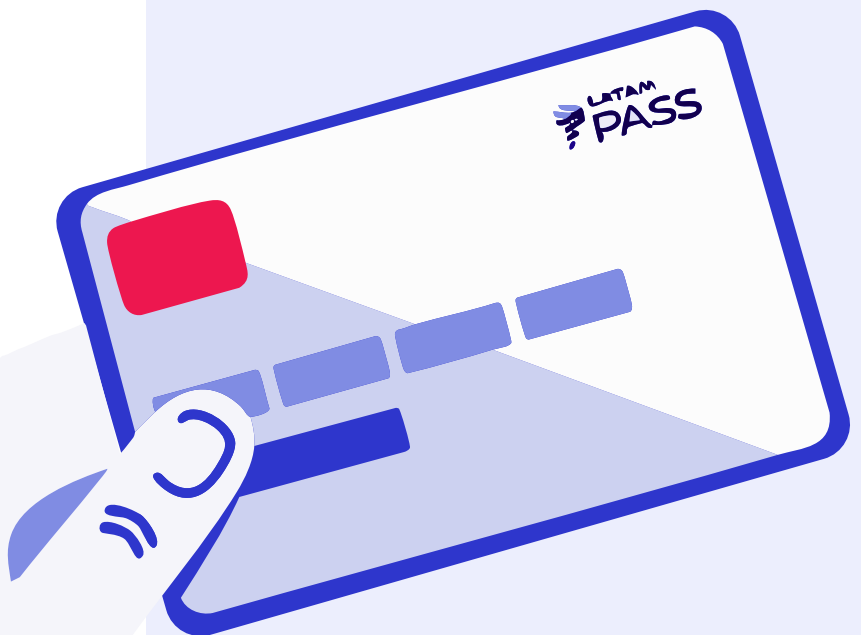
- Lançamento do aplicativo LATAM Pass em países de língua espanhola.
- Incorporação de melhorias significativas na plataforma web para manter os membros melhor conectados e oferecer a eles uma experiência digital excepcional.
- Eliminação da categoria Gold Plus a partir de 2025, para ajustar os limites para atingir o status elite.
- Introdução do Bônus LATAM Pass em 2025. Isso permitirá que todos os membros personalizem sua viagem escolhendo benefícios adicionais além de sua categoria. De fato, cada vez que uma meta de pontos de qualificação for atingida, ele ativará uma lista de possíveis benefícios que os membros podem usar em uma viagem futura, aprimorando sua experiência com benefícios como bagagem gratuita, acesso a lounge VIP, acúmulo de pontos de qualificação ou melhor desempenho em rotas favoritas.
- Eliminação de restrições para acumular pontos qualificados exclusivamente em voos LATAM, graças à expansão da rede da aliança. Isso permite que os membros acumulem pontos sem limitações ao voar com companhias aéreas parceiras, expandindo as oportunidades de atingir o status elite e aproveitar mais benefícios.

49 MILHÕES



de membros LATAM Pass
(+9% vs 2023)

O LATAM Pass, programa de passageiro frequente do grupo LATAM, se destaca como um ativo estratégico e uma fonte essencial de valor. É um pilar central da estratégia de marketing e fidelidade do grupo LATAM, recompensando a fidelidade do cliente, gerando receitas adicionais e promovendo a retenção de usuários. O programa tem cinco categorias elite em 2024: Gold, Gold Plus, Platinum, Black e Black Signature. Essas categorias oferecem benefícios exclusivos, como bônus de acúmulo de milhas, upgrades gratuitos, acesso ao lounge VIP e privilégios de embarque e check-in. Os membros ganham milhas LATAM Pass com base na quantia gasta em passagens, que podem ser trocadas por futuras passagens gratuitas, produtos ou serviços disponíveis no ecossistema de parceiros e no LATAM Pass Shopping Marketplace.



LATAM
PASS

2. Modernização da frota para elevar os padrões de serviço

- Incorporação de quatro aeronaves Boeing 787-9 na operação, que apresentam novos interiores de cabine, um sistema de entretenimento a bordo (IFE) reformulado — incluindo telas e opções de entretenimento como filmes, música e jogos — e melhorias tecnológicas, como conectividade Bluetooth para fones de ouvido pessoais na Classe Econômica.
- Reforma de treze aeronaves narrow-body, renovando o interior da cabine e instalando uma nova classe Premium Economy, com mais espaço e reclinção, assento central bloqueado e um serviço diferenciado. O sistema de entretenimento e Wi-Fi também foi atualizado para a última geração.
- Retrofit de nove aeronaves usadas adquiridas. Este processo adapta a aeronave às características e condições operacionais do grupo LATAM, melhorando a experiência do passageiros com uma renovação completa da cabine. Até janeiro de 2025, restava uma aeronave a ser modificada.

3. Melhor experiência de voo

- Todas as aeronaves do grupo LATAM contam com cabines premium e sistemas de entretenimento de bordo, que podem ser acessados por meio de telas integradas no caso de aeronaves wide-body ou por meio de celulares e tablets no caso de aeronaves narrow-body.
- Rede Wi-Fi disponível em 100% da frota narrow-body operada pela LATAM Airlines Brasil e em 75% da frota narrow-body operada por afiliadas em países de língua espanhola (mais de 7 milhões de passageiros utilizaram o serviço de conectividade, atingindo níveis recordes de satisfação no uso do Wi-Fi).
- Mensagens gratuitas para clientes LATAM Pass, enquanto membros Elite podem aproveitar navegação gratuita na internet.

- Aumento de 50% no catálogo de bordo em relação a 2023, consolidando sua posição como a maior biblioteca de conteúdo da América do Sul.

Além disso, conteúdos de novas plataformas de streaming foram adicionados ao LATAM Play, tornando a LATAM o primeiro grupo aéreo da América do Sul a ter conteúdo de três plataformas diferentes a bordo: Disney+, MAX e Paramount+.

- Aprovação da nova geração do renovado sistema de entretenimento a bordo (IFE) da Panasonic, que inclui monitores Astrova com resolução 4K, Bluetooth integrado e o novo sistema Modular Interactive.

- Acesso à TV ao vivo para passageiros em voos dentro do Brasil, com programação exclusiva da Globo e Claro TV, oferecendo quatro canais a bordo: Globo, Globo News, Gloob e Multi Show. Essa opção será estendida para outros mercados em 2025.

- Implementação de conexão de fone de ouvido sem fio ao sistema de entretenimento via Bluetooth em aeronaves de fuselagem larga selecionadas, juntamente com um mapa 3D interativo renovado (Arc™ da Panasonic), que fornece informações detalhadas e destaca pontos de referência em vários destinos, vistos do ar.

- Continuidade do Sabor à Brasileira (Sabores que Transportam), uma iniciativa cujo propósito é mostrar o talento de emergentes chefs mulheres sul-americanas em voos de longa distância. Por meio da cocriação de um “prato signature” com cada uma das chefs, um menu que reflete a cultura local é oferecido nas cabines Premium Business e Economy. Em 2024, mais de 25 chefs mulheres do Brasil, Chile, Peru, Colômbia e Equador foram destacadas por sua valiosa contribuição a essa colaboração.



+300

Filmes



+1.500

Faixas musicais



+1.000

Episódios de programas de TV



4. Aumento de serviços premium

- Flexibilidade na cabine Premium Economy de aeronaves narrow-body, permitindo a expansão de 2 para 7 fileiras de serviço premium em rotas com maior demanda por esse serviço, para oferecer aos passageiros uma experiência mais confortável.
- Incorporação de um check-in Signature — um espaço exclusivo para clientes LATAM Pass Black Signature e Black — no Terminal 2 do Aeroporto de Guarulhos (São Paulo) para voos domésticos no Brasil e no Terminal 2 do Aeroporto de Santiago (Chile) para voos internacionais, melhorando o conforto, a privacidade e a agilidade no atendimento aos passageiros. Além disso, o grupo LATAM expandirá essa experiência premium para o novo aeroporto de Lima (Peru) em 2025.
- Início da reforma da cabine Premium Business, cabine tipo suíte nas aeronaves Boeing 787-8, projetada para oferecer maior conforto e privacidade. As novas cabines Premium Business oferecem uma experiência de luxo, incluindo vinhos premiados entre os melhores do mundo, reafirmando o compromisso do grupo LATAM com a excelência em serviços. A operação comercial deve começar durante o primeiro semestre de 2025.

Flexibilidad en la cabina Premium Economy de aviones de fuselaje angosto, permitiendo ampliar de 2 hasta 7 filas de servicio premium.

5. Mais tecnologia e personalização

- Desenvolvimento do aplicativo Nimbus para a tripulação, que otimiza o gerenciamento da cabine e possibilita personalizar a experiência dos passageiros em larga escala.
- Implementação de um projeto piloto de inteligência artificial (AWS NAI) no Brasil, Colômbia e Peru, projetado para melhorar o atendimento ao cliente e conectar os clientes de forma eficiente com o agente mais adequado.
- Instalação de câmeras no aeroporto de Guarulhos (São Paulo, Brasil) para monitorar o tempo de espera e otimizar o gerenciamento de filas, a fim de melhorar a experiência dos passageiros.



6. Lounges mais exclusivos e sustentáveis

- No lounge de Santiago (Chile), práticas de compostagem e reciclagem foram implementadas para reduzir o desperdício.
- Até abril de 2025, um projeto de infraestrutura está sendo desenvolvido para o lounge Lima (Peru). Seu design, dos principais arquitetos peruanos Sandra Barclay, Jean Pierre Crousse e Jordi Puig, é inspirado nas paisagens emblemáticas da costa e das montanhas peruanas. Vale destacar que este será o

primeiro lounge do grupo LATAM a obter a certificação LEED — um prestigiado padrão internacional que endossa edifícios sustentáveis e com eficiência de recursos.

7. Melhor manuseio de bagagem

- Desempenho superior no manuseio de bagagem, registrando apenas 3,4 malas perdidas por 1.000, em comparação com a média do setor de 6,9 malas, de acordo com os dados mais recentes da SITA.

8. Automação e atendimento ao cliente

- Desenvolvimento contínuo de capacidades que facilitem o autoatendimento do cliente por meio digital, principalmente em situações de atrasos ou cancelamentos, garantindo sempre a maior flexibilidade possível.
- Eliminação de check-ins físicos, oferecendo aos passageiros uma experiência de viagem mais rápida e simples.

- Incorporação do WhatsApp como novo canal de atendimento ao cliente, complementando as funcionalidades do site do grupo LATAM para oferecer uma comunicação mais acessível e eficiente.



CANAIS DE DISTRIBUIÇÃO

NCG 519: 6.2.II NEGÓCIOS

O grupo LATAM entende que em um mundo onde o fluxo de informações avança em um ritmo sem precedentes, adaptar-se não é apenas uma necessidade, mas também uma oportunidade de transformar a maneira como interage com seus clientes. Por isso, sua estrutura de distribuição inclui canais diretos e indiretos, ambos focados em melhorar plataformas para facilitar vendas e serviços. De fato, o grupo LATAM está fazendo um progresso significativo na transformação digital desses canais.

Em relação aos canais de distribuição direta, que incluem escritórios de vendas, contact centers e e-commerce (site e aplicativos móveis), em 2024, 63% dos passageiros compraram suas passagens por meio de um dos canais diretos da LATAM, o que representa um aumento de 3 pontos percentuais em relação a 2023. Os escritórios de vendas complementam a experiência do cliente oferecendo serviços adicionais, enquanto os contact centers fornecem suporte em seis idiomas. Por outro lado, os aplicativos móveis melhoram o gerenciamento de contingências e otimizam a experiência online.

Quanto aos canais de distribuição indiretos, eles incluem agências de viagens, agências de vendas gerais e plataformas online. Em 2024, 37% dos passageiros compraram suas passagens por meio de um dos canais indiretos da LATAM, o que representa uma queda de 3 pontos percentuais em relação a 2023.

Neste contexto, o grupo LATAM oferece opções como

os Sistemas de Distribuição Global (GDS) e suas conexões diretas, “eLATAM” e “NDC by LATAM”, que estão em constante aprimoramento.

Vale destacar que em 2023, o grupo LATAM implementou o padrão New Distribution Capability (NDC) da International Air Transport Association (IATA), permitindo otimizar o inventário e oferecer serviços digitais mais personalizados. Em 2024, os esforços se concentraram na expansão do acesso ao NDC para agências por meio de uma variedade de opções, incluindo uma Application Programming Interface (“API”), um portal gratuito e parcerias com 24 agregadores certificados, bem como alianças estratégicas com Global Distribution Systems (GDS), como Amadeus e Sabre. Essas melhorias não apenas fortalecem a posição competitiva do grupo LATAM, mas também apoiam seu crescimento futuro.

Operações de passageiros:

- Agências em aeroportos
- Contact Center
- Agências presenciais
- Agências online
- Escritórios de vendas Site (LATAM.COM)
- Sites de outras companhias aéreas

Operações de carga:

- Agências em aeroportos
- Contact Center
- Agências Site (LATAMCARGO.COM)
- Marketplace (Agência Virtual)

Estratégias e clientes online

O grupo LATAM está comprometido em desenvolver estratégias digitais projetadas para fortalecer a confiança, gerar valor e estabelecer conexões mais significativas.

Nessa linha, o grupo LATAM se desafia constantemente a entender e atender às necessidades de quem interage com suas plataformas digitais. Para isso, monitora de perto o impacto de seus canais, desde o percentual de clientes que utilizam serviços online até as receitas geradas por esses canais, garantindo uma evolução contínua na qualidade da experiência digital que oferece.

59%

Clientes que compraram serviços online

48%

Receitas geradas pelo canal online

44,3
MILHÃO DE PASAJES

Passagens compradas online



TECNOLOGÍA QUE ACERCA

Desde 2021, cada membro da tripulação de cabine do grupo LATAM tem um dispositivo de roaming, que permite que eles acessem vários dados históricos sobre nossos clientes, melhorando assim o serviço aos passageiros por meio do aplicativo Nimbus. Ele fornece detalhes de possíveis inconvenientes prévios do cliente, como conexões atrasadas, necessidades especiais de cuidados e requisitos alimentares, ou mesmo se os passageiros estão comemorando seu aniversário durante o voo.

Além disso, essa ferramenta inspirou um grupo de tripulantes a gravar instruções de segurança em vídeos usando as línguas de sinais dos cinco países onde o grupo LATAM opera voos domésticos (Brasil, Chile, Colômbia, Equador e Peru), para fornecer orientação aos passageiros com deficiência auditiva. Por sua vez, o grupo LATAM implementou um programa inovador de treinamento virtual para sua tripulação de cabine, tornando-se uma das poucas companhias aéreas do mundo a oferecer essa modalidade. Essa abordagem permite que os tripulantes recebam uma preparação mais prática e eficaz antes dos exames, a um custo menor, otimizando tempo e recursos em seus treinamentos.

CERTIFICAÇÃO DE ATENDIMENTO AO CLIENTE ASD

O grupo LATAM se tornou o primeiro grupo aéreo da América do Sul a receber a certificação para treinamento de equipes de atendimento ao cliente para atender passageiros com Transtorno do Espectro Autista (TEA). Este treinamento, fornecido pela Autism Double-Checked, uma organização especializada no atendimento de pessoas com TEA, atingiu 15.000 funcionários que interagem diretamente com os clientes.

O programa de treinamento é desenvolvido em três etapas: i) Autism Aware, que conscientiza os funcionários e fornece ferramentas para o atendimento adequado; ii) Autism Ready, que fornece conhecimento específico para abordar situações específicas e como lidar com elas de forma eficaz; e iii) Autism Double-Checked, que se concentra em compartilhar informações relevantes com a comunidade autista para garantir um voo mais confortável e seguro.

Além disso, com o apoio do programa Sunflower for Hidden Disabilities, o grupo LATAM implementou o uso de um cordão especial com design de girassol, que permite a identificação discreta e voluntária de pessoas com deficiências invisíveis. Este cordão está disponível gratuitamente em toda a nossa rede de aeroportos.

Essas iniciativas são apenas o primeiro passo de um processo de mudança projetado para melhorar a experiência de viagem de passageiros com deficiência, ao mesmo tempo em que facilita para as equipes do grupo LATAM identificar e gerenciar os desafios que esse grupo pode enfrentar durante sua jornada.

SATISFACCIÓN

GRI 3-3

51 PONTOS

Passageiros do NPS¹
+3 pontos vs. 2023

O grupo LATAM monitora constantemente a percepção dos clientes em relação à sua operação e serviço, por meio de uma série de pesquisas em diferentes oportunidades de contato com os clientes ao longo de sua experiência de voo.

Nessa linha, os indicadores de percepção são essenciais para o grupo e permitem a melhoria contínua dentro das equipes de operações, tomando decisões com base na voz do cliente. Um desses indicadores-chave é o Net Promoter Score (NPS), que mede a disposição dos passageiros em recomendar o serviço em uma escala de -100 a +100. Em 2024, o NPS nas operações de passageiros foi de 51 pontos, chegando a 56 pontos em passageiros premium. Ambos os resultados são as maiores pontuações da história do grupo LATAM.

56 PONTOS

Passageiros premium NPS¹
+1 pontos vs. 2023

Por sua vez, o LATAM Pass obteve seu maior nível de satisfação do cliente, com 58 pontos entre todos os membros. No entanto, em 2025, o grupo LATAM continuará expandindo e aprimorando a forma como coleta a voz de seus clientes. Para isso, estabeleceu metas de satisfação para diferentes equipes internas, o que demonstra seu compromisso contínuo com o foco no cliente.

¹Nota: A pesquisa Net Promoter Score (NPS) tem “Promotores”, ou seja, clientes que respondem com notas 9 ou 10.





PONTUALIDADE

GRI 3-3

Um dos compromissos fundamentais do grupo LATAM é resguardar o tempo de seus passageiros. Em linha com essa prioridade, em 2024, o grupo LATAM atingiu 84% no indicador DEP 15, que analisa voos partindo até 15 minutos após o horário programado. Esse resultado representa uma queda de dois pontos percentuais em relação a 2023, o que é atribuído principalmente ao congestionamento nos aeroportos de Bogotá (Colômbia), Santiago (Chile) e Lima (Peru).

Especificamente, o aeroporto de Bogotá (Aeroporto Internacional El Dorado) passou por um significativo Ground Delay Program (GDP) ao longo do ano, enquanto o aeroporto de Santiago (Aeroporto Internacional Arturo Merino Benítez) teve obras feitas na pista do lado direito desde abril e o aeroporto de Lima (Aeroporto Internacional Jorge Chávez) teve procedimentos complexos entre a torre de controle e a gestão do pátio. Apesar desses desafios, o grupo LATAM permaneceu entre os 5 primeiros no ranking global de pontualidade das transportadoras.

Para 2025, espera-se um contexto desafiador, pois a empresa espera novas obras nos aeroportos de Congonhas/São Paulo (Brasil) e Santiago (Chile); níveis mais altos do Ground Delay Program (GDP) em Bogotá (Colômbia); e a inauguração do novo terminal em Lima (Peru). No entanto, o grupo LATAM



en el indicador DEP 15
que analiza los vuelos con partida
hasta 15 minutos después del
horario programado.

continua comprometido em entregar os mais altos padrões de desempenho pontual. De fato, junto com fornecedores e autoridades aeroportuárias, o grupo LATAM continua trabalhando nos ajustes necessários e melhorias de processo para fornecer aos passageiros um serviço de excelência.

GROUND DELAY PROGRAM (GDP)

Em linha com os padrões da indústria e seu compromisso com a eficiência operacional, o grupo LATAM implementa o Ground Delay Program (GDP) — um programa desenvolvido pela Administração Federal de Aviação dos EUA (FAA) para gerenciar e reduzir atrasos em aeroportos. Este programa é ativado quando se espera que os voos sofram atrasos devido a condições climáticas adversas, congestionamento aéreo ou outros fatores. Seu principal objetivo é minimizar os tempos de espera em solo e otimizar os fluxos de tráfego aéreo.

OPERAÇÕES DE CARGA

Durante 2024, o grupo LATAM continuou impulsionando sua liderança no setor de carga , que atende principalmente empresas. Nesse contexto, o grupo focou em expandir sua frota e implementar soluções tecnológicas que melhorem a experiência desses clientes.

Com o firme compromisso de entregar maior capacidade, eficiência e confiabilidade, estas são algumas das principais iniciativas que se destacaram no ano:

EXPANSÃO DA FROTA

● O grupo LATAM tinha 21 aeronaves Boeing 767-300F/BCF até o final de 2024, graças ao seu plano de expansão e renovação de frota lançado em 2021. As aeronaves adicionadas durante 2024 substituirão progressivamente os cargueiros mais antigos. Como parte desse processo, daqui para frente, a empresa espera fechar 2025 com 20 aeronaves e estabilizar a operação com 19 aeronaves cargueiras em 2026.

DIVERSIFICAÇÃO

● a. Introdução de um novo portfólio de produtos no mercado doméstico brasileiro, oferecendo soluções mais precisas e confiáveis aos clientes. Foram incorporadas opções especializadas para diferentes tipos de carga, como perecíveis, farmacêuticos, animais vivos, e-commerce, entre outros, garantindo um serviço mais adequado às necessidades específicas de cada setor.

INVESTIMENTOS EM TECNOLOGIA

● Implementação do sistema CROAMIS — já utilizado nos negócios internacionais e nacionais do Brasil — nas operações de carga domésticas em países de língua espanhola, melhorando a consistência e a eficiência na gestão de carga.

FIDELIDADE

● Lançamento de um programa de fidelidade em parceria com a LATAM Pass para o mercado doméstico brasileiro, permitindo que clientes de carga acumulem e resgatem benefícios com o grupo LATAM. Este programa é projetado para fortalecer as relações com os clientes e promover a fidelidade de clientes a longo prazo.

SATISFAÇÃO

GRI 3-3

O grupo LATAM continua comprometido em melhorar continuamente a experiência de seus clientes de carga , com base nos resultados de diversas pesquisas realizadas ao longo de todo o serviço de transporte de carga , da cotação ao faturamento. A percepção do cliente é essencial para otimizar a operação, permitindo que ajustes específicos sejam feitos nos processos operacionais.

Neste contexto, o Net Promoter Score (NPS) é um dos principais indicadores, pois reflete a disposição dos clientes em recomendar os serviços do grupo LATAM. Assim, em 2024, o NPS da operação de carga atingiu 50 pontos, traduzindo-se em uma queda de 8 pontos em relação a 2023. Essa queda ocorreu no segundo semestre do ano e está diretamente associada a um flown-as-booked. Deve-se acrescentar que isso se deve a uma aceleração da demanda em uma taxa maior do que a esperada, principalmente em voos da América do Norte. Olhando para o futuro, o grupo LATAM planeja fortalecer ainda mais sua proposta de valor, bem como continuar a expandir e melhorar a maneira como coleta a voz de seus clientes de carga.

PONTUALIDADE

GRI 3-3

Na esfera das operações de carga , os indicadores utilizados não só medem a pontualidade, mas também a qualidade do serviço entregue em comparação à promessa feita aos clientes. O indicador que mais se assemelha ao desempenho pontual é o Flyn as Booked (FAB), pois ele determina se a carga chegou ao seu destino dentro do tempo e condições estabelecido no serviço contratado.

Por outro lado, o principal indicador de serviço dos operadores de carga do grupo LATAM é o Transported as Promised (TAP), que inclui o FAB, mas vai além ao

adicionar o cumprimento de outros marcos durante o transporte de carga. Isso permite uma visão mais abrangente do desempenho da operação de carga .

Assim, em 2024, o indicador Flown as booked (FAB) atingiu 78% de conformidade no negócio internacional. Enquanto isso, no negócio doméstico (Brasil), a conformidade FAB atingiu 86%. Esses números refletem o comprometimento das afiliadas de carga do grupo LATAM em manter altos padrões de qualidade de serviço e pontualidade, apesar dos desafios operacionais e logísticos que podem surgir.

78%

no indicador Flown as booked (FAB) no negócio internacional.

GESTÃO DE RECLAMAÇÕES

GRI 2-25

O grupo LATAM está transformando as relações com seus clientes nos negócios de passageiros e carga por meio de uma estratégia de transformação digital robusta, com inteligência artificial (IA) desempenhando um papel fundamental na personalização de experiências e redefinindo como oferecer soluções. De fato, por meio do uso de IA, o grupo LATAM desenvolveu bots de autoatendimento que usam linguagem natural, eliminando menus telefônicos complexos e permitindo interações mais fluidas e eficazes. Além disso, a IA aprimora a análise de contatos, permitindo que o grupo LATAM identifique oportunidades de melhoria contínua, otimize processos e se adapte melhor às necessidades do cliente.

Além disso, o grupo LATAM está promovendo o engajamento proativo usando IA para antecipar as necessidades do cliente e fornecer soluções personalizadas em cada ponto de contato. De notificações sobre alterações de voo a opções como a LATAM Wallet — um método de pagamento virtual que permite que os clientes recebam compensações e reembolsos — a IA permite uma experiência mais adaptada e eficiente.

A inteligência artificial também tem sido fundamental para identificar as necessidades dos clientes que são mais sensíveis, para que possam ser imediatamente canalizadas para uma equipe especializada. Além disso, o grupo LATAM usa IA para classificar as reclamações de acordo com suas causas raiz. Como exemplo, durante 2024, o grupo LATAM consolidou a cultura organizacional de redução de reclamações por meio de rotinas estabelecidas em mais de 15 mesas redondas, focadas na implementação de iniciativas que abordem as causas raiz das reclamações e melhorem a satisfação do cliente.

Por outro lado, o monitoramento de qualidade no Contact Center, que antes era manual e dependia de uma equipe ouvindo horas de chamadas para identificar oportunidades de melhoria, agora é feito usando ferramentas de análise de voz e texto. Essas ferramentas identificam padrões, o que permite que o grupo LATAM tenha 100% de observabilidade. Graças a essa melhoria, 50% do tempo da equipe é gasto treinando mecanismos de IA, enquanto a outra metade é gasta interagindo diretamente com as equipes de serviço, fornecendo feedback, melhorando o conteúdo do treinamento e realizando outras atividades que geram valor significativo para funcionários e clientes.

No final do ano, o grupo LATAM foi reconhecido como o grupo de companhias aéreas com a menor taxa de reclamações no Chile, de acordo com o Conselho de Aeronáutica Civil (JAC, por sua sigla em espanhol). Por outro lado, a LATAM Airlines Peru foi a companhia aérea com a menor taxa de reclamações no Peru, de acordo com o Instituto Nacional de Defesa da Concorrência e Proteção da Propriedade Intelectual (INDECOPI, por sua sigla em espanhol) e a Direção Geral de Aeronáutica Civil (DGAC, por sua sigla em espanhol).

Além disso, o grupo LATAM conquistou o prêmio de melhor companhia aérea do Brasil no “Reclame Aqui”, plataforma digital independente de referência na resolução de conflitos entre empresas e consumidores. No “Reclame Aqui”, as empresas são avaliadas pela capacidade de resolver reclamações de clientes.

El grupo LATAM obtuvo el premio a la mejor aerolínea en Brasil en “Reclame Aquí”, una plataforma digital independiente de referencia en la resolución de conflictos entre empresas y consumidores.

INOVAÇÃO

NCG 519: 3.1.V ESTRUTURA DE GOVERNANÇA

O grupo LATAM investe anualmente em diversas formas de inovação para oferecer soluções alinhadas às necessidades dos passageiros, priorizando sua estratégia de transformação digital. Além disso, avança continuamente na modernização de seus processos e na incorporação de novas tecnologias, como advanced analytics, a migração completa de seus data centers para a nuvem e na condução da Inteligência Artificial Generativa.

A inovação faz parte do DNA do Grupo LATAM, e todos os funcionários são responsáveis por promovê-la. Além disso, a vice-presidência de TI & Digital impulsiona esse esforço, e suas equipes de tecnologia são estrategicamente organizadas para incluir especialistas dedicados em cada uma das áreas de negócios. Essa estrutura permite que equipes multidisciplinares explorem continuamente novas maneiras de gerar valor por meio da tecnologia.

Por outro lado, os mecanismos de investimento e financiamento do grupo LATAM são projetados para promover a experimentação, priorizando iniciativas que beneficiem diretamente seus clientes. Assim, durante 2024, a empresa destinou recursos significativos à inovação, focando em áreas-chave para maximizar o valor entregue aos seus passageiros. Como parte disso, continua avançando em processos que

contribuem para sua estratégia de transformação digital, como a implementação de inteligência artificial generativa, com ênfase na modernização de processos e otimização do impacto da inovação.

Neste contexto, o grupo LATAM investiu aproximadamente US\$ 16 milhões em processos de transformação digital na área de Manutenção, integrando a tecnologia ao core do negócio para melhorar a eficiência operacional. Também destinou quase US\$ 8 milhões ao programa de fidelização de clientes, com o propósito de melhorar a experiência do passageiros por meio de soluções tecnológicas avançadas. Esses esforços refletem o compromisso do grupo LATAM em usar a tecnologia como um elemento central para aprimorar o desenvolvimento e a competitividade.

LATAM LABS

Entre as iniciativas de inovação do grupo LATAM, destaca-se o LATAM Labs, criado em 2020 como um hub de inovação aberta. Este espaço possibilita testar ideias disruptivas dentro das empresas do grupo, experimentando propostas geradas tanto por funcionários quanto por ecossistemas externos, como universidades, empreendedores, startups e centros de conhecimento.

20

20 parceiros externos colaboraram com o LATAM Labs em 2024.

AMELIA

Como parte de seu compromisso com a inovação, o grupo LATAM também introduziu a ferramenta de inteligência artificial generativa Amélia, disponível para todos os seus funcionários. Esta iniciativa busca não apenas aumentar a produtividade individual, mas também impulsionar a digitalização da empresa, fomentando a criatividade e a eficiência nas atividades diárias.

Ambas as conquistas refletem o compromisso do grupo LATAM com a excelência e a inovação, princípios que norteiam sua missão de conectar pessoas e seus sonhos, transformando cada viagem em uma experiência única.

TECNOLOGIA, CIBERSEGURANÇA E PROTEÇÃO DE DADOS

GRI 3-3 & 418: PRIVACIDADE DO CLIENTE

GOVERNANÇA DE SEGURANÇA DA INFORMAÇÃO

É prioridade para o grupo LATAM garantir níveis adequados de proteção e segurança cibernética para suas operações e processos de negócios, bem como para a segurança da informação e privacidade de clientes, investidores, funcionários e fornecedores. Por isso, definiu uma estrutura organizacional com pessoal especializado e dedicado e órgãos formais de alto nível hierárquico, com poderes e competências necessários para gerenciar a segurança da informação e a segurança cibernética.

Como parte dessa estrutura organizacional, vale destacar o papel do Chief Information Security Officer (CISO), que é responsável pelo desenho e manutenção de um sistema adequado para identificação, monitoramento, controle e mitigação de riscos de proteção de dados e segurança cibernética. Esse papel se reporta hierarquicamente ao Vice-Presidente de TI & Digital liderado por Juliana Rios (CIO) que, por sua vez, se reporta ao CEO da empresa. O CIO também se apresenta mensalmente ao Comitê Executivo, composto pelo CISO e pelos CTOs da vice-presidência de TI & Digital, e ao Conselho de Administração em reuniões trimestrais. Essas reuniões revisam os riscos de segurança cibernética, a evolução das ameaças cibernéticas e a eficácia das medidas tomadas para mitigá-las. Essa supervisão

é apoiada por exercícios de auditoria conduzidos pelo departamento de Auditoria Interna e terceiros independentes, que garantem a aderência às políticas de segurança estabelecidas.

Em 2024, o grupo LATAM fortaleceu sua abordagem abrangente para lidar com incidentes de segurança da informação e cibersegurança com a participação do Comitê de Emergências Cibernéticas, presidido pelo CISO e composto por líderes de diversas áreas de TI, projetado para fornecer uma resposta rápida e eficaz às diferentes áreas da empresa em caso de uma emergência tecnológica de alto impacto global. Em alinhamento com este comitê, foi estabelecido um programa para a execução de exercícios periódicos de resposta a incidentes para avaliar a tolerância aos riscos cibernéticos, garantindo o tratamento preventivo e reativo de potenciais ameaças que podem gerar uma crise.

GOVERNANÇA DE DADOS

Além disso, em linha com o compromisso do grupo LATAM com a proteção e privacidade das informações de seus clientes, foi adotada uma abordagem tripla para o gerenciamento de dados, integrando a colaboração entre o CISO, o Data Officer e os Data Protection Officers (DPOs) designados em cada jurisdição. Essa abordagem é complementada pelos Comitês de Proteção de Dados, que alinham suas atividades com as regulamentações locais e avaliam riscos de alto impacto.

Nessa linha, a estrutura de governança de dados é supervisionada por dois comitês: o Strategic Data Governance Committee, responsável por definir políticas e gerenciar riscos, e o Operational Data Committee, que se concentra na qualidade dos dados e na resolução de problemas. Ambos os órgãos conduzem auditorias e monitoram indicadores-chave de desempenho (KPIs) para garantir a conformidade regulatória.

Por sua vez, a Vice-Presidência de TI & Digital lidera não apenas a gestão da segurança cibernética, mas também a estratégia de transformação digital do grupo LATAM, impulsionando uma mudança abrangente no desenvolvimento de negócios, com a tecnologia em seu núcleo.

Nesse sentido, o processo de transformação digital exigiu a participação de diversas áreas do grupo LATAM. Ao mesmo tempo, permitiu identificar novos desafios e desenvolver soluções pensadas para maximizar o valor entregue aos clientes.

É prioridade para o grupo LATAM garantir níveis adequados de proteção e segurança cibernética para suas operações e processos de negócios



GOBIERNO DE DATOS

CHIEF EXECUTIVE OFFICER
GRUPO LATAM

CEO, por sus siglas en inglés

VICEPRESIDENTE
DE TI E DIGITAL

CIO, por sus siglas en inglés

CHIEF
INFORMATION SECURITY OFFICER

CISO, por sus siglas en inglés

GERENCIA DE CIBERSEGURIDAD

COMISSÃO EXECUTIVA
DE RISCOS
TECNOLÓGICOS

Membros

CISO e CTOs de TI e Digital.

Funções

Supervisão estratégica de segurança.

Mitigação de riscos tecnológicos.

Promoção da estratégia de gestão de riscos.

COMITÊ DE EMERGÊNCIA
CIBERNÉTICA

Membros

CISO e líderes de diferentes áreas de TI.

Principais atividades

Fornecer uma resposta rápida e eficaz em caso de emergência tecnológica de alto impacto global.

COMITÊS DE PROTEÇÃO
DE DADOS

Alinhamento com as regulamentações locais.
Avaliação de risco de alto impacto.

COMITÊS DE
GOVERNANÇA DE DADOS

Comitê de Governança de Dados Estratégicos

Define políticas e gerencia riscos.

Comitê de Operação de Dados

Foco na qualidade dos dados e na resolução de problemas.

OFICIAIS DE DADOS

Oficiais de Proteção de Dados (DPOs)

NORMAS INTERNACIONAIS

ISO/IEC 27001

Gestão de segurança da informação.

NIST

Estrutura de gestão de risco e segurança cibernética.

PCI DSS

Proteção de dados de cartão de pagamento.

AUDITORIAS

Internas

● **Comité de Auditoría:** Função independente na avaliação de risco de privacidade e segurança cibernética.

● **Auditoría Interna:** Garante de forma independente a adesão às políticas de segurança estabelecidas.

Externas

● **SOC 1 e SOC 2:** Validação da confiabilidade da infraestrutura digital terceirizada.

POLÍTICAS E NORMAS

GRI 2-24

O grupo LATAM estabelece suas diretrizes por meio da Política de Segurança da Informação, que foi publicada pela primeira vez em 2016 e atualizada pela última vez em 2024. Este documento define as diretrizes para a proteção das informações da empresa, garantindo seu controle efetivo por meio da gestão de riscos, segurança e privacidade. O compromisso corporativo está disponível publicamente no portal de relações com investidores e disponível a todos os funcionários internamente na intranet.

Da mesma forma, o grupo LATAM conta com uma Política Interna de Privacidade e Proteção de Dados Pessoais que abrange toda a corporação, a qual se aplica a todos os seus funcionários e terceiros que possam ter contato com dados pessoais gerenciados pelo grupo. Este documento estabelece as diretrizes para o tratamento de dados pessoais, em conformidade com a legislação de proteção de dados vigente nas jurisdições onde atua, e busca assegurar o consentimento prévio dos titulares dos dados, para as finalidades específicas para as quais seus dados são coletados.

Embora este documento seja de natureza interna, o grupo LATAM publica em seu site as medidas gerais aplicáveis à proteção dos dados de seus clientes em cada país onde atua, adaptando-se à navegação do usuário. Da mesma forma, mantém diretrizes públicas para seus funcionários por meio de seu Código de Conduta e inclui cláusulas específicas em contratos individuais com fornecedores para garantir o cumprimento de sua política interna.

A Gerência de Segurança Cibernética, que se reporta ao CISO do grupo LATAM, é responsável por garantir o efetivo cumprimento das Políticas e procedimentos de Segurança da Informação para proteção de dados pessoais, por meio da gestão de riscos, segurança e privacidade.

Todas as políticas, regulamentações, padrões e procedimentos de segurança da informação do grupo LATAM são baseados nas normas ISO/IEC 27001 e NIST. Além disso, sua infraestrutura digital é terceirizada e é continuamente avaliada por meio de relatórios SOC1 e SOC2 Tipo II, com base na Declaração sobre Padrões para Engajamentos de Atestado nº 18 (SSAE18), e também é certificada pela ISO/IEC 27001.

Adicionalmente, em 2024, a LATAM Airlines Group S.A. e suas afiliadas obtiveram sua sexta certificação consecutiva de conformidade com o PCI DSS em sua versão atual (4.0), como resultado de uma auditoria independente. Este reconhecimento confirma a implementação de controles eficazes para garantir a proteção de dados e a privacidade dos clientes que adquirem produtos e serviços usando cartões de crédito ou débito por meio de seus canais de vendas.

Cabe destacar que, paralelamente, é realizado anualmente o planejamento de revisões internas para garantir o cumprimento dos controles de privacidade e proteção de dados dos sistemas que gerenciam dados pessoais, bem como a atualização da documentação correspondente.

De cara al futuro, la estrategia tecnológica del grupo LATAM se centra en tres pilares fundamentales para consolidar su posición como líder en innovación tecnológica y operativa:



ESTRATÉGIA

AVANÇO DA AUTOMAÇÃO

Aceleração de processos

Continuar a impulsionar a automação nos processos de criação de produtos, reduzindo os tempos de desenvolvimento e melhorando a eficiência operacional.

Impulsionando a inovação

Tornar-se um facilitador-chave para as equipes do grupo LATAM, fornecendo ferramentas e metodologias que promovam a criação de valor de forma ágil e eficaz.

EFICIÊNCIA DE CUSTOS

Otimização da infraestrutura de nuvem

Identificar e capitalizar oportunidades para reduzir custos na infraestrutura de nuvem atual, adotando uma estratégia agressiva focada em eficiência.

Gestão proativa de recursos

Implementar práticas avançadas de monitoramento e ajuste para garantir o uso ideal dos recursos em todas as operações do grupo LATAM.

IMPLEMENTAÇÃO DE UMA ESTRATÉGIA DE ARQUITETURA EMPRESARIAL

Projeto de médio e longo prazo

Definir uma estrutura arquitetônica clara para orientar como as equipes e os aplicativos interagem no grupo LATAM.

Promoção da colaboração e inovação

Criar uma base tecnológica sólida que permita que as equipes trabalhem de forma mais integrada e eficiente, maximizando o impacto de seus esforços.

Com essa estratégia, o grupo LATAM não busca apenas se tornar mais ágil e lucrativo, mas também traçar um caminho claro em direção a um futuro onde a tecnologia continua sendo um fator-chave para sua transformação e sucesso na América Latina.

Enquanto isso, na esfera da segurança cibernética, o Chief Information Security Officer (CISO) estabeleceu os seguintes principais pontos focais para 2025:

- Quantificar os riscos cibernéticos e alocar recursos com base nas perdas esperadas.
- Usar inteligência artificial (IA) para proteção e defesa, bem como para automação de processos para aumentar a eficácia dos controles de segurança cibernética.
- Fortalecer estratégias de preparação para minimizar o impacto em caso de crise de segurança cibernética.
- Aumentar o nível de conscientização e treinamento em todo o grupo LATAM.

TRANSFORMAÇÃO DIGITAL E MELHORIA CONTÍNUA

NCG 519: 3.6 GESTÃO DE RISCOS

Em 2024, o grupo LATAM consolidou importantes avanços em sua transformação digital e melhoria contínua, reafirmando sua liderança nessa arena na indústria da aviação em toda a região. Entre os destaques do período, está a digitalização do programa de fidelidade, focada na adoção de tecnologias avançadas, incluindo inteligência artificial, voltada tanto para funcionários quanto para clientes. Da mesma forma, o grupo LATAM também dobrou seu investimento em equipamentos de análise de dados, fortalecendo sua estratégia de se tornar uma organização orientada por dados.

Por outro lado, com um firme compromisso com a resiliência corporativa, o grupo LATAM fortaleceu sua capacidade de resposta e adaptação a um ambiente

global em constante mudança. Durante 2024, avançou na modernização de sua infraestrutura tecnológica, esperando atingir 100% de infraestrutura nativa em nuvem até meados de 2025, para fornecer maior flexibilidade, escalabilidade e eficiência, além de reduzir os tempos de implantação e os custos operacionais. Além disso, modernizou sistemas legados e eliminou pontos críticos de obsolescência, garantindo que suas plataformas estejam prontas para atender às demandas comerciais atuais e futuras.

O grupo LATAM também avançou na identificação e análise de cenários de riscos tecnológicos e de cibersegurança, obtendo avanços significativos na quantificação desses riscos. Isso permitirá uma melhor alocação de recursos com base nas perdas esperadas, com o objetivo de atingir 100% de riscos

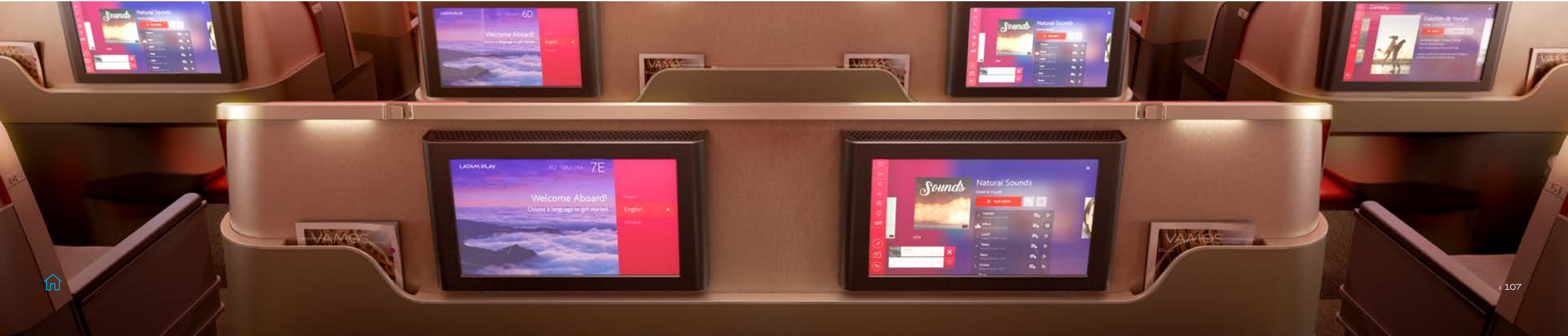
quantificados até o primeiro semestre de 2025. Ao mesmo tempo, fortaleceu seus controles de tecnologia e cibersegurança, com especial atenção à prevenção e detecção de ameaças e vulnerabilidades, com foco em ambientes remotos (nuvem) e produtos desenvolvidos com inteligência artificial.

Da mesma forma, o grupo LATAM implementou um programa abrangente de gerenciamento de vulnerabilidades que reduziu significativamente os riscos tecnológicos. Por outro lado, o gerenciamento de riscos cibernéticos na cadeia de suprimentos foi aprimorado, assim como as capacidades de resposta a crises e incidentes, e o programa de conscientização sobre segurança cibernética continuou a ser fortalecido.

Todos esses esforços foram fundamentais para que o grupo LATAM obtivesse a certificação PCI DSS v4.0 em 2024, reafirmando o compromisso com a segurança e a confiabilidade.

CITIZEN DEVELOPER Y DEVOPS

O grupo LATAM implementou o programa Citizen Developer durante 2024. Este programa permitiu que os funcionários desenvolvessem soluções tecnológicas que otimizam processos e melhoram a experiência do cliente. Além disso, o grupo LATAM consolidou o modelo DevOps como um padrão operacional, impulsionando a colaboração da equipe, automação e entrega contínua de valor. Esta abordagem permitiu uma implementação mais ágil de soluções e ajudou a reduzir os tempos de resposta.



CULTURA DE CIBERSEGURANÇA E PROTEÇÃO DE DADOS

GRI 418-1

Conscientização

Anualmente, o grupo LATAM desenvolve um programa de formação e comunicação sobre segurança da informação, adaptado a todas as suas funções.

Processo de escalonamento de riscos

Um canal de escalonamento está disponível através do portal de intranet do grupo LATAM e do contato do Computer Security Incident Response Team (CSIRT), para que os funcionários possam relatar suspeitas de riscos tecnológicos ou de segurança cibernética.

Compliance e gestão de consequências

O Código de Conduta define as atitudes esperadas pelo grupo LATAM na área de Segurança da Informação e Proteção de Dados, e estabelece as consequências do não cumprimento dos procedimentos estabelecidos, que podem evoluir para a rescisão contratual. Além disso, esse assunto faz parte da avaliação de desempenho dos funcionários, dentro do critério Segurança, Gestão de Riscos e Compliance.

PARTICIPAÇÃO EM MESAS REDONDAS INTEREMPRESARIAIS

PCI Regional Engagement Brasil
(PCI REB Brasil)

Em 2024, o grupo LATAM participou mais uma vez deste encontro como única companhia aérea, reafirmando seu compromisso com a segurança e proteção de dados em pagamentos com cartão. Esta mesa, liderada pelo Diretor do PCI Council para a América Latina, reúne empresas de vários setores que buscam gerar melhorias contínuas nesses aspectos. De fato, o grupo LATAM consolidou sua presença nesta plataforma, dedicada a desenvolver e promover a adoção de padrões de segurança de dados para pagamentos seguros e conformidade com o PCI.

9º Congresso Latino-Americano de Tecnologia e Negócios América Digital

Em abril de 2024, o grupo LATAM participou deste congresso realizado em Santiago (Chile). Este evento, que reuniu mais de 5.200 executivos líderes em inovação, tecnologia, negócios e transformação digital de 50 países, incluiu cinco fóruns especializados. Em colaboração com sua parceira Assertiva, o grupo LATAM participou de uma conferência sobre o poder transformador da identidade digital na indústria da aviação, reforçando seu compromisso com a inovação, liderança tecnológica e transformação digital no setor.

O Guardião Cibernético

O grupo LATAM participou da edição 6.0 do exercício de defesa cibernética organizado pelo comando de defesa cibernética da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) em 2024. Este evento reuniu diferentes ramos das forças armadas brasileiras e agências governamentais, com o propósito de fortalecer a capacidade de resposta a ameaças cibernéticas.

Esses processos e melhorias contribuíram para que o grupo LATAM encerrasse 2024 sem nenhuma violação de segurança da informação e nenhum impacto em clientes ou funcionários. No entanto, o grupo LATAM continua trabalhando duro nessa esfera, devido às ameaças em rápida mudança no ambiente.

Inteligência de dados

O grupo LATAM usa ferramentas de análise de dados para desenvolver soluções focadas no cliente, melhorar a eficiência em diferentes processos e aumentar as oportunidades de receitas para o grupo, impulsionado pela Gestão de Dados.

Ao longo de 2024, o grupo LATAM experimentou forte crescimento em seu portfólio de Produtos de Dados, alcançando um aumento de 81% no impacto anual, o que reforça o desenvolvimento de capacidades de dados dentro dos Domínios de Negócios. Esse crescimento é complementado por avanços na democratização de dados, que permitiu que 37% dos funcionários em áreas não operacionais mantivessem acesso autogerenciado ao catálogo de dados corporativos, consolidando a posição do grupo LATAM como referência nessa área e atingindo níveis comparáveis às principais empresas nativas digitais da América Latina.

Quanto à experiência do cliente, o grupo LATAM continuou a desenvolver iniciativas para oferecer experiências cada vez mais personalizadas, levando em conta as preferências e necessidades dos usuários. Isso tem sido especialmente relevante no programa LATAM Pass, onde oferecer um serviço

excepcional e personalizado aos clientes continua sendo a prioridade.

Por outro lado, o grupo LATAM avançou na implementação de tecnologias para otimizar processos-chave, como abastecimento de aeronaves e prevenção de fraudes. Indo para 2025, a estratégia de democratização de dados se concentrará em melhorar o fluxo da abordagem inicial ao catálogo de dados por meio de novas ferramentas que facilitem sua adoção.

Para manter os mais altos padrões em proteção de dados pessoais, o grupo LATAM reforçou o uso de inteligência artificial em sua arquitetura de armazenamento de dados, garantindo que 99% do catálogo esteja protegido. Da mesma forma, o grupo LATAM continua a progredir na identificação de dados pessoais e na implementação de medidas de proteção adicionais, garantindo o manuseio responsável e a conformidade com as regulamentações locais e políticas internas atuais.

Sistemas de nuvem

O grupo LATAM demonstrou progresso notável em seu processo de migração para a nuvem, com conquistas significativas em vários aspectos-chave. Esses marcos incluem a simplificação de suas plataformas tecnológicas, o que reduziu consideravelmente a obsolescência de elementos e plataformas de TI, gerando um menor impacto em incidentes transversais e permitindo uma operação mais eficiente e segura.

Em 2024, 95% de adoção de infraestrutura nativa em nuvem foi alcançada, consolidando a LATAM como um grupo ágil, inovador e preparado para os desafios futuros. Além disso, esse desenvolvimento reflete o compromisso do grupo LATAM em usar a nuvem como uma solução estratégica não apenas para otimizar as operações atuais, mas também para habilitar novas capacidades para responder de forma rápida e eficiente às demandas do mercado.

Esse progresso foi possível graças ao desenvolvimento do projeto de modernização da infraestrutura tecnológica, cujo propósito tem sido reduzir a obsolescência tecnológica dos sistemas legados, reduzindo vulnerabilidades e adicionando novos controles de segurança, como a implementação da microsegmentação. Além disso, o projeto tem



Foi alcançada uma adoção da infraestrutura nativa em nuvem, consolidando a LATAM como um grupo ágil, inovador e preparado para os desafios futuros.

contribuído para a administração de aplicações na modalidade Build and Run, possibilitando a simplificação de serviços tecnológicos terceirizados e fomentando a evolução dos serviços centralizados de administração da infraestrutura.

Com esses avanços, o grupo LATAM está prestes a se tornar uma organização 100% nativa da nuvem, um passo decisivo que fortalecerá sua resiliência, escalabilidade e capacidade de inovação, garantindo sua liderança futura no setor.

Instantâneo

	2021	2022	2023	2024
OPERAÇÕES DE PASSAGEIROS				
Clientes (milhões de inscritos em LATAM Pass)	39	42	45	49
Net Promoter Score (escala de -100 a +100)	51 ¹	46	48	51
Pontualidade				
OTP DEP0 ²	77% ¹	66% (meta 68%)	62% (meta 67%)	59% (meta 63%)
OTP DEP15 ³	92%	88%	86%	84%
OTP ARR14 ⁴	91%	86% (meta 87%)	84% (meta 86%)	83% (meta 85%)
Internacional	85%	83%	82%	80%
Doméstico	91%	87%	84%	83%
Tecnologia				
Self Bag Drop ⁵	18% ¹	32%	62%	66%
Check-in	50%	84%	88%	89%
OPERAÇÕES DE CARGA				
Clientes	N/D	N/D	N/D	52.623
Net Promoter Score (escala de -100 a +100)	30	51	58	50
Pontualidade				
Internacional				
FAB ⁶	N/D	N/D	81%	78%
TAP ⁷	N/D	N/D	60%	60%
Doméstico				
FAB ⁶	N/D	N/D	N/D	86%
TAP ⁷	N/D	N/D	N/D	69%

NCG 519: 6.2.IV NEGÓCIOS

Nenhum dos clientes do grupo LATAM representa individualmente mais de 10% de suas vendas.

N/A: Não aplicável.

N/A não disponível.

¹ As informações publicadas no Relatório Integrado 2021 do grupo LATAM foram corrigidas.

² Porcentagem de voos que decolam exatamente no horário programado, sem atrasos.

³ Porcentagem de voos que decolam com atraso máximo de 15 minutos em relação ao horário programado.

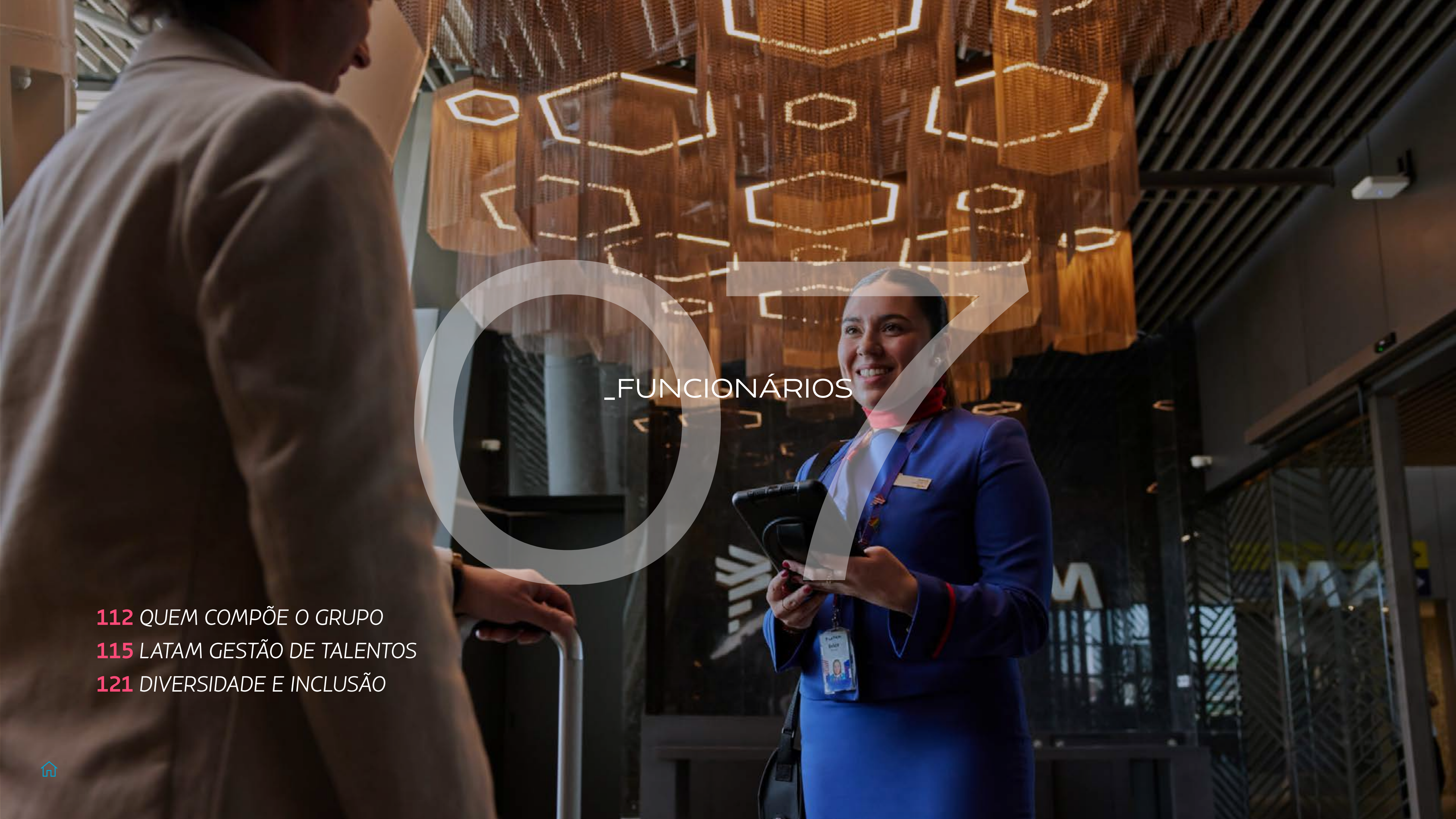
⁴ Porcentagem de voos pousando com até 14 minutos de atraso em relação ao horário programado.

⁵ Despacho de bagagem como porcentagem da bagagem despachada via Quiosque LATAM.

⁶ Flown as Booked (FAB): Mede se a carga chegou ao seu destino em conformidade com o horário e as condições do serviço contratado. O indicador doméstico se limita exclusivamente ao resultado da operação brasileira, pois, durante 2024, o grupo LATAM está migrando o sistema de medição deste indicador para as demais operações domésticas — processo que será concluído em 2025.

⁷ Transported as Promised (TAP): Avalia o cumprimento de todos os marcos de transporte de carga , incluindo FAB, para uma visão geral mais abrangente do serviço. Este indicador foi disponibilizado recentemente para o segmento doméstico, portanto não há histórico anterior.





_FUNCIONÁRIOS

112 QUEM COMPÕE O GRUPO

115 LATAM GESTÃO DE TALENTOS

121 DIVERSIDADE E INCLUSÃO

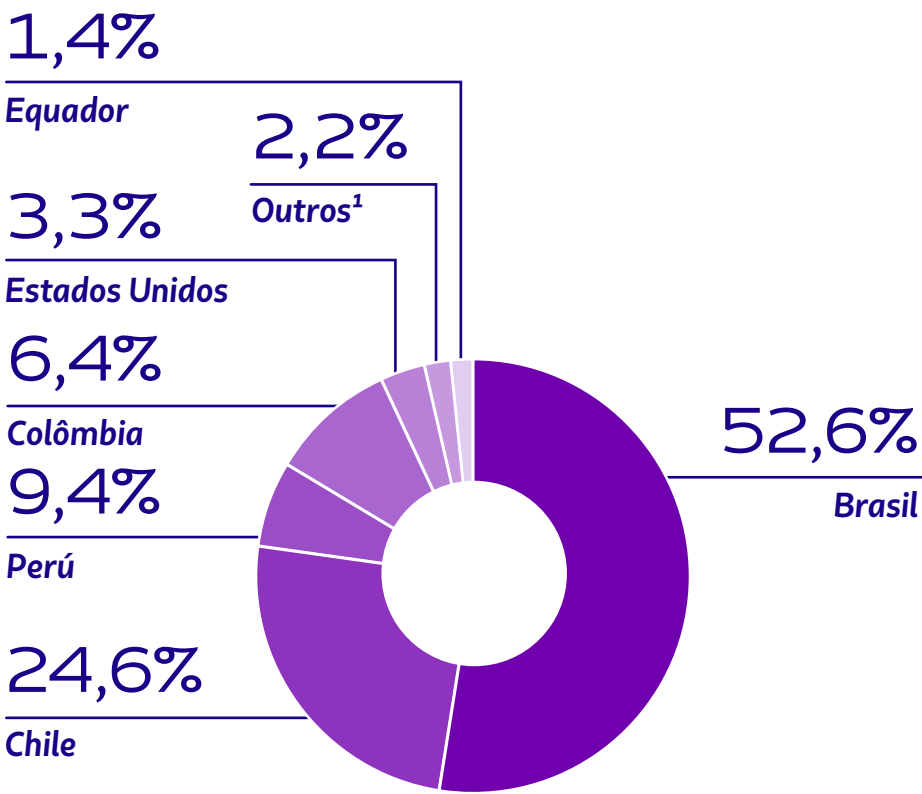


QUEM COMPÕE O GRUPO LATAM

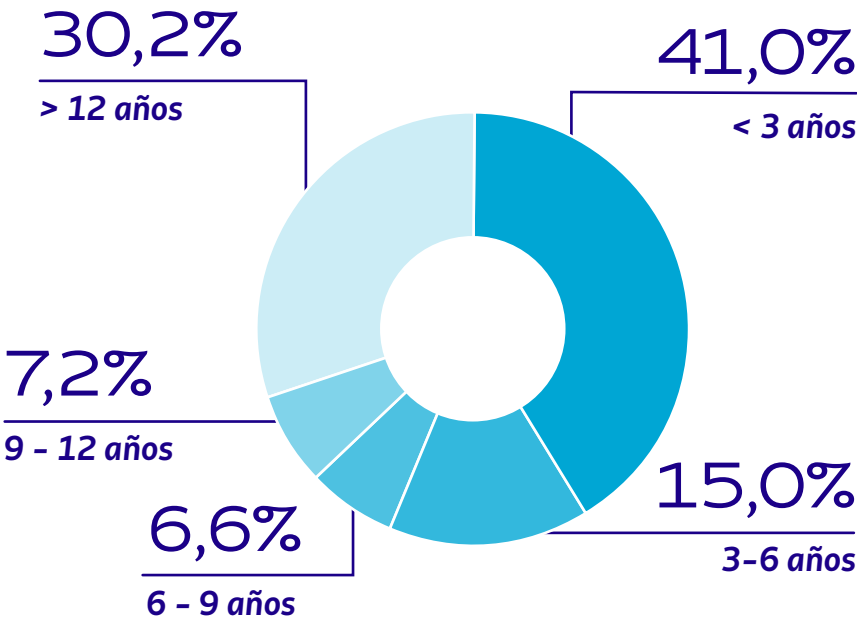
GRI 2-7

	PAÍS	HOWMENS	MULHERES
	BRASIL	12.875	7.472
	CHILE	5.371	4.143
	COLÔMBIA	1.352	1.138
	EQUADOR	346	211
	PERU	1.916	1.703
	ESTADOS UNIDOS	946	321
	OUTROS	440	429
	GRUPO LATAM	23.246	15.417

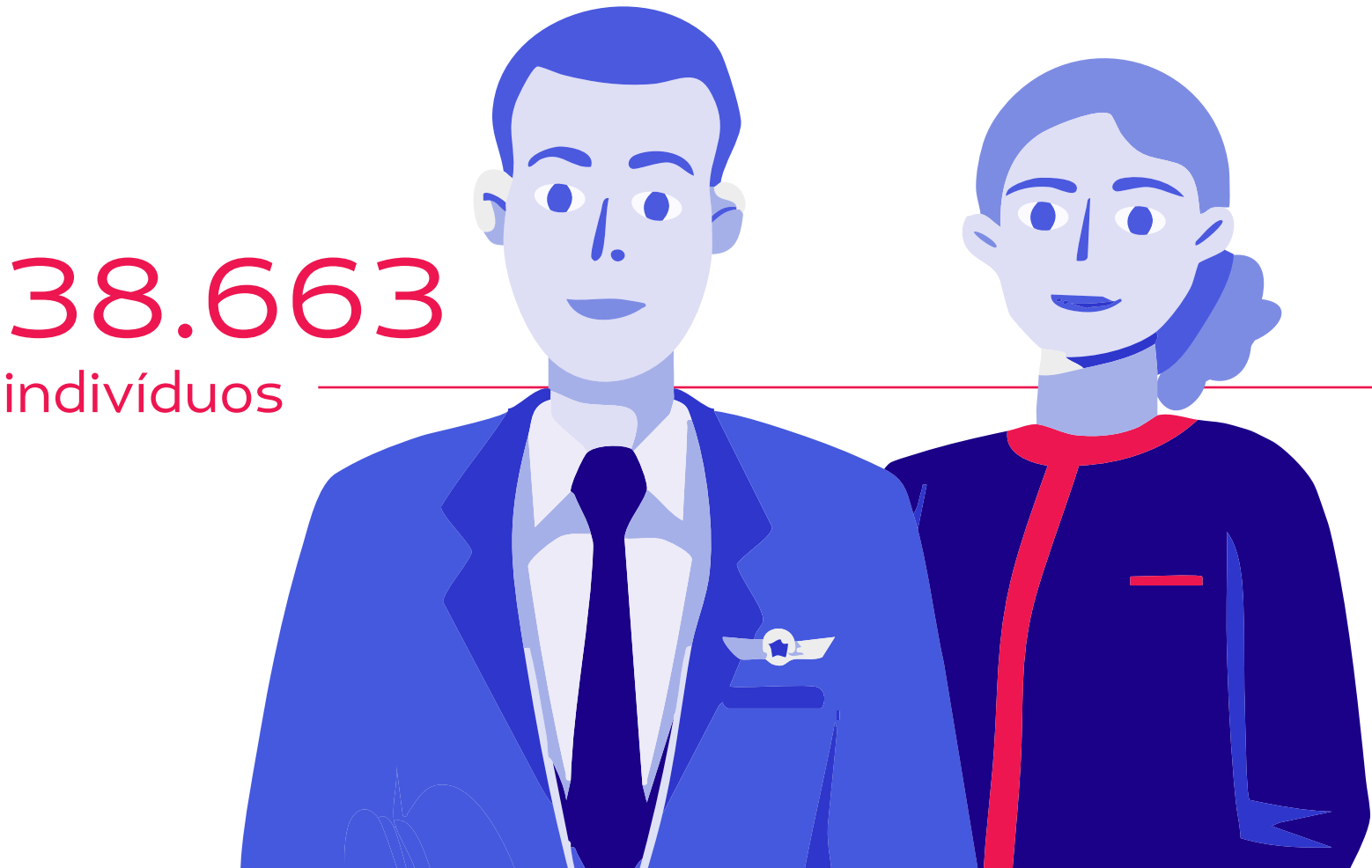
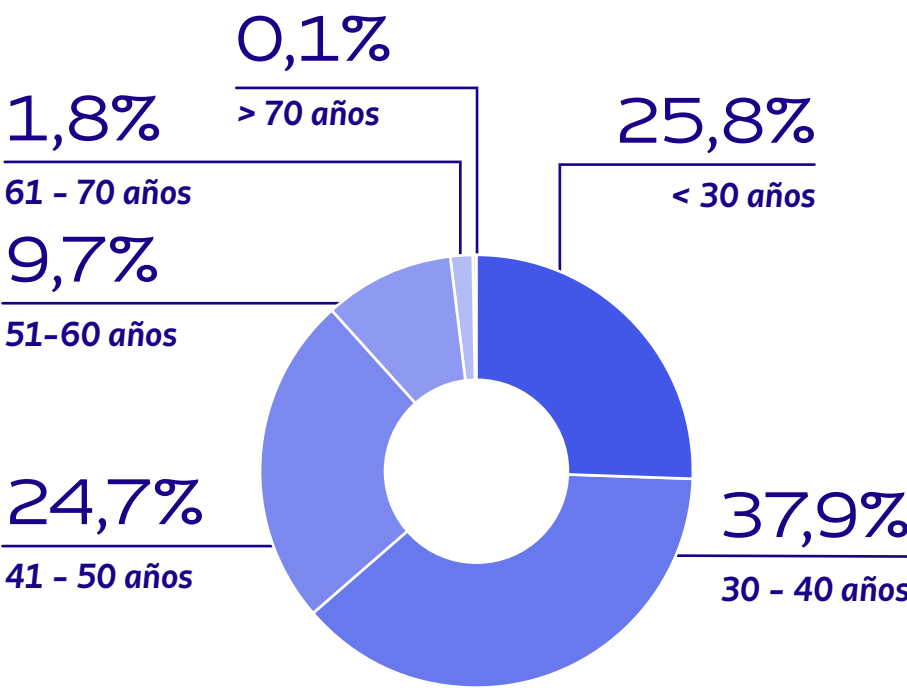
Funcionários por país em 2024



Funcionários por antiguidade em 2024



Colaboradores por faixa etária em 2024



38.663
indivíduos

Más de:
4.400 Pilotos
9.200 Tripulantes
6.600 Profesionales
8.500 Aeropuerto
4.900 Mantenimiento
690 Ventas
3.000 Carga
1.000 Administrativo

¹ Considerando: Argentina, Austrália, Bolívia, Cuba, França, Alemanha, Itália, México, Holanda, Nova Zelândia, Paraguai, Portugal, Espanha, Reino Unido e Uruguai.

CATEGORIAS FUNCIONAIS ²

Alta gestão
CEOs
Vicepresidentes
Diretores

Gerência
Gerentes seniores
Gerentes
Gerentes assistentes

Liderança
Coordenadores de área
Coordenadores de departamento

Operadores
Operações de carga
Manutenção
Aeroporto
Centro de controle de operações aeroportuárias

Força de vendas
Operações de vendas
Atendimento ao cliente

Atendimento ao cliente
Atividades de suporte e funções gerais

Outros profissionais
Gerência intermediária em atividades de suporte

Outros técnicos
Tripulação técnica
Tripulação de cabine

² O Grupo 2LATAM não possui funcionários na categoria "Auxiliar", conforme definido pelo NCG chileno nº 519.

PESSOAS: O MOTOR DO GRUPO LATAM

GRI 3-3

A gestão de Recursos Humanos é um dos processos mais importantes para as empresas do grupo LATAM, pois são os colaboradores que viabilizam a missão de conectar a região com o mundo, dando acesso à sua ampla malha de transporte de carga e passageiros.

Nesta tarefa, as empresas do grupo LATAM consideram práticas estruturadas de treinamento e progressão na carreira que respondam às transformações e tendências dos mercados de trabalho dos países onde atuam. Elas também consideram o diálogo e a acessibilidade entre a equipe e a gerência de cada empresa como fatores importantes para reforçar o compromisso conjunto com a execução da estratégia de negócios e para tornar as empresas do grupo LATAM cada vez melhores.

Em essência, a equipe de Recursos Humanos do grupo LATAM atua como um parceiro estratégico que aprimora o sucesso do negócio ao maximizar o talento humano, nutrir e fomentar a produtividade individual e fortalecer a cultura organizacional. No nível global, o departamento é liderado pelo Vice-Presidente de Recursos Humanos, que é responsável por coordenar o alinhamento estratégico e operacional de políticas, iniciativas e práticas relacionadas aos funcionários do grupo LATAM em todos os países onde está presente.

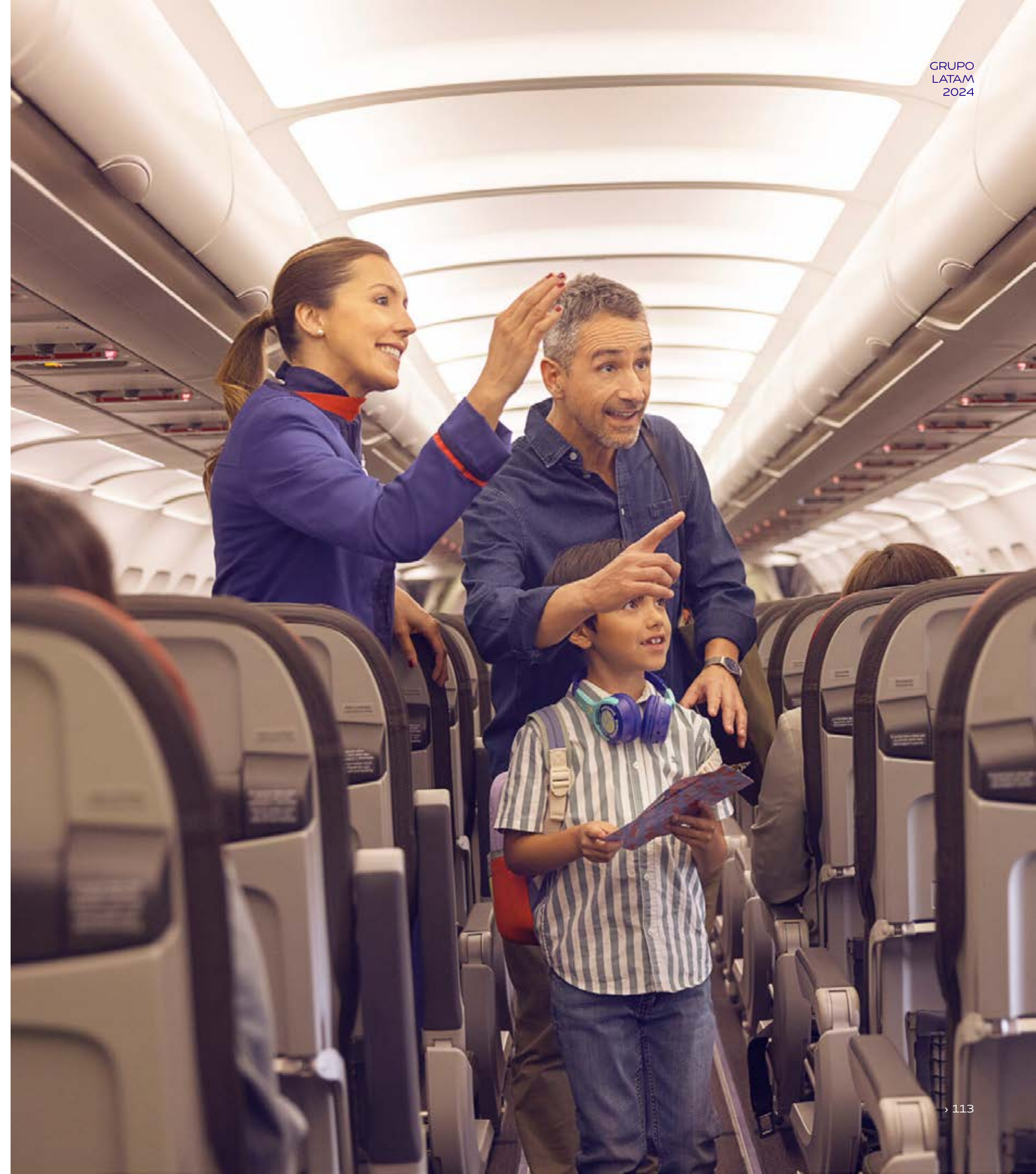
O grupo LATAM mantém espaços formais para revisão, colaboração e tomada de decisão. Essa abordagem é implementada por meio de duas reuniões semanais envolvendo o VP de Recursos Humanos, os chefes

das funções corporativas de Recursos Humanos e os líderes dessa área em cada país. Esses órgãos garantem a coordenação, a coerência e o alinhamento das ações e estratégias relacionadas aos funcionários em todos os níveis da organização.

Além disso, o principal objetivo da equipe de Recursos Humanos do grupo LATAM é alinhar o talento humano com os objetivos estratégicos do negócio. Isso inclui atrair e reter os melhores funcionários, promover seu desenvolvimento por meio de programas de treinamento e liderança e fomentar um ambiente de trabalho motivador que incentive o comprometimento e a produtividade, ao mesmo tempo em que mantém uma base de custos de mão de obra que garanta a competitividade.

Mais Justo, Empático, Transparente e Simples (JETS).

O grupo LATAM é guiado por uma preocupação genuína com as pessoas em um ambiente de trabalho justo, empático, transparente e simples. Assim, segue os princípios "JETS".





FORTALECENDO O VÍNCULO

GRI 3-3

Diálogo contínuo

A agenda de diálogos do grupo LATAM inclui encontros conduzidos pela área de Recursos Humanos e lideranças de diferentes áreas do grupo, para abordar temas como liderança, sustentabilidade e gestão de talentos, entre outros. Esses fóruns têm como objetivo fortalecer o alinhamento estratégico, fomentar a empatia com os funcionários e reunir ideias que enriqueçam a gestão de recursos humanos.

Além disso, o grupo LATAM mantém outras iniciativas que reforçam esse diálogo contínuo:

- **LATAM News:** Reunião semanal entre líderes e suas equipes.
- **Ampliados:** Reuniões periódicas conduzidas pelos vice-presidentes.
- **Acompanhamento 1:1:** Conversas específicas entre cada funcionário e seu líder para dar suporte ao processo individual de treinamento e desenvolvimento profissional

É importante destacar que os líderes recebem treinamento abrangente para gerir suas equipes em alinhamento com o modelo de liderança estabelecido pelo grupo LATAM. Nesse sentido, seu desempenho é avaliado por meio do Índice de Liderança e do Barômetro — ferramentas que incorporam variáveis-chave para monitorar o progresso em direção aos objetivos de simplicidade e transparência, e para garantir o cumprimento de práticas essenciais como fornecer feedback oportuno, realizar reuniões de equipe e individuais e reconhecer conquistas.

Da mesma forma, as equipes têm a oportunidade de avaliar seus líderes, fornecendo insights valiosos sobre seu desempenho. Assim, o grupo LATAM reforça o papel fundamental dos líderes como impulsionadores do desenvolvimento e da coesão organizacional.

Saúde organizacional

Em 2024, o grupo LATAM alcançou seu melhor resultado no McKinsey & Company Organizational Health Index (OHI), pesquisa realizada há uma década e que avalia os temas de clima de trabalho e motivação. Os 79 pontos obtidos são um ponto a mais que a última avaliação realizada em 2023, posicionando as empresas do grupo LATAM entre as de melhor saúde organizacional do mundo.

Além disso, os resultados de 2024 também se destacaram pela participação voluntária recorde na pesquisa, já que 80% do total da força de trabalho a respondeu, o que significa mais de 29.000 respostas no momento da consulta.

Vale ressaltar que esta pesquisa possui questões que avaliam diferentes pontos focais estratégicos para o grupo LATAM, como liderança, adaptação tecnológica, diversidade e inclusão (D&I) e experiência do funcionário, que inclui significado e/ou propósito, bem como segurança psicológica, entre outros.

Pesquisa de Satisfação dos Funcionários (eNPS) 2024

Esta pesquisa (eNPS) mede o engajamento e a satisfação em uma escala de 0 a 10. A cada mês, esta pesquisa é distribuída aleatoriamente para uma amostra representativa de 5.000 funcionários do grupo LATAM. O eNPS permite avaliar as condições dos funcionários, medir seu bem-estar e determinar se eles recomendariam a empresa como um bom lugar para trabalhar.

Para 2024, o resultado do eNPS foi de 81 pontos, com uma meta associada de 80 pontos.

GESTÃO DE TALENTOS

NCG 519: 5.8.I, 5.8.III, 5.8.IV TREINAMENTO E BENEFÍCIOS
GRI 404-1 E 403-5

TREINAMENTO

As políticas de treinamento do grupo LATAM estabelecem os princípios e diretrizes que regem os processos de desenvolvimento de habilidades e conhecimentos nas diferentes áreas operacionais, garantindo o cumprimento dos requisitos e regulamentações aplicáveis de cada país onde atua. Essas políticas abrangem aspectos como escopo e responsabilidades, programas de treinamento, periodicidade, atualizações de conteúdo, infraestrutura e seleção e treinamento de instrutores.

Esses programas abordam uma ampla gama de tópicos importantes, como segurança operacional e trabalhista, Diversidade e Inclusão (D&I), liderança, habilidades comerciais, atendimento ao cliente, serviço de bordo, emergências, primeiros socorros, prevenção de riscos, produtos perigosos, fatores humanos, especialidades técnicas para manutenção aeronáutica, procedimentos internos do grupo LATAM e o Código de Conduta (Compliance).

Vale destacar que o grupo LATAM mantém um programa obrigatório de conscientização e treinamento para identificação e gestão de preconceitos, uso de linguagem inclusiva e defesa da segurança psicológica. Além disso, conta com um mecanismo socializado e universalmente acessível para denúncia e resolução de potenciais situações de discriminação e/ou assédio

(Veja mais na seção Canal Confidencial, no capítulo "Governança Corporativa").

Com essa abordagem, durante 2024, o grupo LATAM gastou US\$ 12.745.440 em atividades de treinamento profissional para suas equipes, o que representa 0,10% da receita operacional.

Enquanto isso, 36.399 indivíduos foram treinados (equivalente a 94,1% da força de trabalho total) em áreas-chave. Como resultado, um total de 1,6 milhão de horas de treinamento foram concluídas, com uma média de 46,4 horas por funcionário.

PROGRAMAS DE TREINAMENTO

Em 2024, o grupo LATAM desenvolveu diversos programas de treinamento que geraram impacto tangível no desenvolvimento do negócio e implicaram claros benefícios quantitativos para a organização. Entre eles:

Práticas de Segurança por Realidade Virtual:

Este programa tem como objetivo atualizar e otimizar o treinamento da tripulação de cabine por meio do uso da tecnologia de Realidade Virtual (RV). Esta ferramenta permite um treinamento mais imersivo, eficaz e padronizado, recriando situações críticas de segurança e procedimentos de emergência em

um ambiente controlado e realista. Dessa forma, as limitações dos métodos tradicionais de treinamento são superadas.

Vale destacar que o programa atingiu 19% do total de horas de treinamento (FTE), refletindo sua importância estratégica dentro do plano global de treinamento do grupo LATAM.

Revalidação do serviço para Contact Center e tripulantes de cabine:

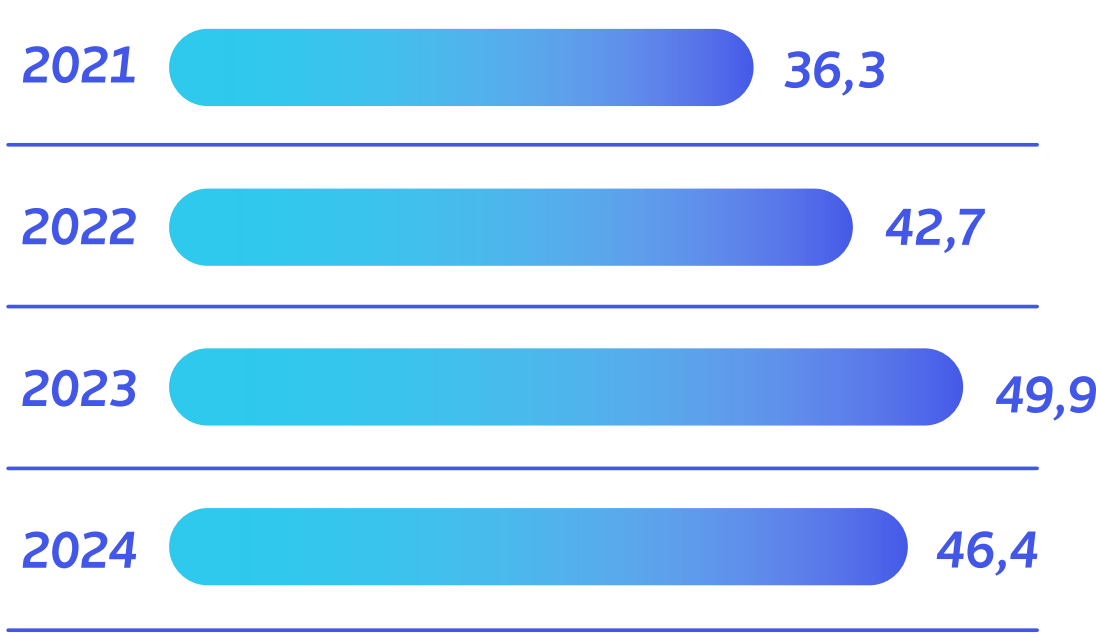
O principal objetivo deste workshop foi alinhar e reforçar a cultura de hospitalidade e as competências de atendimento ao cliente em equipes de Contact Center e tripulantes de cabine. O programa, focado no desenvolvimento de habilidades-chave em áreas como comunicação eficaz, gerenciamento de conflitos e empatia, teve como objetivo garantir que os clientes recebam uma experiência excelente e memorável em todos os pontos de contato com a empresa.

É importante destacar que a participação das equipes neste programa foi de 100% para o Contact Center e 95% para as tripulações de cabine, o que reforça o comprometimento do grupo LATAM com a melhoria contínua da qualidade do serviço e da experiência do cliente.

Treinamento médio

NCG 519: 5.8 TREINAMENTO E BENEFÍCIOS
GRI 404-1

(h/funcionário)



Foram alcançadas um total de 1,6 milhão de horas de treinamento, com uma média de 46,4 horas por colaborador.

AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO

GRI 404-3

O processo de avaliação de desempenho do grupo LATAM inclui uma seção dedicada à avaliação de competências, que deve ser cumprida globalmente. Nesse contexto, um dos principais comportamentos avaliados é a conformidade, que faz parte da competência conhecida como "Comportamento Seguro". Nesse sentido, especifica que os funcionários

devem apresentar comportamentos consistentes com o Código de Conduta, bem como com as políticas e procedimentos que impactam a segurança do grupo LATAM. É essencial que os funcionários entendam que suas ações têm impacto direto nos clientes, processos, instalações e no meio ambiente.

Como parte do processo de feedback anual, que é realizado durante os primeiros meses do ano, é fornecido um resumo da avaliação realizada no ano anterior. Durante esse processo, uma pontuação ou categoria de avaliação é apresentada, pontos fortes e oportunidades de desempenho são analisados e um plano de ação é acordado para corrigir e melhorar as

áreas identificadas. Dessa forma, espera-se que os funcionários alcancem um desempenho ainda melhor no ano seguinte.

98% dos colaboradores submetidos ao processo fizeram parte da avaliação de desempenho de 2024.

TIPOS DE AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO EM 2024

Por objetivos

Anualmente, as empresas do grupo LATAM realizam um processo de avaliação de desempenho baseado em objetivos, alinhados com competências diferenciadas por segmento. Este processo envolve executivos, gerências intermediárias, supervisores e operações de cabine e aeroporto. Ele é projetado para contribuir para o desenvolvimento de cada funcionário e recursos humanos dentro de cada uma das organizações.

Este processo também inclui uma abordagem sistemática em que os funcionários têm objetivos predefinidos e mensuráveis, que são estabelecidos de forma colaborativa pelo menos uma vez ao ano com seu gestor direto e rastreados rotineiramente durante todo o período avaliado.

Multidimensional (360°)

O grupo LATAM utiliza uma ferramenta chamada Barômetro, que consiste em uma pesquisa com 28 perguntas enviadas aos funcionários para avaliar seu líder e equipe. Assim, todos os líderes com três ou mais subordinados diretos (aproximadamente 2.000 líderes) foram avaliados. Além disso, a avaliação ficou disponível para 30.000 funcionários.

Esse processo não só permite que os líderes avaliem o desempenho dentro de suas equipes, mas também se estende à avaliação de objetivos do departamento ou da empresa, recebendo feedback de colegas, subordinados diretos e outros funcionários, e fornecendo uma visão de 360 graus do desempenho dos funcionários. Da mesma forma, o feedback do cliente ou externo também está incluído.

Vale ressaltar que esse processo é realizado duas vezes ao ano.

Por equipes

Nas áreas de tecnologia, o grupo LATAM implementa o modelo de talento digital. O objetivo desta avaliação é principalmente aumentar a observabilidade, permitindo que os líderes recebam feedback por meio de observações de outros sobre suas equipes. Os líderes avaliados são examinados de uma perspectiva Top-Down (por seu líder e colegas no mesmo nível), Bottom-Up (por seus subordinados diretos) e 360 graus (por qualquer pessoa que interaja com eles, fornecendo observabilidade parcial).

Além disso, este sistema incorpora uma avaliação que considera os funcionários como parte de uma equipe, em vez de apenas como indivíduos. Os objetivos são definidos para a equipe e para os funcionários individuais, e uma ponderação é aplicada entre a revisão individual e a revisão da equipe, permitindo uma visão mais completa do desempenho no contexto do grupo. Este processo de avaliação também é realizado duas vezes por ano.

Conversas ágeis

Este método implementa a mesma metodologia de Talento Digital usada nas áreas tecnológicas, e a avaliação é realizada duas vezes ao ano. No entanto, também é complementado por uma abordagem mais ágil para gerenciar o desempenho e o desenvolvimento dos funcionários ao longo do ano. Esta abordagem, que não é estruturada, envolve conversas regulares e feedback contínuo, em vez de se limitar a avaliações anuais ou semestrais. Consequentemente, neste modelo, a gestão de desempenho não se concentra apenas no resultado final (como uma pontuação ou avaliação anual), mas no processo para chegar a esse resultado. Portanto, isso inclui a revisão constante de objetivos e a identificação de barreiras que podem dificultar o desempenho eficaz.



PLANO DE SUCESSÃO

NCG 519: 3.6.X GESTÃO DE RISCOS

As afiliadas do grupo LATAM têm um Plano de Sucessão que identifica potenciais candidatos internos e externos para posições-chave, como CEO e altos executivos. Este plano, que é atualizado anualmente, é revisado prioritariamente em caso de saída de um executivo crítico, para tomar decisões informadas sobre a substituição.

No caso específico da vaga de CEO, o Conselho de Administração da LATAM Airlines Group S.A. será responsável por selecionar um sucessor, com base na recomendação do Comitê de Liderança.

Por outro lado, planos de desenvolvimento específicos são implementados para alguns dos potenciais sucessores, com o objetivo de prepará-los de forma ideal para assumir responsabilidades mais seniores dentro do grupo LATAM.

CONTRATAÇÃO E ROTATIVIDADE

NCG 519: 3.1.VII ESTRUTURA DE GOVERNANÇA

GRI 401-1

O grupo LATAM é uma organização multicultural e diversa, onde as necessidades técnicas de cada função e nível organizacional são as únicas que prevalecem na hora de definir e mensurar os talentos necessários para seleção.

Ao longo de 2024, a LATAM Airlines Group S.A. contratou 6.827 pessoas, resultando em uma taxa de contratação de 17,6%. Por outro lado, a taxa de

rotatividade foi de 9,8%, o que é menor do que o valor de 2023 (10,8%). Enquanto isso, a taxa de rotatividade voluntária foi de 3,6%, também melhorando em comparação à taxa de 4,4% no período de 2023.

Vale destacar que o grupo LATAM gerencia estrategicamente a atração e seleção de talentos diversos por meio de processos padronizados, liderados pela equipe de Recrutamento e Seleção. Isso inclui o estabelecimento de perfis de cargos com a gerência ou líderes, considerando requisitos específicos, como certificações, educação, experiência, qualificações técnicas, idiomas e licenças, bem como habilidades e competências-chave para cada posição.

Além disso, a equipe de Recrutamento e Seleção fornece conhecimento do mercado de talentos e trabalha para mitigar vieses que podem afetar a atração e seleção de perfis diversos, priorizando uma abordagem baseada em habilidades em vez de históricos tradicionais.

Por sua vez, o departamento de Remunerações contribui por meio de uma análise de cargos para definir a faixa salarial e avaliar o nível de tomada de decisão, coordenação e influência de cada função dentro do grupo LATAM.

Essa abordagem abrangente não apenas amplia o acesso às oportunidades, mas também garante um processo de seleção alinhado às necessidades do negócio e às melhores práticas de Diversidade e Inclusão.



Novas contratações e rotatividade de pessoas em 2024

GRI 401-1

	NÚMERO DE PESSOAS CONTRATADAS	NÚMERO DE INDIVÍDUOS QUE DEIXARAM O GRUPO LATAM ¹
LATAM Airlines Brasil	3.563	1.906
LATAM Airlines Chile	1.613	822
LATAM Airlines Colômbia	493	287
LATAM Airlines Equador	111	51
LATAM Airlines Peru	408	354
Escritório regional dos EUA	522	272
Outros ²	117	79
Grupo LATAM	6.827	3.771

¹ ¹Número total de funcionários que deixaram seus cargos voluntariamente, devido a indenização, aposentadoria ou morte em serviço.

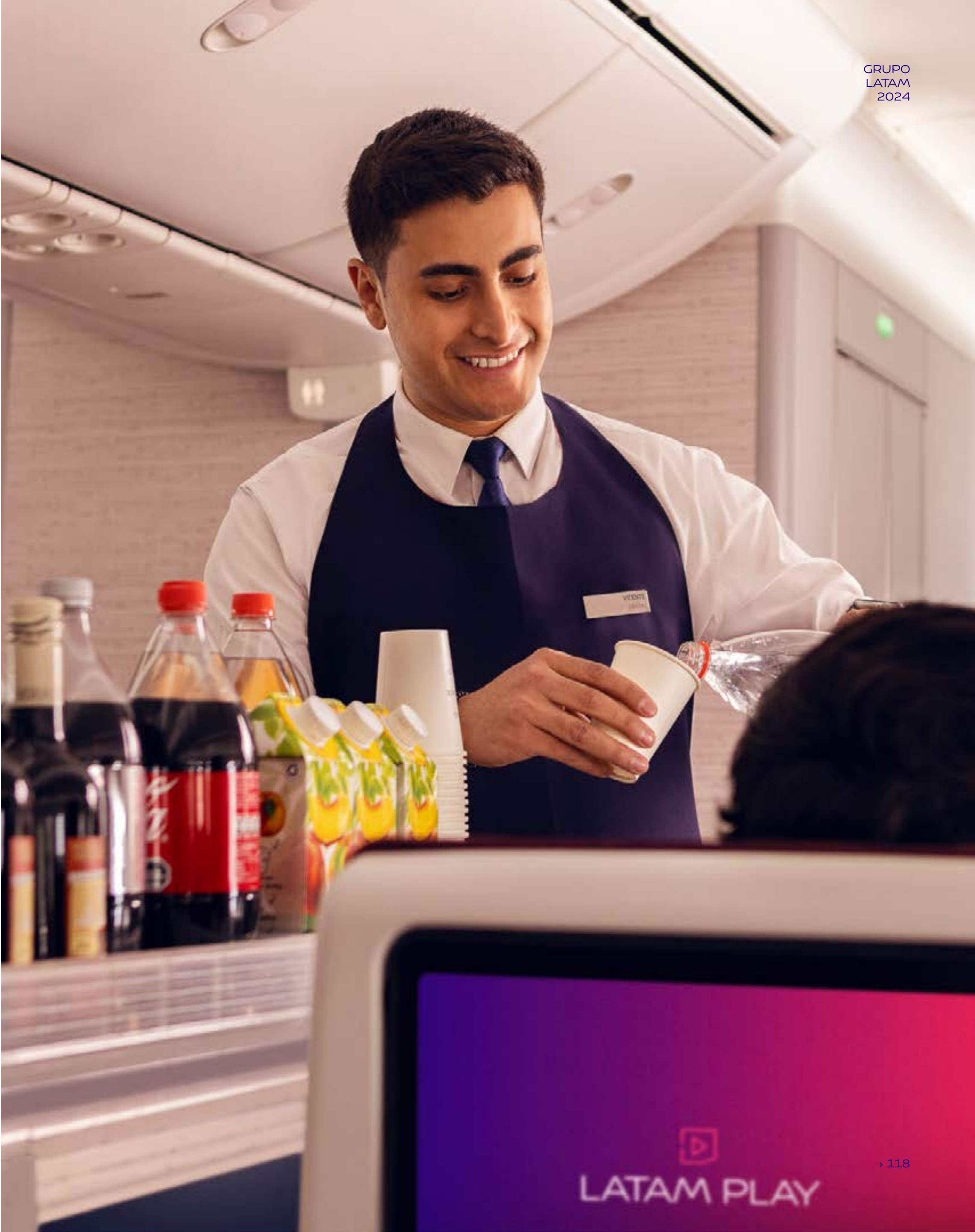
² Considerando: Argentina, Austrália, Bolívia, Cuba, França, Alemanha, Itália, México, Holanda, Nova Zelândia, Paraguai, Portugal, Espanha, Reino Unido e Uruguai.

CONTRATAÇÃO INTERNA

Em 2024, 76,0% das vagas foram preenchidas por candidatos internos.

Para promover o desenvolvimento profissional e a movimentação interna, o grupo LATAM divulga todas as vagas disponíveis dentro da organização por meio de seus canais de comunicação interna. Dessa forma, qualquer funcionário que atenda aos requisitos da posição pode se candidatar.

Além disso, na seção 'Trabalhe Conosco' do site da LATAM, todas as posições que a empresa está procurando preencher globalmente são anunciadas.



BENEFÍCIOS

NCG 519: 5.7 LICENÇA PÓS-PARTO E 5.8 TREINAMENTO E BENEFÍCIOS

GRI 401-2 E 401-3

As afiliadas do grupo LATAM oferecem aos seus funcionários uma série de benefícios adicionais que não estão inclusos na remuneração. Alguns deles são:

Gerenciamento de estresse no local de trabalho¹

O Programa de Bem-Estar do grupo LATAM foca no gerenciamento de estresse no ambiente de trabalho e na promoção do bem-estar geral de seus funcionários. Ele consiste em quatro componentes principais: 1) Getting to Know Each Other, que busca promover conexões entre os funcionários; 2) Travel Club, que oferece dicas práticas de viagem; 3) Wellness Tips, que visa melhorar a saúde mental, emocional e física; e 4) LATAM Club, que oferece descontos para funcionários e suas famílias em várias categorias.

Este programa está disponível através do Portal LATAM e do RH Connect, o que agiliza sua disponibilidade e escopo dentro do grupo LATAM.

● **Conhecendo uns aos outros:**

Esta seção oferece a oportunidade de conhecer e se conectar com diferentes pessoas do grupo LATAM. A cada mês, os perfis de até dois indivíduos por país são publicados.

● **Travel Club**

Esta seção oferece as apresentações e gravações de cada sessão ao vivo onde, mês após mês, um funcionário do grupo LATAM apresenta um novo destino do mundo. Por meio de sua experiência, eles compartilham as melhores dicas e recomendações para inspirar outros a explorar sem limites, conectando-se ao benefício Staff Travel.

● **Dicas de Bem-Estar**

Um espaço onde informações e artigos úteis são publicados mensalmente, projetados para promover o bem-estar, o autocuidado e a saúde mental dos funcionários do grupo LATAM e seus entes queridos.

● **LATAM Club**

Rede exclusiva de descontos e promoções para os funcionários do grupo LATAM e seus entes queridos, oferecendo uma ampla gama de benefícios em todos os países e em mais de dez categorias, como Hotelaria e Turismo (com grandes redes hoteleiras), Gastronomia, Saúde e Fitness, Educação e Treinamento, entre outras. De fato, como funcionário do grupo LATAM, também é possível acessar muitos dos descontos disponíveis em outros países; não apenas no país de residência.

Iniciativas de bem-estar e saúde

Cada afiliada do grupo LATAM gerencia várias iniciativas para promover a atividade física entre os funcionários. Por exemplo, no Chile, durante o verão, os funcionários são convidados a participar

de uma série de atividades esportivas, gratuitas, organizadas nas instalações do grupo LATAM sob o nome LATAM Park. Isso inclui reservar quadras ou campos para vários esportes e se inscrever em aulas, como Zumba, treinamento funcional ou spinning, entre outros.

Além disso, todos os funcionários com contratos permanentes e por prazo determinado recebem:

● **Seguro de vida²**

Consciente da importância da prevenção em momentos difíceis e do apoio aos entes queridos, o grupo LATAM oferece aos seus colaboradores seguro de vida na maioria dos países onde atua.

● **Seguro saúde³**

Considerando que a saúde dos funcionários é uma prioridade para o grupo LATAM, ele fornece seguro médico privado que cobre, entre outras coisas, serviços médicos ambulatoriais e hospitalares, medicamentos e tratamentos. Além disso, em alguns países como o Chile, a telemedicina gratuita está incluída em áreas como psicologia, nutrição, medicina esportiva, suporte a doenças crônicas, distúrbios do sono, saúde sexual e aconselhamento psicológico LGBT+. Além disso, no Chile, é oferecido um acordo com a Colmena para planos do grupo Isapre, com preços preferenciais e fixos.

● **Seguro de Assistência Médica para viagens de negócios fora do país base⁴**

Para garantir o bem-estar de seus funcionários durante o desempenho de suas funções, o grupo LATAM fornece seguro de viagem para cobrir doenças e acidentes

que podem ocorrer enquanto os funcionários estão fora de seu país de residência. Este seguro também se estende às tripulações — tanto de cabine quanto técnica — durante o desempenho de suas funções.

Opções de trabalho de meio período

O grupo LATAM oferece contratos de meio período para funções específicas, permitindo que os funcionários trabalhem menos horas por semana em vez de contratos tradicionais de tempo integral. Este programa está disponível em diferentes países, de acordo com suas regulamentações locais.

Teletrabalho

Atualmente, todos os funcionários de suporte do grupo LATAM têm a opção de trabalhar em uma modalidade híbrida. Além disso, algumas funções específicas, como equipes de TI e Contact Center, podem trabalhar 100% de casa devido à natureza de suas funções. As empresas do grupo LATAM cobrem algumas despesas derivadas do trabalho híbrido, como alimentação e custos de internet, de acordo com as regulamentações de cada país.

¹ Benefício aplica a todo tipo de contrato, en todos los países de la operación.

² Benefício aplica a todo tipo de contrato en Chile, Ecuador, Argentina, Oceanía y Perú. En Colombia se ofrece según afiliación sindical. Por otro lado, en Brasil, Estados Unidos y México se ofrece a personas con contrato indefinido.

³ Benefício disponible para empleados con contrato indefinido en Brasil, Estados Unidos y México y para todo tipo de contrato en otros países, con excepción de Nueva Zelanda, Bolivia, Uruguay, Alemania, Países Bajos y Reino Unido.

⁴ Benefício disponible en todos los países y a todo tipo de contrato.

05

Horários de trabalho flexíveis

Em certos países e para cargos específicos, o grupo LATAM oferece horários de trabalho flexíveis, adaptados às regulamentações locais. Este benefício permite que os funcionários ajustem seus horários de início e término com base em suas necessidades individuais e dentro dos limites estabelecidos por cada afiliada do grupo LATAM.

Creches

Seguindo as regulamentações de cada país, o grupo LATAM disponibiliza creches para funcionárias após o período pós-parto, ou oferece contribuições para creches como alternativa para pais que trabalham em turnos ou têm filhos com necessidades especiais de saúde.

07

Instalações de lactação

O grupo LATAM tem salas de lactação dedicadas em seus locais de trabalho, fornecendo privacidade, conforto, armazenamento e higiene para novas mães extraírem o leite materno. Este programa está disponível em diferentes países, de acordo com suas regulamentações locais.

¹ Benefício aplicável a empregados com contrato por prazo indeterminado e determinado, após seis meses de serviço em todos os países com operações.

² Benefício disponível para todos os tipos de contrato.

³ O benefício varia dependendo do país (exceto Brasil), tipo de empréstimo e acordo de negociação coletiva.

08

Licença-maternidade e paternidade (pós-parto)

O grupo LATAM garante a licença-maternidade e paternidade de acordo com as normas legais de cada país onde atua, garantindo o bem-estar dos colaboradores durante o período pós-parto.

Licença remunerada para assistência à família além da licença parental

O grupo LATAM garante a disponibilidade de licença remunerada para assistência à família, de acordo com as normas legais de cada país, para dar suporte aos seus funcionários em situações familiares que exijam cuidados adicionais.

10

Benefício de desconto em passagens aéreas (Staff Travel)¹

Como parte de sua proposta de valor, o grupo LATAM possibilita que seus funcionários e seus beneficiários visitem o mundo por meio do benefício de passagens aéreas Staff Travel. Por meio dele, eles obtêm acesso a um livro de cupons anual em rotas operadas pelo grupo LATAM para mais de 150 destinos ao redor do mundo, utilizando passagens sujeitas a vacância com desconto de 100% (2), com desconto de 90% (12), com desconto de 50% (12) e passagens confirmadas cujo desconto e quantidade variam por subnível. Além disso, os trabalhadores têm acesso a voos ilimitados com descontos significativos em mais de 90 companhias aéreas com acordos. Esses cupons se aplicam a cada trabalhador e a cada beneficiário registrado de acordo com a política do grupo LATAM.

11

Benefícios especiais do programa de passageiro frequente LATAM Pass²

Os funcionários registrados no programa LATAM Pass têm acesso a benefícios exclusivos que complementam o programa Staff Travel, como bônus de milhas na inscrição, acúmulo de milhas em dobro na compra de passagens Staff Travel e a opção de comprar passagens com milhas. Esse benefício está disponível em vários países e está sendo estendido a todos os países onde o grupo LATAM opera.

12

Benefícios especiais em serviços de assistência em terra oferecidos pela LATAM³

O grupo LATAM também oferece aos seus funcionários descontos e benefícios extras em serviços de assistência em terra disponíveis para passageiros comerciais, como acúmulo de milhas em dobro em hotéis e desconto mais acúmulo de milhas em aluguel de carros. Para Chile, Brasil, Peru e Paraguai, descontos especiais também se aplicam a todos os outros serviços, como pacotes turísticos, cruzeiros, etc.

13

Empréstimos³

O grupo LATAM oferece auxílio financeiro aos seus funcionários por meio de empréstimos, que estão disponíveis de acordo com as condições locais e os acordos de negociação coletiva de cada afiliada. Este benefício é projetado para ajudar os trabalhadores em várias situações ao longo de suas vidas profissionais.



DIVERSIDADE E INCLUSÃO

NCG 519: 3.1.VI ESTRUTURA DE GOVERNANÇA Y 5.4.1
POLÍTICA DE EQUIDADE
GRI 3-3; 405-1

O grupo LATAM aborda a diversidade e a inclusão de forma ampla e integrada, formalizando seu compromisso com a não discriminação e a equidade por meio de sua Política de Diversidade e Inclusão, Código de Conduta e Política de Recrutamento, todos os quais promovem um ambiente inclusivo e a valorização do talento individual.

GOVERNANÇA

Para cumprir seu compromisso, o grupo LATAM conta com uma estrutura clara para a gestão de Diversidade e Inclusão (D&I), liderada por um D&I Project Management Officer (PMO) global, em coordenação com o Vice-Presidente de Recursos Humanos do grupo LATAM. Essa figura garante a implementação coerente das políticas e objetivos globais de D&I, em alinhamento com as diretrizes corporativas e a visão da organização.

Além disso, há indivíduos encarregados de executar planos e iniciativas de D&I. Seu papel inclui a coordenação direta com os gerentes locais de D&I (focals) em cada país onde as empresas do grupo LATAM operam, bem como com as áreas funcionais das

diferentes afiliadas que colaboram na implementação dos ajustes necessários, garantindo o alinhamento corporativo nesta arena.

Enquanto isso, os processos de recrutamento e seleção das empresas do grupo LATAM contam com o apoio de fundações, organizações e consultorias especializadas para atrair talentos diversos. Além disso, como diretriz, garante a apresentação de candidatos de ambos os sexos nas shortlists.

Além disso, uma equipe dedicada é responsável por promover, medir e gerenciar iniciativas de D&I para fomentar um ambiente de trabalho inclusivo e evolutivo.

AVALIAÇÃO DA INCLUSÃO: MONITORIZAÇÃO E MELHORIA CONTÍNUA

O grupo LATAM mede seu progresso em inclusão por meio da coleta periódica de opiniões de funcionários em todos os países onde opera, o que lhe permite analisar as diferentes experiências e visões, e identificar oportunidades de melhoria nesta área. Além disso, uma vez por ano, mede as percepções dos funcionários sobre os sistemas e a experiência organizacional por meio de uma ferramenta gerenciada

por uma empresa de consultoria externa, que tem mostrado uma tendência ascendente constante.

CULTURA ORGANIZACIONAL DE D&I

O grupo LATAM busca constantemente fortalecer a diversidade e a inclusão, com o objetivo de garantir que todos os indivíduos que fazem parte da organização possam contribuir plenamente com suas capacidades. De fato, algumas das ações transversais desenvolvidas são:

I. Informar e educar os funcionários para fortalecer a cultura de inclusão.

II. Desenvolver liderança inclusiva.

III. Coletar informações que apoiem a tomada de decisões e o gerenciamento oportuno de iniciativas para promover diversidade e inclusão (D&I).

O grupo LATAM pretende atingir um equilíbrio de gênero de cerca de 40/60 em todos os níveis funcionais até 2030.

Em seu compromisso de promover D&I, o grupo LATAM definiu metas específicas que incluem aumentar a representatividade de mulheres em funções de liderança e técnicas, bem como aumentar a inclusão de pessoas com deficiência em diversos cargos. Além disso, buscam promover a pluralidade nos perfis profissionais, garantindo que reflitam a diversidade de raça, etnia, gerações, orientação sexual e identidade de gênero, entre outros aspectos, presentes nas sociedades onde atuam.

Neste contexto, e em linha com seus compromissos de diversidade, que buscam atingir um equilíbrio de gênero de 40/60 em todos os níveis funcionais até 2030, o grupo LATAM fez progressos significativos. Assim, o grupo LATAM conseguiu trazer mais mulheres para funções-chave, como pilotos e mecânicos de manutenção, atingindo uma proporção total de 39/60 até o final de 2024.

Empregados por sexo e categoria funcional em 2024¹

GRI 405-1

NCG 519: 5.1.1 NÚMERO DE PERSONAS POR SEXO

	HOMENS		MULHERES	
Alta Gestão	0,25%	58	0,07%	11
Gerência	1,87%	434	1,51%	233
Liderança	5,01%	1.164	4,19%	646
Operadores	51,81%	12.043	37,74%	5.818
Força de Vendas	0,80%	185	3,75%	578
Administrativo	1,53%	355	3,19%	492
Outros profissionais	7,37%	1.713	7,32%	1.128
Outros técnicos	31,38%	7.294	42,23%	6.511
Grupo LATAM	100%	23.246	100%	15.417

¹ O Grupo LATAM não possui funcionários na categoria "Auxiliar", conforme definido pelo NCG chileno nº 519.

EQUIDADE SALARIAL

NCG 519: 5.4.1POLÍTICA DE EQUIDADE E 5.4.2 DIFERENÇA SALARIAL
GRI 405-2

O grupo LATAM implementa políticas e práticas claras que buscam garantir remuneração igualitária entre os funcionários, alinhada com suas funções e responsabilidades. Nesse sentido, a política é baseada em uma metodologia de avaliação de cargos que utiliza um sistema de pontos e notas para determinar o peso relativo de cada posição.

Além disso, o grupo LATAM define faixas salariais por nível com base em pesquisas de mercado, garantindo que cada funcionário seja colocado dentro da faixa salarial estabelecida para seu nível. Nessa linha, todos os indivíduos pertencentes ao mesmo nível salarial compartilham uma faixa de renda comum, que fica entre 80% e 120% do nível correspondente. No entanto, o posicionamento específico de cada funcionário dentro dessa faixa depende exclusivamente de fatores como antiguidade, potencial e desempenho.

Além disso, o grupo LATAM realiza uma revisão anual de remuneração baseada no mérito, com base exclusivamente no desempenho individual, reafirmando seu compromisso com a transparência e a equidade na remuneração.

Relação salarial (mulheres/homens)¹

NCG 519: 5.4.2 DIFERENÇA SALARIAL

GRI 405-2

2024	MÉDIA ²	MEDIANA ³
Alata Gestão	97%	97%
Gerência	95%	97%
Liderança	95%	96%
Operadores	92%	92%
Força de vendas	103%	101%
Administrativo	98%	98%
Outros profissionais	96%	98%
Outros técnicos	93%	94%
Grupo LATAM	95%	95%

Nota: O grupo LATAM não possui funcionários na categoria "Auxiliar", conforme definido pelo NCG chileno nº 519.

¹ Proporção do salário bruto por hora das mulheres vs. salário bruto por hora dos homens em cada categoria funcional. O salário bruto inclui todos os pagamentos fixos e variáveis, como salário-base, leis sociais, bônus, comissões ou outros.

² Para calcular a média, considera-se a renda média por país, nível salarial e categoria de antiguidade, excluindo-se dados onde não há registro para ambos os sexos.

³ Para calcular a mediana, os valores dos salários horários brutos de mulheres e homens são ordenados do menor para o maior (considerando os grupos por país, nível salarial e categoria de antiguidade, e excluindo dados onde não há registro para ambos os sexos), e o valor central do primeiro grupo é dividido pelo valor central do segundo grupo.

Instantâneo

GRI 401-1

	2021	2022	2023	2024
Total de colaboradores	29.114	32.507	35.568	38.663
Taxa de rotatividade ¹	22,5%	11,4%	10,8%	9,8%
Taxa de rotatividade voluntária	5,1%	5,7%	4,4%	3,6%
Média de horas de treinamento ²	36,3	42,7	49,9	46,4
Total de pessoas capacitadas	N/D	30,6 mil (93%)	32,1 mil (90%)	36,3 mil (94%)
Investimentos em capacitação	N/D	0,14%	0,12%	0,10%
PESQUISA OHI				
Resultado	77	77	78	79
Quartil	1	1	1	1

¹ Número total de funcionários que deixaram seus cargos voluntariamente, devido a indenização, aposentadoria ou morte em serviço/força de trabalho total em 31 de dezembro de 202¹.

² horas de treinamento no ano/força de trabalho média.

Mais informações

Perfil do colaborador (sexo, nacionalidade, faixa etária, antiguidade e pessoas com deficiência): 273-278.
Licença pós-parto: 281.
Formalidade do trabalho (tipo de contrato, tipo de horário de trabalho e flexibilidade de trabalho): 278-279.
Liberdade de associação: 279.
Dias ociosos devido a paralisações de trabalho: 279.





COMPROMISSO COM A SUSTENTABILIDADE

- 125** ESTRATÉGIA DE SUSTENTABILIDADE
- 132** GESTÃO AMBIENTAL
- 140** GESTÃO DAS MUDANÇAS CLIMÁTICAS
- 151** ECONOMIA CIRCULAR
- 159** VALOR COMPARTILHADO



ESTRATÉGIA DE SUSTENTABILIDADE

NCG 519: 4.2 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS
GRI 305-5

Em 2021, o grupo LATAM apresentou sua nova Estratégia de Sustentabilidade, baseada em quatro pilares fundamentais projetados para minimizar os impactos ambientais e gerar valor social, ambiental e econômico nos países onde atua. Além disso, esses pilares são apoiados por um propósito ambicioso e planos de trabalho realistas e bem estruturados, que nos permitem continuar avançando de forma consistente com o caminho que o grupo LATAM aspira seguir.

Nessa linha, em seu terceiro ano de implementação, a Estratégia de Sustentabilidade evoluiu incorporando lições aprendidas, as evidências científicas disponíveis e as definições regulatórias e de políticas públicas que foram adotadas pelas autoridades durante esse período. Considerando o exposto, o grupo LATAM fez ajustes nos objetivos dos pilares de gestão de mudanças climáticas e economia circular, mantendo ou elevando o grau de ambição e ajustando-se à evolução do marco regulatório e de políticas públicas¹, e à análise de viabilidade e relevância das diversas ações desenhadas.

Embora tenha havido progresso nos últimos anos em termos de políticas públicas e regulamentações ambientais, ainda há lacunas significativas em termos de ação climática² e economia circular. Dada essa incerteza, ao longo dos próximos anos, os objetivos da Estratégia de Sustentabilidade precisarão

continuar sendo atualizados para cumprir com as regulamentações.

Governança para a Estratégia de Sustentabilidade

O grupo LATAM estabeleceu uma estrutura de governança sólida para garantir o cumprimento do propósito de sua Estratégia de Sustentabilidade. Nesse sentido, é o Conselho de Administração, por meio de seu Subcomitê de Sustentabilidade e Estratégia, que lidera a tomada de decisões estratégicas e supervisiona os resultados dessa área.

Da mesma forma, anualmente é realizada uma apresentação ao Comitê de Diretores e ao Conselho de Administração para relatar o progresso da Estratégia, abordando, entre outros temas, a responsabilidade social do grupo LATAM.

No nível executivo, a Gestão de Sustentabilidade, sob a Diretoria de Assuntos Corporativos e Sustentabilidade, é responsável por implementar a estratégia e reportar ao Subcomitê de Sustentabilidade e Estratégia. Nessa linha, é fomentada uma colaboração próxima com os líderes de Assuntos Corporativos e Sustentabilidade em cada país, que participam ativamente de seu desenvolvimento e mantêm comunicação constante para revisar o progresso e coordenar ações. Além disso, no nível local, a implementação do programa é apoiada por equipes especializadas com conhecimento técnico em sustentabilidade.

Pilares da estratégia de sustentabilidade

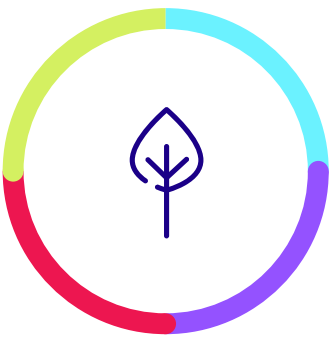


¹ **Gestão das Mudanças Climáticas:** Reforma Tributária da Colômbia 2022 (Lei 2277 de 2022), mudança da linha de base do CORSIA (Assembleia 41 da OACI, outubro de 2022), estabelecimento do Sistema Brasileiro de Comércio de Emissões (Lei nº 15.042 de 2024). **Economia Circular:** Regulamentações associadas à redução da produção e consumo de plásticos de uso único (Chile, Peru, Colômbia, Equador, entre outros) (por exemplo: Lei Chilena 21.368, São Paulo, Brasil, Lei 17.261 de 13 de janeiro de 2020, Lei Peruana 30.884, etc.). Regulamentações sobre o manuseio de resíduos de voos internacionais (por exemplo: Decreto 144 de 1996, Ministério da Agricultura do Chile). Regulamentações sobre controle sanitário em aeroportos e aeronaves (por exemplo: Resolução RDC nº 2, de 8 de janeiro de 2003).

² A Lei de Mudanças Climáticas da Colômbia não foi regulamentada, enquanto a Lei de Mudanças Climáticas do Chile não foi totalmente regulamentada e, até 31 de dezembro de 2024, apenas um país emitiu Ajustes Correspondentes — um mecanismo que permite que créditos de carbono sejam usados em esquemas internacionais de compensação de emissões, como o CORSIA.

PROGRESSO DA ESTRATÉGIA DE SUSTENTABILIDADE

NCG 519: 9. SUSTENTABILIDADE, 9.1 MÉTRICAS SASB



GESTÃO AMBIENTAL

Ambição

Manter e melhorar continuamente o Sistema de Gestão Ambiental (SGA) em todas as operações do grupo LATAM sob o padrão IATA IEnvA¹.

Objetivo para 2024

Fortalecer a implementação do Sistema de Gestão Ambiental (SGA) dentro do grupo LATAM.

¹ Avaliação Ambiental da IATA (IEnvA) é um programa de certificação desenvolvido para avaliar de forma independente o comprometimento das partes interessadas da aviação em melhorar continuamente seu desempenho ambiental e de sustentabilidade. Ele se baseia em padrões reconhecidos globalmente e nas melhores práticas do setor, incluindo o padrão de sistema de gestão ambiental ISO 14.001 e a Auditoria de Segurança Operacional da IATA (IOSA).

Progresso em 2024

Recertificação segundo a norma IATA Environmental Assessment (IEnvA) da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA) com ampliação do escopo no Chile, incorporando o módulo Energia.

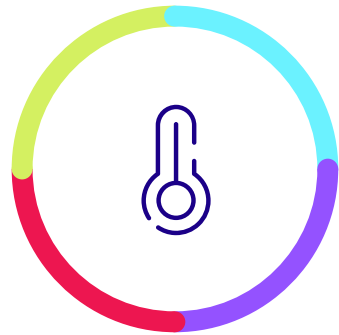
100% de conformidade com as obrigações do Sistema de Gestão Ambiental (SGA) e Certificação ISO 14001:2015, sem grandes não conformidades na base de Miami (Estados Unidos).

Programa de trabalho conjunto com fornecedores críticos no Chile, Brasil, Peru, Colômbia e Equador.

Status atual

Em 2024, o Sistema de Gestão Ambiental (EMS) do grupo LATAM foi significativamente fortalecido, reforçando a governança, o engajamento dos funcionários e a capacidade técnica das equipes. Além disso, as operações foram certificadas sob rigorosos padrões internacionais que contribuem para a melhoria constante do desempenho ambiental.





GESTÃO DAS MUDANÇAS CLIMÁTICAS

SASB TR-AL-110A.2
GRI 305-5

Ambição

- *Alcançar crescimento de emissões líquidas zero em Emissões Diretas (Escopo 1) usando 2019 como ano base.*
- *Reduzir e/ou compensar o equivalente a 50% das emissões nacionais de gases de efeito estufa (GEE)¹ até 2030, usando 2019 como ano base.*
- *Alcançar emissões líquidas zero até 2050.*

Objetivo para 2024

Reduzir e/ou compensar 783.633 toneladas de CO₂e, incluindo programas de compensação de carbono com clientes.

Desde o lançamento da Estratégia de Sustentabilidade em 2021, a maturidade e a compreensão da gestão das mudanças climáticas na indústria vêm evoluindo em ritmo acelerado, o que implica que, para permanecer no caminho certo, devemos avaliar o grau de progresso da indústria em relação aos novos desenvolvimentos, como a produção de combustíveis sustentáveis para aviação (SAF) — particularmente na região — suas projeções e o esquema regulatório em mudança². Na mesma linha, as políticas públicas associadas a essa questão também vêm mudando. Em alguns casos, alterando regulamentações previamente existentes, como no caso da Lei 1819 de 2016, que estabelece o imposto sobre carbono na Colômbia e que, com a reforma tributária de 2022, alterou a porcentagem de emissões às quais o mecanismo de não tributação poderia ser aplicado (limitando as compensações de emissões a apenas 50%). Da mesma forma, novas regulamentações foram desenvolvidas, como a Lei nº 14.993, que institui o Programa Nacional de Combustível de Aviação Sustentável (ProBioQAV) para reduzir emissões por meio do uso de SAF, e a Lei nº 15.042 de 2024, que introduz o Sistema Brasileiro

de Comércio de Emissões, ambos no Brasil. Nesse contexto dinâmico, o grupo LATAM enquadra seu trabalho na gestão das mudanças climáticas.

Progresso em 2024

497.027 toneladas de emissões de CO₂e gerenciadas (19,9% por meio de melhorias operacionais; ou seja, reduções de emissões, e 80,1% por meio do suporte à conservação de ecossistemas estratégicos, principalmente na região do Orinoco colombiano; ou seja, compensação). A redução nas toneladas gerenciadas deveu-se principalmente à mudança regulatória que limitou as compensações na Colômbia. Por outro lado, por meio do programa de compensação de carbono da LATAM, seus clientes compensaram um total de 39.314 toneladas de emissões de CO₂e.

Status atual

O grupo LATAM está redefinindo sua abordagem para a gestão das mudanças climáticas, com foco na redução das emissões de Escopo 1 de fontes móveis aéreas, que representam aproximadamente 99% das emissões diretas da empresa³; ou seja, reduzindo a quantidade de emissões de dióxido de carbono por passageiros/tonelada transportada (intensidade das emissões), favorecendo a redução em vez das compensações. Para isso, o grupo LATAM está em processo de redefinição de seus compromissos, que serão anunciados publicamente durante 2025. Para mais informações, consulte a seção "Gestão das Mudanças Climáticas" deste documento.

¹ As emissões domésticas incluem as emissões da aviação de Escopo 1, associadas ao consumo de combustível de todos os voos de passageiros e de carga.

² Apenas um país emitiu Ajustes Correspondentes — um mecanismo essencial para que créditos de carbono sejam usados em esquemas internacionais de compensação, como o CORSIA; no entanto, o suprimento atual de aproximadamente 4,5 milhões de toneladas de CO₂e é insuficiente para uma demanda estimada de 107 a 161 milhões de toneladas de CO₂e entre 2024 e 2026. Nesse contexto, o Brasil implementou iniciativas relevantes, como a Lei nº 14.993, que institui o Programa Nacional de Combustível de Aviação Sustentável (ProBioQAV) para reduzir emissões por meio do uso de combustíveis de aviação sustentáveis (SAF), e a Lei nº 15.042 de 2024, que introduz o Sistema Brasileiro de Comércio de Emissões.

³ Emissões diretas, ou seja, Escopo 1 e 2, são consideradas para o cálculo do percentual. Não considera Escopo 3.



ECONOMIA CIRCULAR

Ambição

Para atingir a eliminação dos plásticos de uso único¹.

Buscar ser zero resíduos a rellenos sanitarios².

Objetivos para 2024

Para atingir a eliminação de plásticos de uso único:
Para garantir a adesão às diretrizes estabelecidas e implementar novas oportunidades de eliminação.

Tornar-se zero resíduo para aterro: Avançar no fortalecimento dos sistemas de gestão de resíduos e aumentar o desvio de resíduos por meio de estratégias de redução, reutilização e reciclagem.

¹ Mais informações: <https://www.latamairlines.com/cl/es/sostenibilidad/economia-circular>

² VVeja mais no quadro “Atualização dos Objetivos para 2024”, seção “Economia Circular”.

³ Considerando 11.000 toneladas de resíduos gerados pelo grupo LATAM, conforme estudo de base realizado em 2021 pela SGS.

⁴ O desvio de resíduos considera tanto os resíduos recuperados por meio de compostagem e reciclagem quanto o que foi reutilizado e evitado, do total de resíduos não perigosos relatados em 2024.

Progresso em 2024

Foi alcançada a eliminação de 97% dos plásticos de uso único em toda a operação.

Atualização da avaliação de viabilidade técnica e operacional para desvio de resíduos de aterro; definição de escopo e objetivo para 2027.

Rastreabilidade de 47% dos resíduos do grupo LATAM³.

Desvio de 2.974 toneladas de resíduos de aterro, o que equivale a 57% do total de resíduos reportados. Isso inclui 307 toneladas de reutilização e redução e 2.667 toneladas recuperadas por meio de reciclagem e compostagem.

Status atual

Foi alcançada uma redução de 97% em nossa meta de plástico de uso único, continuando com o plano de trabalho do ano anterior. Os 3% restantes correspondem a itens não substituídos devido a restrições legais, sanitárias ou operacionais.
Veja mais na Atualização do Objetivo de Economia Circular de 2024.

Tendo em vista a meta de 2027, a LATAM desenvolveu uma avaliação abrangente do potencial de recuperabilidade nas principais operações de Bogotá (Colômbia), São Carlos (Brasil) e Santiago (Chile), somada à viabilidade técnica e infraestrutura em toda a rede do grupo LATAM, e decidiu atualizar sua meta de 2027, com a qual pretende atingir o desvio de 75% dos resíduos dos aterros sanitários.
Veja mais na Atualização do Objetivo de Economia Circular de 2024.



-97%
MENOS PLÁSTICOS
de un solo uso

57%
DESVIO DE RESÍDUOS
de aterros⁴

Atualização dos Objetivos da Economia Circular:

Em linha com a evolução de sua Estratégia de Sustentabilidade, o grupo LATAM fez ajustes em seus objetivos, equilibrando a ambição com uma abordagem mais madura e realista, com base na viabilidade de sua implementação na região. Em seu compromisso com a transparência, este quadro fornece uma análise detalhada do histórico dessas decisões.

Lixo zero até 2027: Um objetivo para 2027 é atingir 75% de desvio de resíduos de aterros sanitários. Esta decisão foi baseada na avaliação do potencial máximo de recuperação de resíduos encontrado nas operações do grupo LATAM, com base na avaliação realizada nas instalações de Bogotá (Colômbia), São Carlos (Brasil) e Santiago (Chile). Além do acima exposto, está a porcentagem de resíduos para os quais ainda não há solução técnica e viável no mercado, e o estado atual das instalações do grupo LATAM onde, em vários casos, mesmo em nível municipal ou aeroportuário, não há sistemas de gerenciamento de resíduos que permitam a integração.



VALOR **COMPARTILHADO**

Ambição

Para disponibilizar a conectividade, a capacidade e a velocidade de nossas operações de passageiros e carga para o benefício de comunidades em toda a América Latina em três frentes:

Saúde
Meio Ambiente
Desastres naturais

Objetivos para 2024

Fortalecer a rede de parcerias estratégicas do programa Avião Solidário.

Fortalecer a estrutura do programa Avião Solidário.

Progresso em 2024

47 parcerias com organizações, fundações e agências governamentais em cinco países.

Quase 5.000 pacientes, profissionais, voluntários e especialistas transportados gratuitamente.

Quase 745 toneladas de carga transportadas gratuitamente em prol de causas sociais e ambientais.

Status atual

Foram estabelecidos os pilares de trabalho do programa Avião Solidário: gestão, comunicação, relacionamento e interconexão do grupo LATAM.

Foi incorporado o desenvolvimento de uma metodologia para mensurar o impacto social e ambiental do programa (Retorno Social do Investimento).



47

ALIANÇAS COM ORGANIZAÇÕES, FUNDAÇÕES
E AGÊNCIAS GOVERNAMENTAIS
em 5 países

4.877

PACIENTES, PROFISSIONAIS, VOLUNTÁRIOS E
ESPECIALISTAS TRANSPORTADOS GRATUITAMENTE.

745

TONELADAS DE CARGA TRANSPORTADAS GRATUITAMENTE
para ajudar causas sociais e ambientais.

PROGRAMA EMBAIXADORES DA SUSTENTABILIDADE

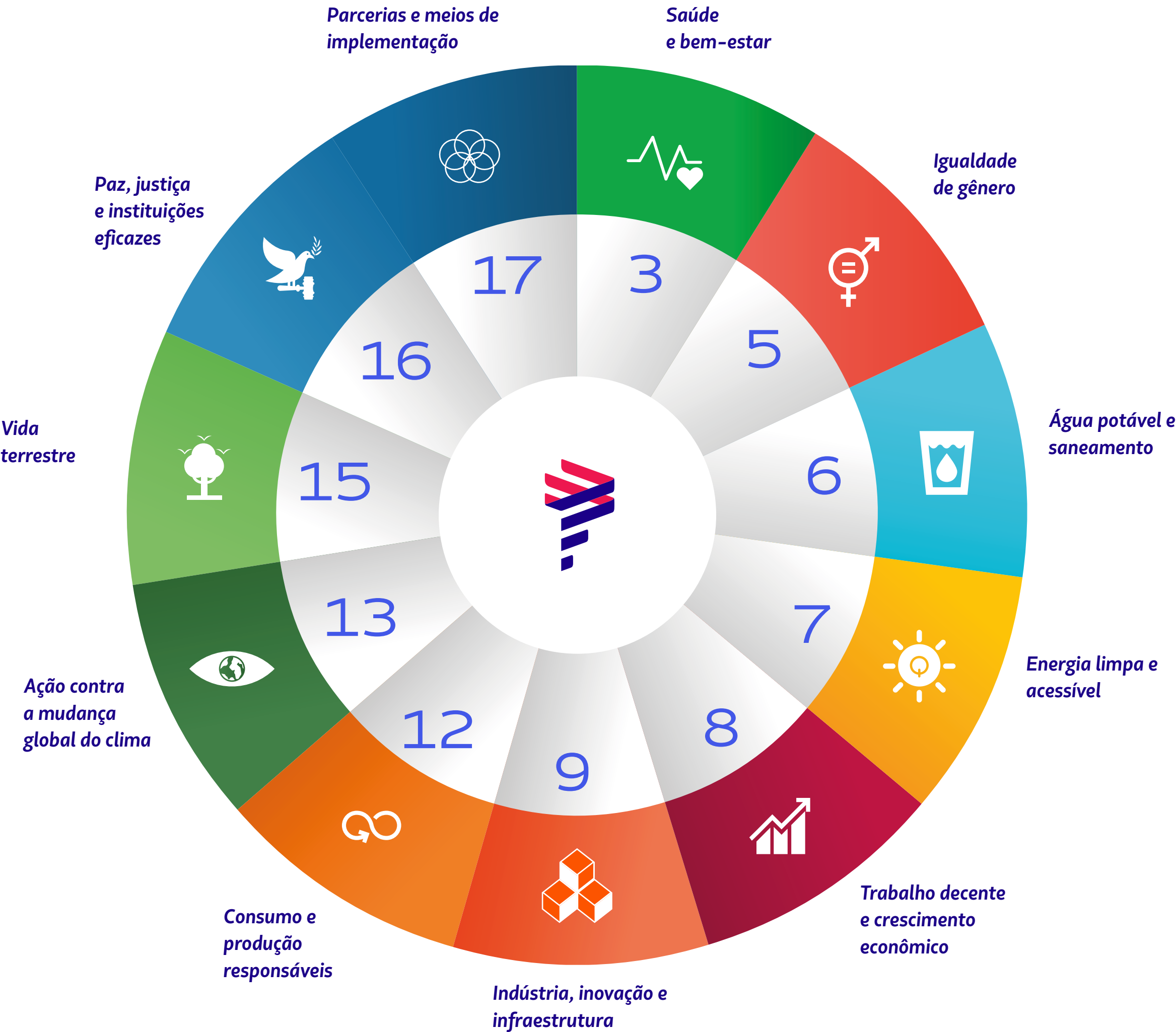
Para engajar nossos colaboradores na estratégia, o grupo LATAM conta com o Programa Embaixadores da Sustentabilidade, que também contribui para potencializar os resultados das iniciativas implementadas. Atualmente, são mais de 700 colaboradores ativos nos 5 países onde a empresa tem suas principais operações domésticas.

OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL (ODS)

NCG 519: 4.2 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

GRI 2-23

O grupo LATAM está comprometido com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) para 2030, estabelecidos pelas Nações Unidas em 2015. Nesse sentido, os pilares da Estratégia de Sustentabilidade contribuem principalmente para onze deles.



DIREITOS HUMANOS

NCG 519: 2.1. MISSÃO, VISÃO, PROPÓSITO E VALORES;

3.1.II ESTRUTURA DE GOVERNANÇA 4.2. OBJETIVOS

ESTRATÉGICOS

GRI 2-23 Y 3-3

Com o objetivo de gerar valor social, ambiental e econômico, o grupo LATAM assumiu em 2018 **um compromisso público de respeito aos Direitos Humanos**. Este documento elenca os dez princípios que devem reger a conduta de seus funcionários, colaboradores e terceiros. Entre eles, está a rejeição ao trabalho infantil, ao trabalho forçado ou em condições análogas à escravidão, bem como a qualquer forma de discriminação, assédio moral, físico ou sexual. Da mesma forma, reafirma seu compromisso com a liberdade de associação, a saúde e a segurança ocupacional, a remuneração justa, as condições de trabalho dignas e a promoção da igualdade independentemente de gênero, raça, idade, orientação sexual, religião ou nacionalidade.

Este compromisso foi elaborado seguindo diretrizes internacionais, como a Declaração Universal dos Direitos Humanos, a Carta Internacional dos Direitos Humanos das Nações Unidas e os Princípios e Direitos Fundamentais no Trabalho da Organização Internacional do Trabalho (OIT). Além disso, ele estabelece as consequências previstas em caso de violação.

Deve-se notar que, embora o grupo LATAM não tenha atualmente políticas específicas sobre direitos indígenas e proteção do patrimônio cultural em vigor, nenhum impacto de suas operações em comunidades indígenas ou no patrimônio cultural foi identificado. Da mesma forma, o grupo LATAM está em processo

de desenvolvimento de monitoramento contínuo de seus riscos e impactos ambientais, sociais e de governança (ESG), e está avaliando a possibilidade de criar e/ou ajustar processos internos para atender a essas necessidades.

Neste contexto, o grupo LATAM tem um canal de ética disponível a todos que interagem com a organização, incluindo membros do Conselho, funcionários e stakeholders. Este canal, que é monitorado continuamente pela área de Compliance, permite a detecção de possíveis violações de Direitos Humanos. Se um relato for confirmado, planos de ação são implementados para auxiliar indivíduos e grupos afetados, o que pode incluir treinamento, feedback, suspensões, rescisões de contrato, ações legais ou outras medidas relevantes. **Veja mais em “Diretrizes Corporativas” (página 55).**

Além disso, o grupo LATAM possui procedimentos internos que incluem medidas de mitigação para prevenir situações de risco e processos de remediação quando necessário.

PARTICIPAÇÃO NO PACTO GLOBAL DAS NAÇÕES UNIDAS

O grupo LATAM é membro do Pacto Global das Nações Unidas, uma iniciativa que promove a adoção de valores fundamentais em direitos humanos, relações trabalhistas, meio ambiente e anticorrupção em práticas empresariais. No entanto, não aderiu formalmente aos Princípios Orientadores das Nações Unidas sobre Empresas e Direitos Humanos.



GESTÃO AMBIENTAL

O pilar de gestão ambiental do grupo LATAM é regido pela **Política de Segurança, Qualidade, Saúde e Meio Ambiente**. Este documento público é revisado anualmente e seus compromissos incluem: conformidade com a legislação ambiental vigente, acordos internacionais e/ou qualquer outro compromisso voluntariamente firmado por qualquer empresa do grupo LATAM em termos de Segurança Operacional, Segurança para Proteção da Aviação Civil, Qualidade e Meio Ambiente, incluindo aspectos ambientais como consumo de energia e água, emissões de GEE e prevenção da poluição, entre outros.

Portanto, o foco principal do pilar de gestão ambiental é garantir a conformidade com as regulamentações ambientais aplicáveis, ao mesmo tempo em que gerencia riscos e oportunidades relacionados às atividades e processos do grupo LATAM.

Para enfrentar um ambiente em mudança de forma ágil, o grupo LATAM implementou um Sistema de Gestão Ambiental (SGA) projetado para melhorar o desempenho ambiental e cumprir com as regulamentações vigentes, que é transparente, auditável e certificado.

Nessa linha, o grupo LATAM implementa seu Sistema de Gestão Ambiental (SGA) sob a norma IATA Environmental Assessment (IEnvA) da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA), na qual nove transportadoras de passageiros e carga no Brasil, Chile, Colômbia, Equador e Peru são certificadas

O foco principal do pilar de gestão ambiental é garantir a conformidade com as regulamentações ambientais aplicáveis, ao mesmo tempo em que gerencia riscos e oportunidades relacionados às atividades e processos do grupo LATAM.

no escopo de Atividades Corporativas, Operações de Voo e Manutenção.

RECERTIFICAÇÃO IENVA E ISO 14001

Em novembro de 2024, foi realizada uma auditoria externa para recertificação sob esta norma, mantendo o escopo de atividades administrativas, operações de voo e revisão, manutenção e reparo de aeronaves em nove transportadoras em seus mercados locais. Esta recertificação também incluiu a incorporação do módulo de energia da norma IATA IEnvA para as três transportadoras da afiliada chilena, o que reforça o compromisso do grupo LATAM com a melhoria constante na gestão ambiental.

Além disso, o grupo LATAM obteve a recertificação ISO 14001:2015 em sua afiliada de Miami, nos Estados Unidos, abrangendo transporte aéreo de carga e serviços de manutenção de aeronaves, incluindo atividades organizacionais (ORG), atividades de manutenção (MNT), atividades de carga e armazenagem (CGO) e atividades de segurança, proteção e meio ambiente (SEC).

NOVA GOVERNANÇA

Para fortalecer a governança ambiental, o grupo LATAM estabeleceu a subdivisão de Gestão Ambiental, parte

do departamento de Sustentabilidade, que por sua vez se reporta à diretoria de Assuntos Corporativos e Sustentabilidade. Essa estrutura facilita uma gestão mais eficiente e coordenada dos recursos e objetivos ambientais. Além disso, nas afiliadas de mercado local do grupo LATAM, os líderes de Sustentabilidade são responsáveis por garantir a conformidade com os objetivos ambientais em suas respectivas afiliadas, juntamente com as áreas operacionais, reportando-se diretamente aos gerentes locais de Assuntos Corporativos e ao escritório adjunto de Gestão Ambiental. Por sua vez, os gerentes locais de Assuntos Corporativos se reportam ao gerente geral do país, que é o operador líder dessa afiliada no SGA.



POLÍTICA DE SEGURANÇA, QUALIDADE, SAÚDE E MEIO AMBIENTE

A Política de Segurança, Qualidade, Saúde e Meio Ambiente tem uma cobertura transversal: :



- Operações de produção e instalações comerciais
- Produtos e serviços
- Distribución y logística
- Gestão de resíduos
- Fornecedores, prestadores de serviços e contratados
- Due diligence, fusões e aquisições

Os compromissos da empresa incluem o seguinte:



- Garantir a proteção ambiental
- Prevenir a poluição
- Gerenciar eficientemente a pegada de carbono
- Operar sob uma abordagem de economia circular
- Estabelecer objetivos e recursos
- Revisão periódica do desempenho ambiental
- Cumprir a legislação ambiental aplicável em cada afiliada onde operamos
- Implementar e manter um Sistema de Gestão Ambiental (SGA) com foco na melhoria constante do desempenho ambiental

Esta política é aprovada pelo Conselho de Administração e assinada pelo CEO do grupo LATAM. No caso de afiliadas no Brasil, Colômbia, Equador e Peru, é assinada adicionalmente pelo CEO do país.

CONFORMIDADE AMBIENTAL

NCG 519: 8. CONFORMIDADE LEGAL E REGULAMENTAR, 8.3 AMBIENTAL

Uma parte essencial de um Sistema de Gestão Ambiental (SGA) certificado sob padrões internacionais como a Avaliação Ambiental da IATA (IEnvA) ou ISO 14001:2015 é a conformidade com as obrigações legais ambientais. No grupo LATAM, esse processo é gerenciado continuamente por meio de um ciclo de planejamento, execução, verificação e melhoria.

Primeiramente, são monitoradas as regulamentações que estão sendo elaboradas pelos diversos órgãos estatais dos países onde o grupo LATAM atua para identificar os requisitos legais aplicáveis às atividades da empresa. Esses requisitos são incorporados às matrizes correspondentes e, posteriormente, a conformidade é avaliada dentro dos prazos e formas estabelecidas. Durante todo esse processo, o grupo LATAM conta com o apoio da equipe jurídica interna e de advogados externos especializados em questões ambientais.

Em relação às questões ambientais reguladas nos mercados locais, o grupo LATAM inclui água, ar (emissões atmosféricas, ruído), energia, resíduos, substâncias perigosas e contingências ambientais. Enquanto isso, em 2024, na filial chilena, vale destacar a aplicação da Lei de Crimes Econômicos, que criminaliza delitos ambientais, e da Lei de Eficiência Energética.ISO 14.001:2015.



Ao mesmo tempo, para verificar o cumprimento das regulamentações ambientais aplicáveis às suas atividades e dos padrões internacionais adotados, em 2024, o grupo LATAM deu continuidade ao programa de inspeções, simulados de emergência ambiental e auditorias internas. Além disso, foram realizadas auditorias internas e externas da norma IEnvA e uma auditoria externa como parte da certificação ISO 14.001:2015 para garantir a continuidade do seu compromisso com a melhoria constante na gestão ambiental.

MODELOS DE CONFORMIDADE

NCG 519: 8. CONFORMIDADE LEGAL E REGULAMENTAR, 8.3 AMBIENTAL

Todas as afiliadas do grupo LATAM têm um procedimento e programa de gestão ambiental para identificar e avaliar a conformidade com as obrigações ambientais aplicáveis, de acordo com as atividades realizadas em cada país e por transportadora (passageiros e carga).

Em 2024, a matriz de risco ambiental foi atualizada para todas as afiliadas do grupo LATAM, incorporando uma avaliação abrangente que abrange as dimensões ambiental, comunitária, legal e regulatória, econômica, reputacional e de biodiversidade. A conformidade com os requisitos legais e os prazos para a implementação das ações dependem das regulamentações correspondentes. Todas as áreas do grupo LATAM, sob a liderança da equipe de Gestão Ambiental, são responsáveis por garantir a conformidade regulatória

O progresso da conformidade com as obrigações ambientais em todo o grupo LATAM é revisado periodicamente pelas equipes de Gestão Ambiental, Assuntos Corporativos, Jurídico e Risco.

MULTAS, PENALIDADES EXEQUÍVEIS E RESPONSABILIDADE AMBIENTAL

NCG 519: 8. CONFORMIDADE LEGAL E REGULAMENTAR, 8.3
AMBIENTAL
GRI 2-27

Em 2024, sob o relato de processos ambientais exigidos pela Norma de Caráter Geral (NCG) nº 519, o grupo LATAM não tem multas pendentes e teve três sanções executáveis e/ou uma responsabilidade ambiental acumulada no final do ano¹ totalizando CLP\$ 1.6182. Por outro lado, os três programas de conformidade aprovados em anos anteriores permanecem em vigor, sem programas de conformidade executados ou concluídos em 2024. Por fim, vale mencionar que não há planos de remediação de danos ambientais apresentados ou implementados no ano deste relatório.

¹ Considerando o Registro de Sanções Públicas da Superintendência do Meio Ambiente do Chile (Superintendencia del Medioambiente) e agências equivalentes em outras jurisdições.

² A multa em reais totaliza R\$ 10.000. Convertido para pesos chilenos, isso se traduz em CLP\$ 1.612.800 na taxa de câmbio estabelecida pelo Banco Central do Chile em dezembro de 2024 (R\$ 1 equivale a CLP\$ 996,46).



O pilar de gestão ambiental do grupo LATAM contribui diretamente para os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) das Nações Unidas, especificamente o ODS 6 (Água Potável e Saneamento), ODS 7 (Energia Limpa e Acessível), ODS 12 (Consumo e Produção Responsáveis), ODS 13 (Ação Contra Mudança do Clima) e ODS 15 (Vida Terrestre), apoiando a sustentabilidade global por meio de suas operações e estratégias.

RECURSOS NATURAIS

O grupo LATAM busca minimizar seu impacto ambiental por meio da gestão responsável dos recursos naturais, implementando medidas de eficiência no consumo de energia e água. Nessa linha, prioriza a gestão eficiente da água, adotando tecnologias avançadas e programas de monitoramento para otimizar o uso da água e reduzir o consumo. Essas ações reforçam seu compromisso com a sustentabilidade, buscando equilibrar suas operações com o cuidado com o meio ambiente.

Da mesma forma, a energia utilizada pelo grupo LATAM é adquirida por meio das redes elétricas de cada país onde atua, o que significa que a proporção de fontes renováveis e não renováveis reflete as informações mais recentes sobre a composição energética de cada nação, distribuindo o consumo de acordo com seu peso específico.

Água

Consciente da importância da água como recurso essencial para o desenvolvimento social e a conservação dos ecossistemas, e tendo em vista a crise hídrica que afeta muitos setores na América Latina devido aos efeitos do aquecimento global, o grupo LATAM está comprometido em implementar medidas para garantir o uso eficiente deste recurso. Essas ações são agrupadas nas seguintes categorias:

Análise do uso da água para identificar oportunidades de melhorias na eficiência hídrica

Nos cinco países onde o grupo LATAM tem operações domésticas, identificando as fontes de água para consumo humano e industrial, a fim de avançar para uma análise do ciclo de vida deste recurso. Embora essas fontes geralmente estejam localizadas em áreas de concessão dentro de aeroportos, onde a manutenção de dutos e melhorias para evitar vazamentos não são de responsabilidade direta do grupo LATAM, programas de manutenção preventiva e corretiva são desenvolvidos em suas próprias instalações para minimizar vazamentos e garantir o uso eficiente do recurso.

Ações para reduzir o consumo de água

Equipamentos mais eficientes foram adquiridos, como equipamentos de lavagem com eficiência energética usados para lavar peças de aeronaves, pneus e equipamentos de manuseio em solo. Outras iniciativas incluem a implementação de melhorias de infraestrutura em suas instalações, como torneiras

de baixo fluxo e temporizadores em pias, chuveiros, áreas de jantar e operações.

Melhoria da qualidade das águas residuais

Todas as águas residuais geradas pelo grupo LATAM são tratadas internamente, usando câmaras de separação e estações de tratamento, ou externamente, por concessionárias e/ou estações de tratamento de águas residuais municipais locais.

Reuso de água

No Centro de Manutenção de Linhas (CML), no Brasil, foi implantado um sistema de captação e armazenamento de águas pluviais para uso em processos internos, reduzindo assim a extração de água doce.

Treinamento e conscientização sobre eficiência hídrica

Como parte do programa de treinamento do Sistema de Gestão Ambiental (SGA), são realizadas sessões periódicas para instruir os funcionários sobre consumo responsável e conservação de água.

Extração e consumo de água¹

GRI 303-3

CSA - CONSUMO DE ÁGUA

100% corresponde à água doce.

	UNIDADE	2021	2022	2023	2024
Extração: Abastecimento total de água municipal	Milhoes de m³	0,099	0,086	0,272	0,189
Extração: Água doce (lagos e rios, etc.)	Milhoes de m³	0	0	0	0
Extração: Águas subterrâneas	Milhoes de m³	0	0	0	0,076
Descarga: Água devolvida à sua fonte de extração, com qualidade superior ou semelhante à extraída	Milhoes de m³	0	0	0	0,004
Consumo total de água doce	Milhoes de m³	0,099	0,086	0,272	0,262

¹ O abastecimento é feito através das redes municipais dos diversos países de atuação, sem captação direta de água pelo grupo LATAM.



Energia

Em seu compromisso contínuo com a otimização abrangente de processos, melhorar a eficiência energética é uma prioridade fundamental para o grupo LATAM, pois contribui diretamente para a redução das emissões de gases de efeito estufa, que é um dos principais impactos ambientais da operação. Portanto, o grupo LATAM implementou várias ações e programas projetados para reduzir o consumo de energia de forma responsável.

Auditorias para identificar melhorias no desempenho energético:

Durante 2024, três transportadoras da filial chilena do grupo LATAM implementaram um Sistema de Gestão de Energia que incluiu duas auditorias internas e duas externas. As auditorias internas incluíram uma conduzida por uma empresa externa autorizada pelo Ministério da Energia e outra conduzida pela International Air Transport Association (IATA), no contexto do módulo de energia do programa IATA Environmental Assessment (IEnvA). Por outro lado, as auditorias externas também foram realizadas por uma empresa externa autorizada pelo Ministério da Energia e pela IATA, como parte da avaliação do módulo de energia IEnvA.

Objetivos de economia de energia:

A determinação dos objetivos energéticos é explicada no Manual do Sistema de Gestão Ambiental (EMS). No caso de operações de aviação e gestão do uso de combustível, o grupo LATAM tem um programa para redução e uso eficiente de combustível, e no caso de energia consumida no manuseio em solo, há um

programa específico de gestão ambiental dentro da estrutura do Sistema de Gestão Ambiental (EMS) implementado.

Ações para reduzir o consumo de energia:

De acordo com a linha de base de energia, o maior consumo de energia vem das operações de voo, e as iniciativas para reduzir esse consumo são lideradas pela Gestão de Combustíveis, em um esforço integrado com todas as áreas do grupo LATAM, incluindo Operações, Frota, Manutenção & Aeroportos e TI, entre outras.

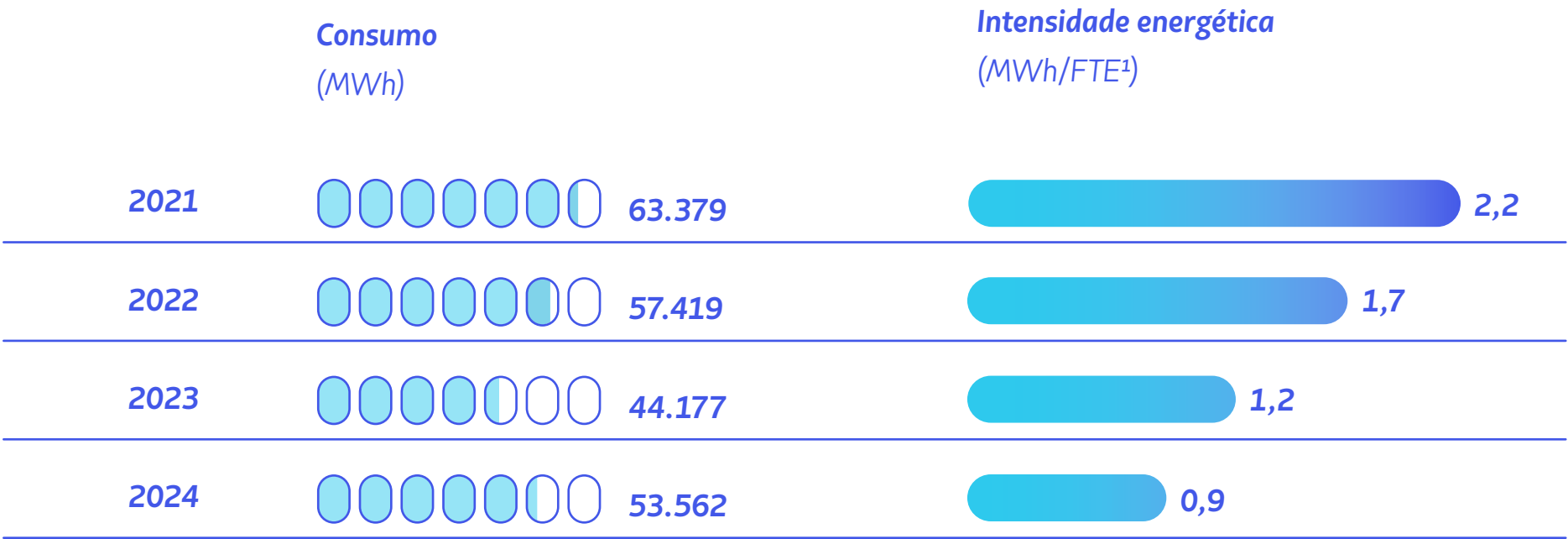
Além disso, a assistência em terra implementou iniciativas voltadas à eficiência energética, como a promoção do uso de luz natural em novas instalações, a instalação de sensores de movimento e o uso de controle climático em sistemas de ar condicionado, entre outras.

Treinamento em eficiência energética:

Para continuar fortalecendo a cultura de melhoria do desempenho energético, durante 2024, foram realizados treinamentos sobre eficiência energética principalmente para funcionários das filiais do Chile e do Equador.

Consumo de energia elétrica e intensidade energética

GRI 302-1 Y 302-3



¹ igla para “funcionário em tempo integral”.



Consumo interno de energia

GRI 302-1

CSA - CONSUMO DE ENERGIA

	UNIDAD	2021	2022	2023	2024
ENERGIA NÃO RENOVÁVEL					
Combustível de aviação	TJ	88.734,84	133.991,16	156.368,83	178.292,50
Gasolina	TJ	24,32	162,53	5,16	68,62
Diesel	TJ	118,5	67,49	111,2	117,05
Gás liquefeito de petróleo	TJ	5,41	8,75	366,17	7,22
Gás natural	TJ	0,11	0,02	N/A¹	N/A
Eletricidade²	TJ	50,47	21,772	136,25	95,09
Total Energia não renovável	TJ	88.933,70	134.251,72	156.987,61	178.580,48
ENERGIA RENOVÁVEL					
Etanol	TJ	0,56	0	0,08	0,01
Eletricidade²	TJ	177,87	184,99	22,79	97,73
Total Energia renovável³	TJ	178,43	184,99	22,87	97,74
TOTAL	TJ	89.112,08	134.436,71	157.010,48	178.678,22

¹ Em 2023, o Gás Natural não faz parte das fontes de energia utilizadas pelo grupo LATAM.

² A eletricidade consumida vem de diversas fontes, e a participação de cada fonte varia anualmente, dependendo da composição da rede elétrica de cada país.

³ Em anos anteriores, a proporção de energia renovável na matriz energética de cada país era considerada para calcular o consumo renovável do grupo LATAM, uma vez que a energia é adquirida por meio dessas redes. No entanto, a partir de 2023, apenas a energia que possui certificados atestando sua origem renovável é reportada como energia renovável.

Consumo de combustível

SASB TR-AL-110A.3

NCG 519: 9 SUSTENTABILIDADE-9.1 MÉTRICAS SASB

CSA – CONSUMO DE COMBUSTÍVEL PARA TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E CARGA

	UNIDAD	2021	2022	2023	2024
Eficiência de combustível	Litros/100 RTK	31.7	30	29.8	29.2
Operações de passageiros	Litros/100 RTK	3.4	3.7	3.1	3
Operações de carga	Litros/100 RTK	20.1	22.1	23.1	23.1
Consumo de combustível	GJ	88.73	133.9	156.3	178.2
Porcentagem de combustíveis alternativos	%	0	0	0	0
Porcentagem de combustível sustentável	%	0	0	0	0

RTK: RTK: Sigla para “receitas tonelada-quilômetro”.

Consumo de energia elétrica⁴

2024		
Fontes renováveis	27.147 MWh	50,68%
Fontes não renováveis	26.413 MWh	49,32%

Com base em informações sobre a composição da matriz energética de cada país onde o grupo LATAM atua, tendo como fonte o H2LAC; este é um programa criado em 2020 pela Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) em conjunto com o Banco Mundial, a CEPAL e o Programa Euroclima+ da União Europeia.

50,68%
fontes renováveis

49,32%
fontes não renováveis

POLUENTES ATMOSFÉRICOS LOCAIS E RUÍDO

Em relação à poluição do ar, o grupo LATAM vai além do cumprimento das regulamentações de emissões vigentes nos países da região. Iniciativas foram desenvolvidas para reduzir poluentes locais, incluindo a instalação de filtros em fontes estacionárias dentro de cabines de pintura e lixamento, entre outras.

Durante 2024, a eletromobilidade continuou a ser desenvolvida com a substituição de equipamentos de suporte móvel nas operações de manutenção em Miami, e foi desenvolvido um projeto para a renovação de empilhadeiras elétricas na base de Carga na mesma cidade, cuja implementação está prevista para 2025.

Quanto ao ruído, as medições de ruído ambiental são feitas de acordo com a frequência e metodologia estabelecidas nas diferentes regulamentações vigentes nos vários países. Além disso, em agosto deste ano, uma campanha voluntária de medição de ruído ambiental foi realizada em São Carlos, Brasil.

Desperdício

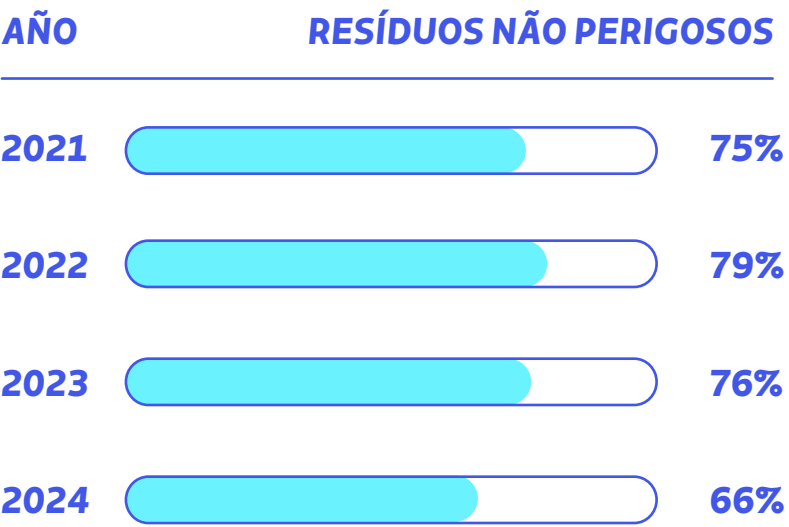
GRI 306-3

	UNIDAD	2021	2022	2023	2024
Total de resíduos gerados	t	2.571	2.799	5.047	7.867

Porcentagem de resíduos perigosos



Porcentagem de resíduos não perigosos



Nota: : Os resíduos reportados nesta página correspondem a resíduos sólidos para os quais o grupo LATAM possui registros de descarte como evidência para suporte ou controle de seu manuseio. Nesse sentido, a distribuição apresentada não reflete a geração total de resíduos do grupo LATAM, principalmente porque, em várias instalações, os resíduos enviados para aterro não são pesados e/ou a empresa ou instituição responsável não fornece registros de descarte de suporte. Ao mesmo tempo, o grupo LATAM está trabalhando para melhorar a rastreabilidade do manuseio de todos os seus resíduos para que, no futuro, esses valores possam sofrer variações, especialmente à medida que registros confiáveis são coletados de outros postos ou gerações de resíduos gerenciados por terceiros.





Destinos de resíduos em 2024

GRI 306-3, 306-4 Y 306-5

CSA – ELIMINAÇÃO DE RESÍDUOS

	UNIDAD	PELIGROSOS	NO PELIGROSOS	TOTAL
Resíduos não destinados à eliminação	t	258	2.790	3.048
Preparação para reutilização	t	123	307	429
Reciclagem¹	t	134	1.995	2.129
Outras operações de recuperação¹	t	2	488	490
Resíduos destinados à eliminação¹	t	2.435	2.384	4.819
Incineración (com recuperação de energia)¹	t	228	184	412
Incineración (sem recuperação de energia)¹	t	140	10	150
Transferência para aterro¹	t	1.989	2.190	4.179
Outras operações de eliminação¹	t	78	0	78
total resíduos	t	2.693	5.174	7.867

¹Fora do local.

Nota: Os dados de resíduos vêm principalmente das informações geradas nas bases onde o grupo LATAM tem operações próprias, bem como aqueles locais onde é possível acessar essas informações. A gestão de resíduos faz parte do Sistema de Gestão Ambiental (SGA), no qual os pontos de geração são identificados, os resíduos são classificados de acordo com o tipo e composição, armazenados adequadamente e, finalmente, transferidos para um recipiente externo para reciclagem ou disposição final. A rastreabilidade desse processo é essencial, pois está diretamente relacionada à conformidade regulatória.

GESTÃO DAS ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS

NCG 519: 9. SUSTENTABILIDADE - 9.1 MÉTRICAS SASB

GRI 3-3

SASB TR-AL-110A.2

A emergência climática é um dos maiores desafios globais do nosso tempo e espera-se que represente um desafio crucial para a humanidade nos próximos anos. Neste contexto, a indústria da aviação enfrenta o desafio de agir decisivamente, contribuindo tanto para mitigar quanto para se adaptar às mudanças climáticas.

Ciente disso e de sua responsabilidade com as comunidades que conecta, o grupo LATAM busca migrar para emissões líquidas zero até 2050 de forma sustentável para o meio ambiente, as comunidades que atende e o negócio. De fato, o grupo LATAM tem se concentrado em priorizar as rotas que estão disponíveis atualmente, promovendo aquelas que ainda não estão disponíveis. Assim, desde 2010, como parte de seu programa corporativo de eficiência de combustível, o grupo LATAM implementou melhorias operacionais significativas para reduzir suas emissões por meio de um consumo de combustível mais eficiente, alcançando uma eficiência acumulada de 7% e evitando a emissão de mais de 5,6 milhões de toneladas de CO₂e. Da mesma forma, o grupo LATAM também está reduzindo suas emissões por meio da incorporação de novas tecnologias, como a última geração de aeronaves, que pode reduzir as emissões em 20% a 25%, de acordo com o fabricante. Além disso, até 2030, o grupo LATAM espera ter 200 aeronaves de última geração, conseguindo assim que mais de 50% de sua frota seja desse tipo.

Uma das principais ferramentas para mudar para emissões líquidas zero é o uso de combustíveis de aviação sustentáveis (SAF). Esses são combustíveis de aviação não convencionais criados a partir de diferentes matérias-primas, como óleo de cozinha usado, resíduos municipais e óleos vegetais, entre outros. Além disso, eles devem atender a critérios rigorosos de sustentabilidade, garantir uma redução de emissões, não competir com a segurança alimentar e não levar ao desmatamento, entre outros requisitos.

Assim, em conjunto com a Airbus, a LATAM financiou um estudo realizado pelo MIT que, além de buscar gerar informações como insumo para políticas públicas, indica como uma de suas conclusões que são necessárias políticas e mecanismos governamentais para promover o SAF na região. Por isso, o grupo LATAM desenvolveu um projeto pensado para promover a incorporação desses combustíveis nos roteiros de transição energética dos países onde atua. O objetivo é incentivar sua produção e contribuir para a geração de condições facilitadoras que permitam a incorporação daquelas medidas que não estão disponíveis atualmente.

Por outro lado, após uma consulta completa com acadêmicos, especialistas e organizações sem fins lucrativos, entre outros, o grupo LATAM também incorporou em sua estratégia, como medida complementar, compensações de emissões, favorecendo soluções baseadas na natureza, tendo em mente que a América do Sul é uma região única em termos

de ecossistemas e biodiversidade, lar de alguns dos ecossistemas mais importantes do mundo, como a Amazônia, a Patagônia e o Cerrado, entre outros, mas não necessariamente tem recursos suficientes para preservá-los. Assim, o objetivo do grupo LATAM é que, por meio de trabalho conjunto público-privado, políticas públicas adequadas e acordos internacionais para gestão de emissões, sejam gerados incentivos para preservar esses ecossistemas.

Considerando o exposto acima, o grupo LATAM fez progressos significativos em todas as frentes relacionadas à gestão de mudanças climáticas, desenvolvendo um plano específico para cada uma delas. No entanto, dado o contexto atual, onde as condições favoráveis para o cumprimento do CORSIA ainda não foram estabelecidas e a produção de SAF ainda não foi consolidada na região, há uma necessidade de atualizar a estratégia. Isso tornará possível adaptá-la a este ambiente dinâmico e desafiador, garantindo assim a obtenção de resultados concretos e sustentáveis.



MUDANÇAS DE CONTEXTO

A gestão adequada das mudanças climáticas em uma indústria como a aviação, que é considerada difícil de abater, de acordo com o Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas (IPCC), requer esforços em toda a cadeia de valor. Na verdade, eles devem incluir melhorias incrementais na eficiência e contribuir para a geração de condições favoráveis para a implantação das ferramentas necessárias para a indústria.

Nessa linha, os roteiros consideram eficiências, novas tecnologias, SAF e, como medida complementar, iniciativas de mercado para compensação de emissões que não podem ser reduzidas. Estas são realizadas por meio de projetos com os mais altos padrões técnicos para garantir sua integridade e, ao mesmo tempo, gerar cobenefícios para as comunidades que implementam medidas associadas à redução e/ou captura de carbono.

Neste contexto, o grupo LATAM apresentou a renovação de sua Estratégia de Sustentabilidade em 2021, após uma série de mesas redondas com especialistas, acadêmicos, acionistas e outros stakeholders. Além disso, com base nas informações científicas disponíveis na época e em linha com os compromissos da indústria, o grupo LATAM definiu propósitos que, além de priorizar a redução de emissões, incorporam a compensação e proteção de ecossistemas na América do Sul como um caminho complementar.

Entre as premissas usadas para estabelecer o roteiro estava que, até meados da década, a região teria uma produção inicial de SAF. Por sua vez, de acordo

com as previsões da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) em seu cenário Long-Term Ambitious Goal (LTAG), a região contribuiria com cerca de 5% do SAF mundial.

Assim, com a firme convicção de contribuir para a geração deste mercado, o grupo LATAM anunciou que buscará ter 5% de SAF em suas operações até 2030, favorecendo a produção gerada na América do Sul. No entanto, até o momento, ainda não há plantas/refinarias produzindo SAF na região, portanto, o primeiro lote de SAF não foi produzido e não há previsão de produção no curto prazo.

Por outro lado, o grupo LATAM confiou no Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA), aprovado e assinado em 2016 pelos 191 estados-membros da ICAO. Este esquema teve como objetivo permitir que as transportadoras aéreas, por meio do uso de SAF e unidades de emissões elegíveis para CORSIA (CEUs, também conhecidas como créditos de carbono), reduzissem ou compensassem as emissões adicionais que geram em rotas internacionais, com base em uma linha de base.

A linha de base do esquema foi inicialmente a média de emissões da indústria em rotas internacionais em 2019 e 2020. No entanto, devido ao impacto causado pela COVID-19, em junho de 2020, a ICAO decidiu usar as emissões de 2019 como sua nova linha de base. Mais tarde, em outubro de 2022, a linha de base foi ajustado novamente, tomando 85% das emissões de 2019.

Entretanto, até o momento, ainda não há plantas/refinarias produzindo SAF na região, então o primeiro lote de SAF não foi produzido e não se espera que seja produzido no curto prazo.

Para que este esquema seja possível, duas condições devem ser atendidas:

- Que os projetos que eles geram (CEUs) sigam a metodologia de um registro ou programa aprovado pela ICAO.
- 2) Que os países anfitriões de tais projetos emitam o que é conhecido como Ajuste Correspondente (CA). Esses ajustes consistem em uma carta emitida pelos países, na qual eles garantem que essas CEUs não serão levadas em conta no inventário nacional. Portanto, elas não estão incluídas na conformidade da Contribuição Nacionalmente Determinada (NDC) ou objetivos nacionais de redução de emissões, então podem ser usadas para conformidade com esquemas internacionais como o CORSIA.

Atualmente, apenas um país (Guiana) emitiu os ajustes correspondentes, disponibilizando ao mercado

aproximadamente 4,6 milhões de toneladas de CO2, um número insuficiente, considerando as necessidades previstas para a primeira fase do esquema (2024-2026). De fato, segundo a IATA, estas são entre 107 e 161 milhões de toneladas de CO2. Além disso, até o momento, nenhum outro país assinou os ajustes correspondentes necessários para o esquema.

Por outro lado, dentro dos critérios de elegibilidade para emissão de unidades de emissões elegíveis (CEUs), projetos de conservação de ecossistemas que geram mais de 7.000 créditos de carbono (ou seja, projetos que evitam e/ou sequestram mais de 7.000 toneladas de CO2e) são excluídos do esquema, com exceção daqueles projetos conhecidos como "jurisdicionais", que são aqueles que abrangem extensões no nível de uma ou mais jurisdições e que normalmente envolvem participação ativa do governo. Esses projetos estão associados a metodologias para redução de emissões de gases de efeito estufa por desmatamento e degradação florestal, conservação e aumento de estoques de carbono e manejo florestal sustentável.

Projetos de conservação de ecossistemas são uma ferramenta para conter a principal causa de emissões de gases de efeito estufa em alguns países da América Latina (entre 40% e 50% para Brasil, Colômbia e Peru). Portanto, sua limitação dentro do CORSIA dificulta que a indústria da aviação contribua significativamente para a conservação de ecossistemas-chave na região, como a Amazônia, o Cerrado e a Mata Atlântica (Mata Atlântica), entre outros.

Em uma região como a América do Sul, onde a conectividade aérea desempenha um papel fundamental para a sociedade, permitindo que segmentos da população tenham acesso a direitos fundamentais como saúde e educação, o grupo LATAM pretende migrar para emissões líquidas zero de carbono até 2050, de uma forma que seja sustentável para o meio ambiente, os negócios e, acima de tudo, as comunidades que atende.

Para atingir esse equilíbrio, e cientes tanto da urgência da ação climática quanto dos avanços da ciência e do conhecimento sobre gestão das mudanças climáticas na indústria, é importante destacar vários fatores. Primeiro, as premissas iniciais sobre as quais os compromissos do pilar foram estabelecidos não só não se materializaram, mas também aumentaram a incerteza, o que levou a novos desafios para a implementação de estratégias eficazes. Segundo, a evolução das tecnologias disponíveis e o desenvolvimento de novas métricas permitiram uma compreensão mais profunda das emissões e seu impacto. Além disso, a crescente pressão regulatória e as expectativas das partes interessadas exigem a adoção de abordagens mais dinâmicas e adaptativas.

Diante do exposto, o grupo LATAM decidiu migrar para compromissos e métricas mais específicos, focados na redução da intensidade das emissões de carbono, garantindo uma abordagem mais realista e

O grupo LATAM pretende atingir emissões líquidas zero de carbono até 2050, de uma forma que seja sustentável para o meio ambiente, os negócios e, acima de tudo, as comunidades que atende.

mensurável, alinhada às capacidades atuais do setor.

Assim, e tendo em vista os mais recentes avanços na agenda climática global e particularmente na indústria aérea, o grupo LATAM está redefinindo sua abordagem para a gestão das mudanças climáticas, focando na redução das emissões de Escopo 1, que constituem cerca de 99% das emissões diretas. O objetivo é reduzir a quantidade de emissões de dióxido de carbono por passageiros/tonelada transportada, favorecendo a redução em vez da compensação. Desta forma, o grupo LATAM visa manter sua posição

de liderança na região e globalmente em termos de gestão das mudanças climáticas, sustentando e até aumentando os níveis de investimento e ambição, ao mesmo tempo em que demonstra um maior nível de maturidade e compreensão dos desafios associados à gestão das mudanças climáticas.

Por fim, o grupo LATAM está comprometido em tornar públicos seus compromissos atualizados de gestão de mudanças climáticas durante 2025.





GESTÃO DO GRUPO LATAM FRENTE ÀS MUDANÇAS CLIMÁTICAS

Eficiência Operacional	Implementação de diversas iniciativas para otimizar o uso de combustível, tanto na aviação quanto no manuseio em solo. Entre elas estão a otimização de rotas, a racionalização do uso de motores auxiliares e a redução do peso do voo, entre outras medidas.
Novas tecnologias	Progresso na renovação da frota e incorporação de novas tecnologias, como o AeroShark. A médio prazo, a empresa planeja ter aproximadamente 200 aeronaves de última geração.
Combustíveis de aviação sustentáveis (SAF)	Apoiar estudos que promovam políticas públicas baseadas em informações, enfatizando a necessidade de unificar abordagens para descarbonização na região. Isso inclui instrumentos governamentais para incentivar a produção, uso e comercialização de SAF, garantir investimentos e alinhar-se com medidas internacionais como o CORSIA. Igualmente, integrar clientes na estratégia de gestão de mudanças climáticas por meio do uso de SAF em suas operações.
Compensação de emissões	Participação em programas de compensação de emissões como medida complementar ao plano de trabalho focado na redução de emissões; essa frente prioriza projetos de conservação em ecossistemas estratégicos na América Latina. Essas iniciativas contam com a colaboração de clientes, organizações não governamentais (ONGs) e outros stakeholders importantes.



O pilar de gestão de mudanças climáticas da estratégia de sustentabilidade do grupo LATAM contribui para os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) das Nações Unidas, especialmente o ODS 13 (Ação Contra a Mudança do Clima), o ODS 15 (Vida Terrestre) e o ODS 17 (Parcerias e Meios de Implementação).

ESFORÇO CONJUNTO

No setor de aviação, a coordenação de esforços é fundamental, pois as soluções tecnológicas necessárias para a transição para um modelo energético de baixa emissão de carbono ainda não estão disponíveis em larga escala ou estão em fase piloto. Nesse contexto, o grupo LATAM tem trabalhado para se alinhar aos principais padrões e acordos internacionais para contribuir efetivamente com essa transformação.

CORSIA

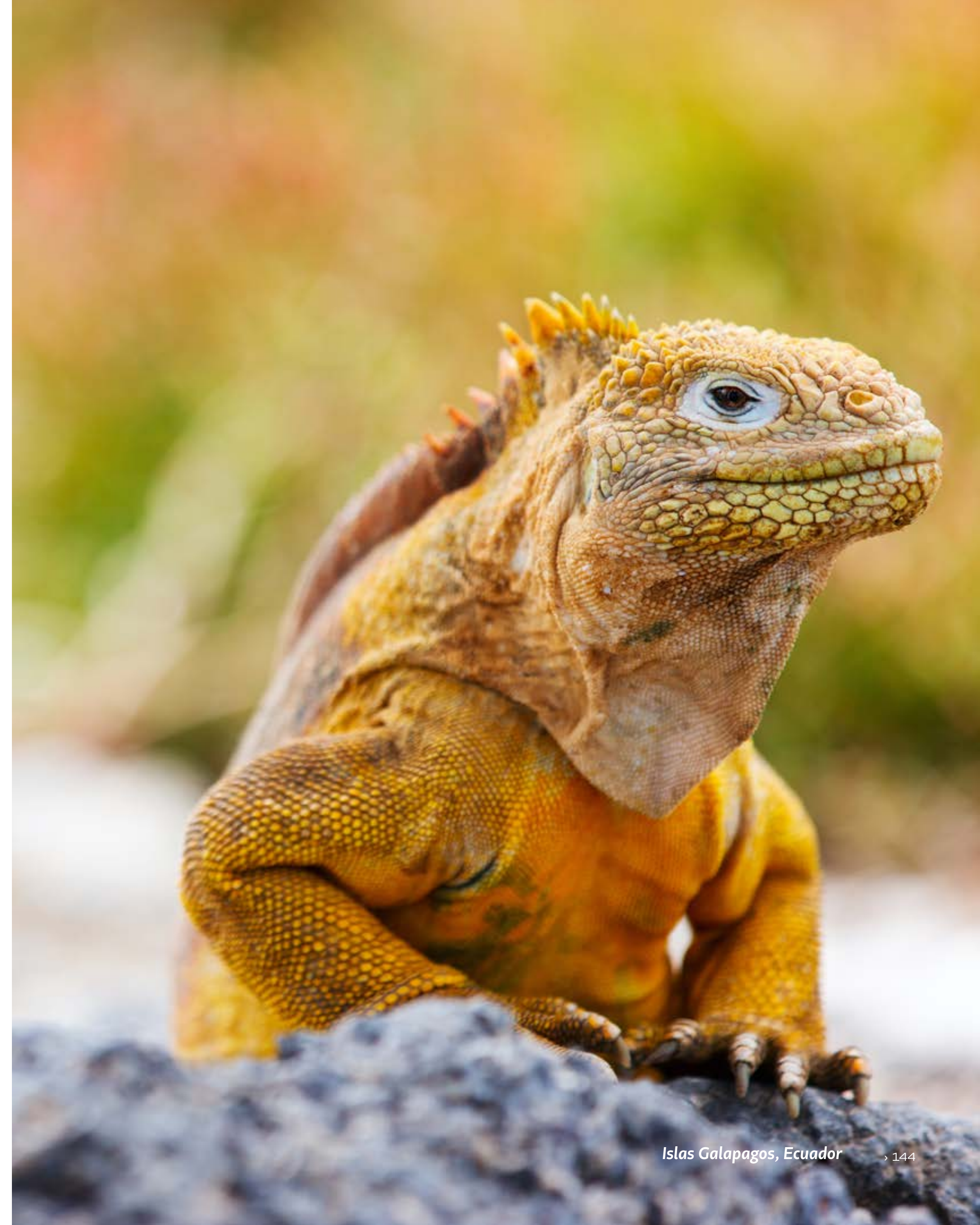
Em 2016, foi estabelecido o Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA), uma iniciativa global cujo propósito é reduzir as emissões de gases de efeito estufa (GEE) da aviação civil internacional. Este acordo está sendo estruturado em três etapas: piloto (2021-2023), primeira fase (2024-2026) e segunda fase (2027-2035). Durante as duas primeiras etapas, e até 2026, a participação dos países é voluntária. Nesse sentido, 115 países participaram da fase piloto, enquanto 126 estão participando da primeira fase.

Para o período de conformidade da primeira fase (2024-2026), foram incorporados novos programas que podem emitir unidades de compensação elegíveis (ECUs), além dos aprovados anteriormente, como o American Carbon Registry (ARC) e o Architecture for REDD+ Transactions (ART). Além desses, há outros quatro programas: Gold Standard (GS); Verified Carbon Standard, ou Verra (VCS); Global Carbon Council (GCC) e Climate Action Reserve (CAR).

Apesar dessas adições, atualmente apenas um projeto é totalmente elegível sob o CORSIA. Isso ocorre porque os projetos devem atender a dois requisitos principais: (1) ser registrado em um programa e sob uma metodologia aprovada pela ICAO, e (2) ter uma Carta de Autorização (LOA). Esta carta, emitida pelo país anfitrião do projeto, garante que as unidades de compensação geradas não serão contadas dentro das Contribuições Nacionalmente Determinadas (NDCs) do país, garantindo assim que nenhuma contabilidade dupla ocorra.

Neste contexto, embora o CORSIA tenha sido um acordo assinado por 191 países, apenas um país tem atualmente os processos apropriados em vigor para a emissão de LOAs e um projeto elegível sob o esquema. Isso representa um desafio significativo para garantir a disponibilidade dos créditos de carbono necessários para atender aos objetivos do esquema.

Por outro lado, o grupo LATAM participou dos diferentes fóruns promovidos pela OACI, como o "LTAG Stocktaking Event on Aviation CO2 Emissions Reductions", para continuar promovendo e expressando a necessidade de Cartas de Autorização ou ajustes correspondentes — valor necessário para que as unidades de compensação sejam elegíveis ao acordo e que devem ser emitidas pelos países anfitriões dos projetos.



Conservação de ecossistemas y preservação da biodiversidade

GRI 3-3: GESTÃO DE TEMAS MATERIAIS

Dentro do pilar de gestão de mudanças climáticas da LATAM, dois aspectos-chave são a conservação de ecossistemas estratégicos e a preservação da biodiversidade. Em linha com esses objetivos, o grupo LATAM apoia projetos que contribuem para esses propósitos, alavancando o potencial de sequestro de carbono dessas iniciativas e avançando na compensação de emissões como medida complementar.

Durante 2024, em linha com o desenvolvimento da estratégia de sustentabilidade do grupo LATAM, foi assinado o Compromisso de Biodiversidade e Não Desmatamento, com o propósito de contribuir positivamente para a preservação nas áreas de influência, buscando um impacto positivo líquido (IPL) na biodiversidade. Isso inclui minimizar os impactos negativos das operações e promover práticas responsáveis dentro da organização. Além disso, foram feitos esforços para impedir a aquisição de produtos ou matérias-primas de áreas desmatadas ilegalmente.

Iniciativa CO₂Bio

Em 2024, o grupo LATAM deu continuidade à aliança CO2Bio, uma iniciativa da Fundação Cataruben da Colômbia e 338 famílias da Região do Orinoco daquele país. Esta aliança foca na conservação e restauração de savanas e florestas inundadas — áreas reconhecidas por sua alta capacidade de sequestrar dióxido de carbono, sua biodiversidade e os benefícios que trazem às comunidades locais. Durante 2024, a empresa trabalhou na estruturação

do sistema de governança da iniciativa, fortalecendo sua governança corporativa para agilizar o processo de tomada de decisão. Além disso, os processos de conformidade foram consolidados e os mecanismos de comunicação foram aprimorados por meio de canais bidirecionais.

O projeto CO2Bio, localizado na região do Orinoco, na Colômbia, e apoiado pelo Programa de Riqueza Natural da Agência dos Estados Unidos para o Desenvolvimento Internacional (USAID), teve as seguintes conquistas em 2024:

- Conservar 278.903 hectares de áreas de grande importância ambiental, o equivalente a cerca de duas vezes o tamanho de cidades como Bogotá ou São Paulo.
- Beneficiar 338 famílias da região.
- Contribuir para a proteção de cerca de 2.000 espécies, algumas delas consideradas ameaçadas, em perigo de extinção ou vulneráveis.

Com esses esforços, o grupo LATAM reitera seu compromisso com a sustentabilidade e a proteção ambiental da região.

Compensação de emissões (esquema 1 + 1)

Com o objetivo de contribuir para a proteção do meio ambiente e dos ecossistemas de forma colaborativa e envolver seus clientes nessas iniciativas, o grupo LATAM oferece aos seus clientes corporativos, tanto em suas operações de carga quanto de passageiros, a oportunidade de participar da compensação das emissões geradas em seus voos.

Neste contexto, o grupo LATAM desenvolveu seu programa de compensação 1+1, que permite aos clientes escolher entre um portfólio de projetos de alto valor ambiental, previamente verificados e validados pelo grupo LATAM, para compensar as emissões geradas por suas viagens aéreas. Nessa linha, para cada tonelada de emissões que o cliente decide compensar, o grupo LATAM iguala o valor compensado, multiplicando o impacto positivo da medida.

Os projetos impulsionados pelo grupo LATAM promovem tanto a sustentabilidade ambiental quanto o desenvolvimento social e econômico das comunidades locais.

Primeiro financiamento sustentável

Em 2024, o grupo LATAM assinou seu primeiro Sustainability-Linked Loan de US\$ 300 milhões, tornando-se o primeiro grupo de companhias aéreas da América do Sul a adotar esse tipo inovador de financiamento. Este acordo — o primeiro do gênero para o grupo LATAM — consiste em uma linha de crédito rotativa assinada com o Crédit Agricole Corporate & Investment Bank e o BNP Paribas. Ele está vinculado a objetivos de sustentabilidade que permitem acesso a taxas preferenciais com base no desempenho de redução da intensidade de carbono de suas operações, medido em toneladas de CO2 emitidas por tonelada-quilômetro de receitas (RTK).

Este marco importante fortalece a estratégia de sustentabilidade do grupo LATAM e reforça seu compromisso de atingir emissões líquidas zero até 2050.



REDUÇÃO DE EMISSÕES: EFICIÊNCIA DE COMBUSTÍVEL NA LATAM

NCG 519: 3.1 QUADRO DE GOVERNANÇA
GRI 3-3

LATAM Fuel Efficiency é o programa corporativo do grupo LATAM projetado para otimizar a eficiência operacional e reduzir o consumo de combustível para gerar economia e minimizar as emissões de gases de efeito estufa.

O impacto da LATAM Fuel Efficiency consolidou o grupo LATAM como uma das companhias aéreas mais eficientes em termos de intensidade de emissões, medida em toneladas de CO2 por tonelada-quilômetro de receitas (RTK). De fato, de acordo com dados da International Air Transport Association (IATA)¹ e dados públicos, o grupo LATAM está aproximadamente 12% abaixo da média do setor, reafirmando sua liderança na gestão de mudanças climáticas.

Este compromisso reforçado por várias iniciativas:



- Melhorar o fator de carga por meio de projetos para eliminar peso desnecessário durante os voos; por exemplo, o programa de água a bordo, que consiste em otimizar a carga de água potável na aeronave.



- Em 2024, o grupo LATAM iniciou a renovação da pintura de sua frota A320 e A321, incorporando tintas de baixa resistência, e iniciou a instalação da tecnologia AeroShark em 5 aeronaves de sua frota B777, com o objetivo de reduzir o atrito e cortar o consumo de combustível em 1%.



- Implementação de um sistema de entretenimento a bordo com Wi-Fi que permitiu a remoção de telas suspensas da frota A320, reduzindo o peso e melhorando a experiência dos passageiros.



- Conectar aeronaves a fontes de energia limpa e usar unidades de energia terrestre (GPU) para reduzir o consumo do motor auxiliar (APU).



- Substituição de unidades de energia auxiliares (APU) e atualizações para configuração ideal, para minimizar o consumo de combustível enquanto estiverem em uso e não puderem ser conectadas a unidades externas. Além disso, os motores são lavados para manter sua operação com maior eficiência.



- Implementação de modelos analíticos avançados para redução de distância e tempo de voo, otimizando rotas tanto no planejamento quanto na operação do voo e, consequentemente, no consumo de combustível.



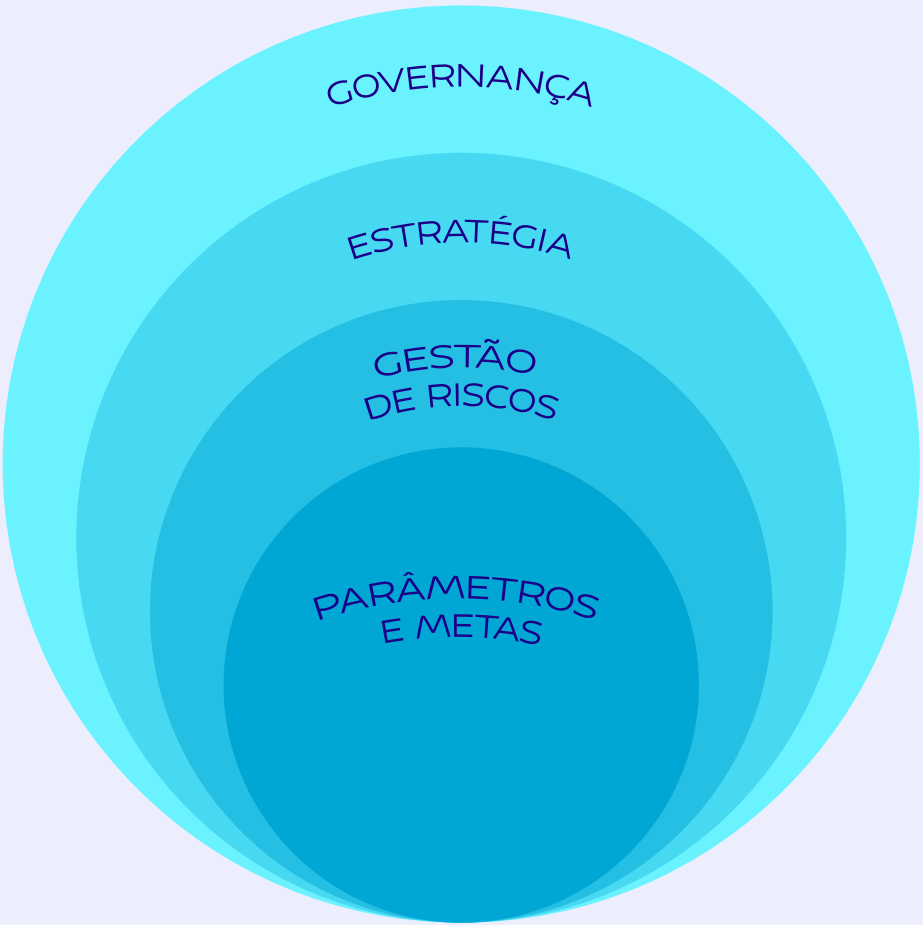
- Padronização da política de combustível de reserva em todo o grupo LATAM.

Graças a essas iniciativas e ao foco na melhoria contínua, o grupo LATAM não apenas alcançou maior eficiência operacional, mas também reafirma seu compromisso com a inovação e a sustentabilidade no setor aéreo.



¹ Fonte: Relatório de progresso Net Zero da IATA 2022

TCFD



Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD). A iniciativa busca consolidar as melhores práticas em gestão de risco climático e ajudar a padronizar as divulgações climáticas para todas as empresas. **Mais informações: Relatório TCFD 2024 do Grupo LATAM Airlines**

COMBUSTÍVEIS SUSTENTÁVEIS PARA AVIAÇÃO (SAF)

NCG 519: 3.1.II ESTRUTURA DE GOVERNANÇA E 3.6.IV GESTÃO DE RISCOS

De acordo com a International Air Transport Association (IATA), o SAF pode reduzir as emissões em até 80% em comparação aos combustíveis tradicionais, pronto para ser uma solução fundamental para tornar as operações de aviação mais sustentáveis. No entanto, sua adoção enfrenta desafios significativos. Isso inclui altos custos — que são de 2 a 5 vezes maiores do que o combustível de aviação convencional — e fornecimento limitado, representando barreiras significativas. De fato, de acordo com dados da IATA de 2024, a produção de SAF representa apenas 0,3% do consumo global de combustível de aviação. Além disso, não há produção local na América Latina, apesar do potencial de países como Brasil e Colômbia, com experiência em biocombustíveis, e Chile, com perspectivas promissoras na produção de hidrogênio verde.

Colaboração público-privada na região

Para ajudar a superar esses obstáculos, o grupo LATAM está colaborando ativamente com vários players dos setores público e privado da região, promovendo o desenvolvimento do mercado de SAF e fomentando políticas públicas adaptadas às realidades locais. Exemplos desses esforços incluem a participação em iniciativas como a Mesa Técnica de SAF na Colômbia e a mesa redonda público-privada sobre Combustíveis Sustentáveis de Aviação no Chile, no âmbito do programa Voo Limpo, cujo propósito é reduzir as emissões por meio da colaboração e inovação setorial.

Desenvolvimentos em 2024:



Estudo conjunto com o MIT e a Airbus

Diante das deficiências no desenvolvimento e produção de SAF, o grupo LATAM propôs contribuir a partir de seu papel com diferentes atores na geração de condições favoráveis. Um dos elementos-chave para isso é ter avaliações técnicas baseadas em ciência para a tomada de decisões. Para avançar em direção a esse objetivo, em colaboração com a Airbus, financiou um estudo independente em 2023, desenvolvido pelo Programa Conjunto sobre Ciência e Estratégia de Sustentabilidade do Instituto de Tecnologia de Massachusetts (MIT).

O relatório, intitulado "Descarbonização Sustentável da Aviação na América Latina" e publicado em dezembro de 2024, enfatiza a importância de ter várias formas de apoio governamental para permitir a transição para uma descarbonização efetiva. De fato, uma das principais descobertas indica que o uso de SAF poderia reduzir as emissões atuais da aviação na América Latina em até 60% até 2050, em um cenário de "Ações Aceleradas", onde o mundo caminha para a estabilização do aquecimento global em 1,5 °C.

O estudo também estima que atingir 65% de uso de SAF até 2050 exigirá investimentos acumulados de US\$ 204 bilhões entre 2025 e 2050 em seis países-chave: Brasil, Chile, Colômbia, Equador, México e Peru. Ele também enfatiza a necessidade de unificar estratégias regionais, como o Sustainable Aviation Fuel (SAF) e acordos de comércio de carbono, para minimizar o impacto de custos adicionais na

demanda. Essa abordagem colaborativa é crucial, pois alguns países têm vantagens competitivas para produzir SAF a um custo menor, o que lhes permitiria exportar, enquanto outros poderiam se beneficiar como importadores.



PEGADA DE CARBONO

NCG 519: 9. SUSTENTABILIDADE - 9.1 MÉTRICAS SASB
SASB: TR-AL-110A.1.
GRI 305
CSA – EMISSÕES DE GEE

O grupo LATAM monitora seus impactos nas mudanças climáticas e os resultados das iniciativas de redução por meio do inventário de gases de efeito estufa, realizado anualmente com base na ISO 14.064 e no GHG Protocol.

Nessa linha, em 2024, as emissões totalizaram 16.556.047 toneladas de CO₂e — alta de 13,21% em relação a 2023 — o que, comparado ao crescimento consolidado da capacidade de 15,1%, mostra um aumento na eficiência. As emissões de GEE do grupo LATAM em 2024 estão concentradas principalmente em emissões diretas (Escopo 1), que representam 79% da pegada total, sendo 99% provenientes do consumo de combustível de aviação. Em seguida, vêm as emissões indiretas (Escopo 3), que constituem 21% da pegada total, com 79% associadas ao consumo de combustível de aviação. Por outro lado, as emissões indiretas do consumo de eletricidade (Escopo 2) representam menos de 1% da pegada total.

Em termos de intensidade de emissões, a operação total registrou uma redução de 3,02% enquanto, especificamente nas operações aéreas, a queda foi de 2,48%, ambos os números em relação a 2023. Essa redução responde às melhorias significativas que o grupo LATAM implementou em sua eficiência operacional, incluindo o uso de análises avançadas para otimização de rotas de voo e o uso de tecnologias avançadas como o AeroShark, que melhoram a

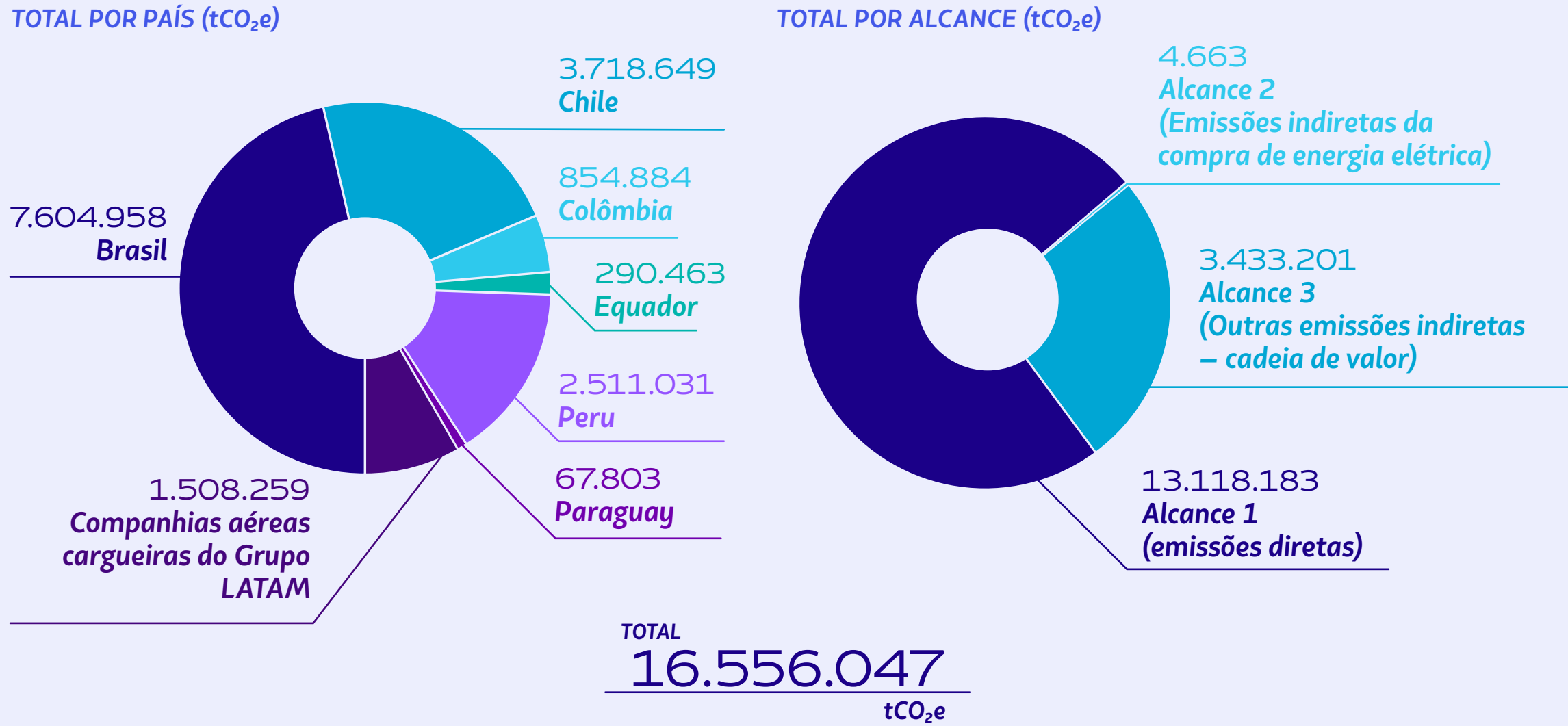
aerodinâmica de suas aeronaves. Isso se soma ao plano de renovação da frota, no qual foram incorporadas 14 aeronaves de última geração, que consomem entre 20 e 25% menos combustível, segundo dados do fabricante. Esses esforços se refletem na redução da intensidade de emissões por passageiros e carga, demonstrando o foco do grupo LATAM na redução de emissões.

Em 2024, o grupo LATAM alcançou uma redução de 98.984 toneladas de CO₂e graças ao programa LATAM Fuel Efficiency e compensou 398.043 toneladas de CO₂e por meio de créditos de carbono de projetos de conservação.

Especificamente, a compensação foi realizada por meio do projeto localizado na Região do Orinoco, na Colômbia, registrado no Registro BioCarbon, que utiliza a metodologia BCR0002 para quantificar as reduções de emissões de gases de efeito estufa em projetos REDD+².

¹ ID do projeto: PCR-CO-635-141-001.
² No relatório anual de 2023, 674.513 toneladas de CO₂e compensadas foram declaradas; no entanto, o número correto é 442.178 toneladas de CO₂e. A diferença se deve a um registro errôneo de compensações associadas ao imposto de carbono na Colômbia, que foram registradas no ano errado.

Pegada de carbono em 2024 (tCO₂e)



Desafios para 2025

- Continuar a fortalecer os programas de eficiência de combustível para manter e melhorar as conquistas alcançadas até o momento.
- Avançar na coordenação de projetos de preservação e restauração em áreas estratégicas da América Latina.
- Fortalecer a agenda para o desenvolvimento e uso de Combustíveis de Aviação Sustentáveis na América Latina.

Comparação das actividades 2022-2024

CSA - EMISIONES GEI

	ALCANCE 1 (tCO ₂ e)	ALCANCE ESCOPO 2 (tCO ₂ e)	ALCANCE 3 (tCO ₂ e)
2022	9.780.288	7.150	3.198.317
2023	11.524.420	5.217	3.094.768
2024	13.118.183	4.663	3.433.201

Outros indicadores de emissão

GRI 305-4

	UNIDAD	2022	2023	2024
Intensidade de Alcance 1	kg CO ₂ e/100 RTK	76,67	76,16	74,27
Intensidade Pegada total	kg CO ₂ e/100 RTK	101,8	96,65	93,73
Intensidade das emissões líquidas na operação total	kg CO ₂ e/100 RTK	97,02	92,19	91,48

Más información

- Gases com efeito de estufa: Inventário, fatores de emissão e âmbito da informação (Anexos – Compromisso com a sustentabilidade)
- Emissões atmosféricas significativas (Anexos – Compromisso com a sustentabilidade)

Descrição das emissões indiretas de alcance 3

GRI 305-3

CSA - EMISIONES GEI (ALCANCE 3)

	UNIDAD	2023	2024
Bens e serviços adquiridos	tCO ₂ e	380.599	482.084
Bens de capital	tCO ₂ e	251.032	132.625
Atividades relacionadas a combustível e energia (não incluídas nos alcances 1 e)	tCO ₂ e	2.390.446	2.724.356
Transporte e distribuição a montante	tCO ₂ e	56.606	57.169
Resíduos gerados nas operações	tCO ₂ e	1.373	3.400
Viagem de negócios	tCO ₂ e	1.055	1.780
Deslocamentos dos funcionários	tCO ₂ e	13.656	31.787
Ativos arrendados a montante	tCO ₂ e	N/A	N/A
Transporte e distribuição a jusante	tCO ₂ e	N/A ¹	N/A
Processamento de produtos vendidos	tCO ₂ e	N/A	N/A
Utilização dos produtos vendidos	tCO ₂ e	N/A	N/A
Tratamento de fim de vida dos produtos vendidos	tCO ₂ e	N/A	N/A
Ativos arrendados a jusante	tCO ₂ e	N/A	N/A
Franquias	tCO ₂ e	N/A	N/A
Investimentos	tCO ₂ e	N/A	N/A
Outros a montante	tCO ₂ e	N/A	N/A
Outros a jusante	tCO ₂ e	N/A	N/A

¹ Dados corrigidos em relação ao Relatório Anual de 2022. Em 2023 e 2024, nenhuma atividade é identificada nesta categoria.

ECONOMIA CIRCULAR

GRI 3-3, 306-1 Y 306-2

Desde o anúncio de sua estratégia de sustentabilidade em 2021, o grupo LATAM progrediu em diversas iniciativas para garantir que seus processos estejam alinhados aos princípios da economia circular e que os resíduos gerados sejam gerenciados de forma responsável. Dentro dessa estrutura, o grupo LATAM estabeleceu duas metas desafiadoras: eliminar plásticos de uso único em suas operações e se tornar um grupo com zero resíduos para aterros sanitários.

Nos últimos anos, a organização fez um progresso significativo na redução de plásticos de uso único e na transição para alternativas reutilizáveis, recicláveis e/ou renováveis e/ou biodegradáveis. Essa abordagem integrou vários departamentos em todos os níveis para coordenar esforços para modificar processos-chave, do design da experiência de viagem às operações diárias, com um propósito comum: avançar em direção à economia circular.

Foi estabelecido um "Roteiro Desperdício Zero", que contempla ações específicas com base no tipo de gestão e operação — interna ou terceirizada — e considera a ampliação da cobertura do Sistema de Gestão de Resíduos por meio da incorporação de novas facilidades e cláusulas contratuais com fornecedores-chave. Além disso, a estratégia reforça os processos de medição, monitoramento e rastreabilidade, adapta procedimentos e incentiva o desvio de resíduos¹ dos aterros sanitários, priorizando a redução, a reutilização e a reciclagem como pilares fundamentais.

¹ Resíduos sólidos não perigosos



AJUSTE DE OBJETIVOS

Em 2024, o grupo LATAM revisou completamente seu objetivo de buscar ser zero-resíduos para aterro até 2027, o que levou a um objetivo mais preciso de desviar 75% dos resíduos sólidos não perigosos dos aterros em suas próprias operações. Essa definição responde aos desafios operacionais associados ao acesso limitado e aos sistemas insuficientes de gerenciamento de resíduos nos aeroportos e áreas geográficas onde opera. Além disso, devido à sua composição, uma parte significativa dos resíduos não tem alternativas técnicas viáveis para recuperação fora dos aterros sanitários.

Em vista do exposto e mantendo o foco neste assunto, o grupo LATAM continua fortalecendo seu sistema de gestão de resíduos, colaborando ativamente com autoridades e concessionárias para promover o desenvolvimento de condições adequadas para a recuperação de resíduos. Além disso, continua comprometido com iniciativas como Segundo Voo e "Recicle sua Viagem, que fazem parte de sua estratégia abrangente nesta área.

Definição de lixo zero para aterro¹

De acordo com o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento, o conceito de "lixo zero" busca reduzir a poluição, preservar recursos e minimizar a quantidade de resíduos. Não implica a eliminação total de resíduos, mas sim um compromisso de longo prazo para minimizar a geração de resíduos. De fato, não gerar nenhum resíduo, estritamente falando, é incrivelmente difícil, se não totalmente impossível na sociedade de hoje, então o foco está em tomar decisões conscientes para reduzir o desperdício desde o estágio de design até a reutilização, reparo e reciclagem. Nesse sentido, o objetivo do grupo LATAM é reduzir continuamente a geração de resíduos, com o objetivo de avançar progressivamente em direção a um modelo de desperdício zero..



¹ [Veja mais informações em: https://www.undp.org/es/historias/objetivo-cero-desechos-3-aspectos-que-debes-desmitificar](https://www.undp.org/es/historias/objetivo-cero-desechos-3-aspectos-que-debes-desmitificar)



O pilar Economia Circular do grupo LATAM contribui ativamente para o cumprimento de quatro dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas (ONU): ODS 8 (Trabalho Decente e Crescimento Econômico), ODS 9 (Indústria, Inovação e Infraestrutura), ODS 12 (Consumo e Produção Responsáveis) e ODS 17 (Parcerias e Meios de Implementação).

PLANO DE AÇÃO PARA DESVIO DE RESÍDUOS

O plano de ação do grupo LATAM para desvio de resíduos de aterros considera medidas diferenciadas com base no tipo de manuseio e operação, seja ela própria ou terceirizada.

Entre as estratégias a serem seguidas, o grupo LATAM continuará fortalecendo e incorporando novas instalações ao seu Sistema de Gestão de Resíduos, avançando na inclusão de cláusulas contratuais com fornecedores para gestão e recuperação de resíduos e na criação de alianças estratégicas com fornecedores-chave.

Essa abordagem será complementada por ações que visem gerar conscientização, reduzir o uso de materiais, incentivar materiais reutilizáveis e/ou recicláveis e redesenhar processos e serviços, entre outras iniciativas.

Para atingir a meta de desvio de resíduos¹ dos aterros até 2027, o grupo LATAM se concentrará nas seguintes oportunidades:

- Ampliar a cobertura e fortalecer os processos dentro do sistema de gestão de resíduos nas operações próprias do grupo LATAM.
- Aumentar o desvio de resíduos de aterros sanitários por meio de programas baseados nos 3 Rs: Reduzir, Reutilizar e Reciclar, em operações de passageiros e carga .
- Incentivar uma mudança cultural dentro do grupo LATAM para promover a colaboração ativa de cada funcionário.
- Reforçar e expandir os programas Recycle sua Viagem e Segundo Voo (ambos explicados abaixo).
- Continuar a fortalecer alianças com fornecedores de serviços de catering para otimizar o gerenciamento de resíduos do serviço de bordo.

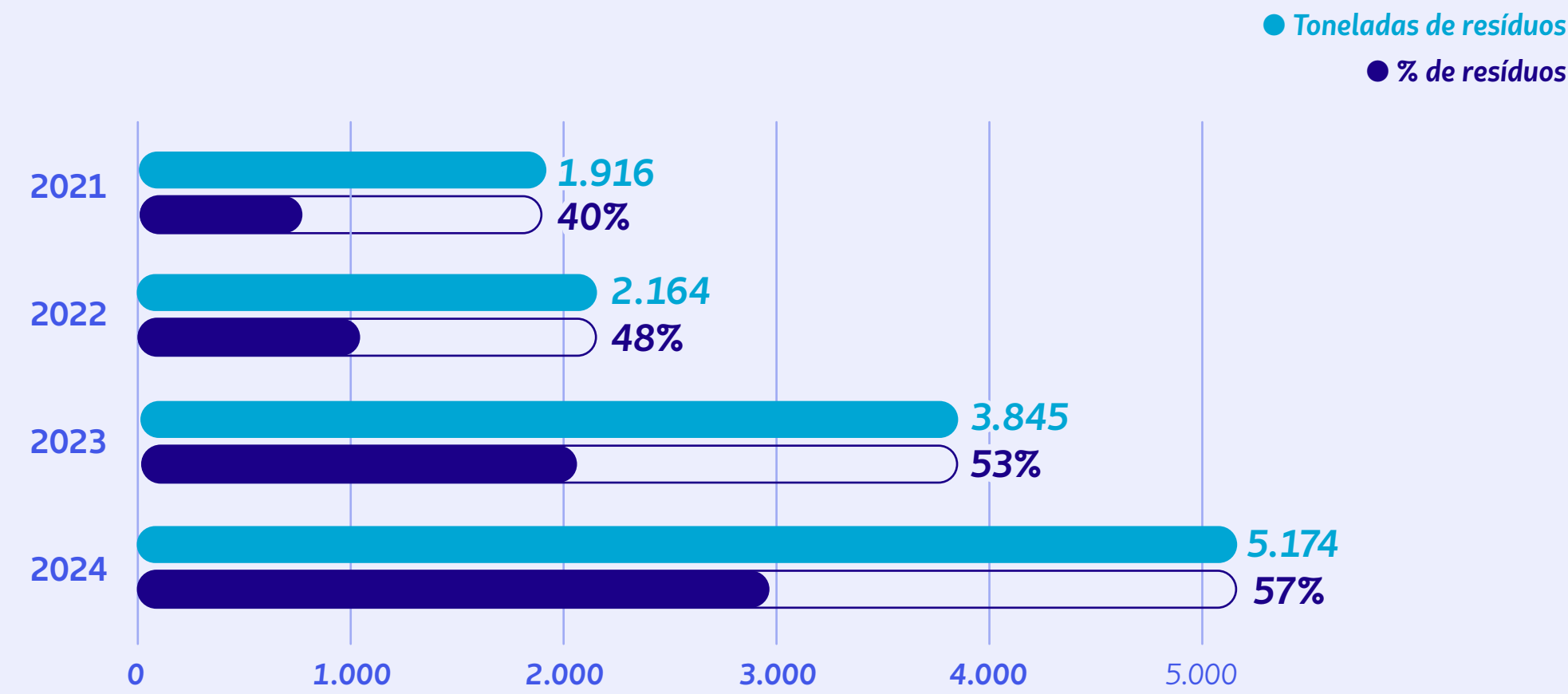
GRI 2-4

¹ Resíduos sólidos não perigosos

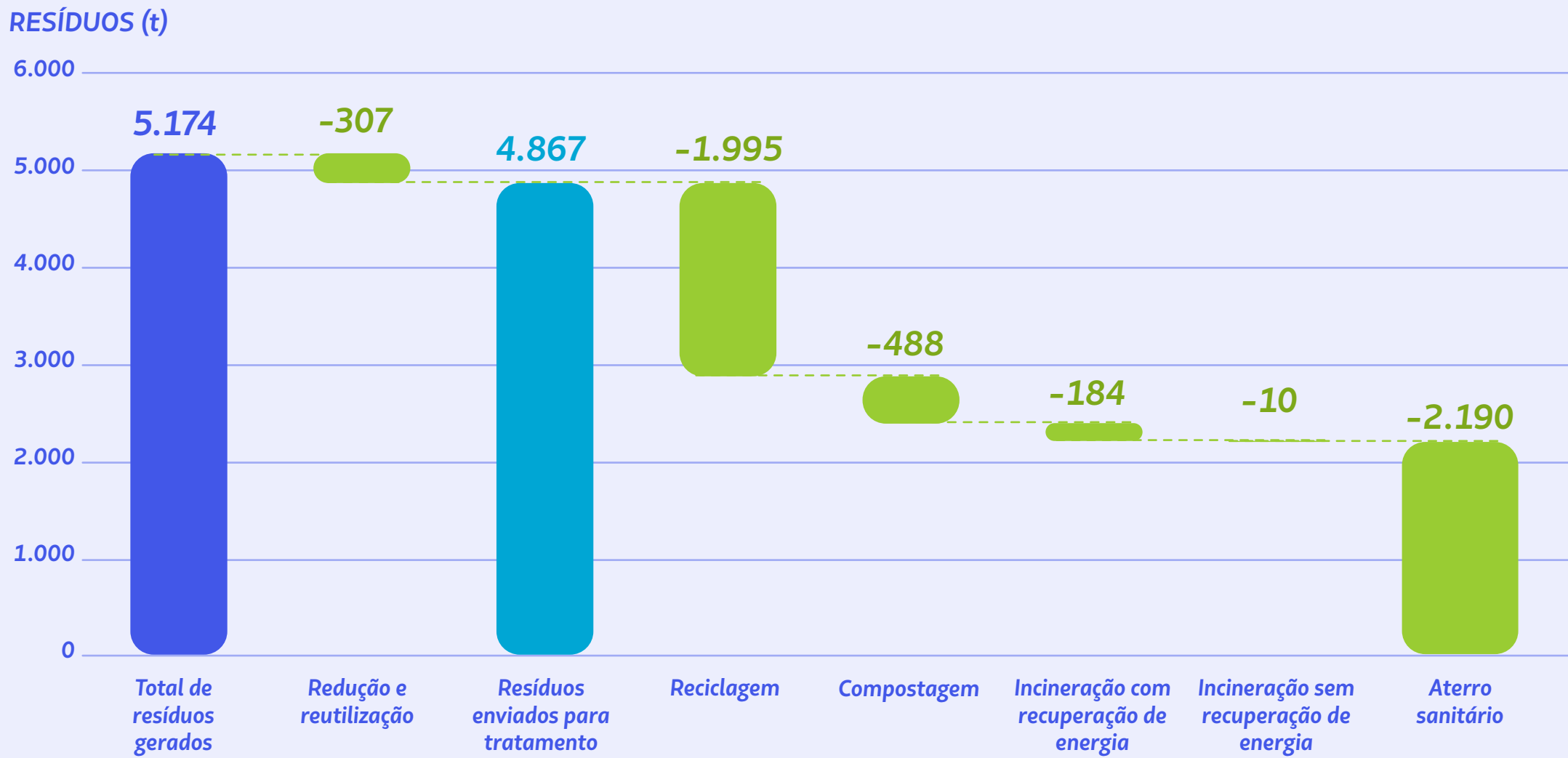
² O escopo da Economia Circular inclui resíduos sólidos não perigosos que podem ser enviados para aterros sanitários de acordo com as regulamentações vigentes em cada país e para os quais o Grupo LATAM possui registros de descarte ou pesagem como suporte. Nesse sentido, a distribuição apresentada não reflete a geração total desses resíduos, principalmente porque, em diversas instalações das operações, os resíduos enviados para aterro não são pesados e/ou a empresa ou instituição responsável não fornece registros de descarte comprobatórios. Além disso, o grupo LATAM está trabalhando na melhoria do processo de controle de sua geração de resíduos. A taxa de desvio de resíduos inclui os seguintes tratamentos: redução e reutilização, reciclagem, compostagem e incineração com recuperação energética.

³ A análise da gestão de resíduos pode ser encontrada na seção Gestão Ambiental. Além disso, os números aqui reportados representam 41% dos resíduos do grupo LATAM, estimados de acordo com a linha de base do SGS.

Evolução dos resíduos sólidos não perigosos²



Eliminação de resíduos não perigosos (toneladas)³



Resultados da Economia Circular 2024

5.174
TONELADAS DE
RESÍDUOS GERADOS

2.667
TONELADAS DE
RESÍDUOS RECUPERADOS
51% dos resíduos gerados

307
TONELADAS DE RESÍDUOS
REDUZIDOS E REUTILIZADOS
6% dos resíduos gerados

2.974
TONELADAS DE
RESÍDUOS DESVIADOS
57% dos resíduos gerados

PROGRAMAS E INICIATIVAS DE ECONOMIA CIRCULAR

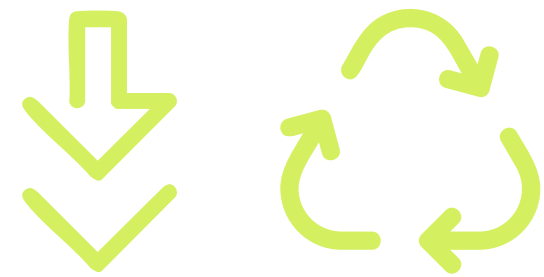
GRI 306-2

istema de Gestão de Resíduos em nossas bases operacionais

Assessorado por uma consultoria especializada, o grupo LATAM implementou melhorias em seu Waste Management System (WMS) em suas principais operações. Essas melhorias incluem a incorporação de infraestrutura para gerenciamento e segregação de resíduos, a implementação de processos de recuperação e reciclagem para diversos materiais, treinamento e a criação de sistemas de monitoramento para avaliar indicadores-chave.

Além disso, o WMS continua promovendo uma mudança cultural e engajamento dentro do grupo LATAM. Diretrizes e treinamentos foram desenvolvidos para os funcionários, promovendo conscientização e adesão aos novos processos ligados à economia circular, ativamente impulsionados pela alta gerência da empresa.





REDUÇÃO DE RESÍDUOS E RECICLAGEM NA LATAM CARGO

A LATAM Cargo implementou diversas iniciativas para reduzir e reciclar resíduos como plástico e madeira:

- **Paletes de plástico reciclado:** Em Santiago (Chile), paletes convencionais de madeira e plástico foram substituídos por paletes de plástico reciclado de alta densidade, evitando o descarte de aproximadamente 30 toneladas de resíduos por ano.
- **Mantas de carga aérea:** No Chile e no Brasil, o filme stretch foi substituído por mantas de polipropileno ou plástico reutilizável para proteger a carga durante suas diversas transferências entre armazéns e até o pé da aeronave. Além de reduzir 56 toneladas de plástico por ano, também economiza tempo de montagem e despaletização.
- **Otimização do plástico:** Em Lima (Peru), o filme stretch foi substituído por rede de carga aérea reutilizável, enquanto em Miami (Estados Unidos), o filme stretch tradicional foi substituído por uma camada de plástico reciclável que reduz o número de camadas de plástico de três para uma (exceto em caso de chuva).

270
TONELADAS
DE PLÁSTICO
RECICLADAS.

123
TONELADAS DE PLÁSTICO
foram reduzidas em 2024, 32%
a mais em comparação a 2023.

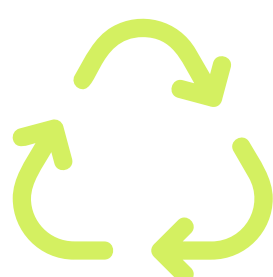


PROJETO FÉNIX: RECUPERANDO PEÇAS DE AERONAVES EM DESUSO

O grupo LATAM lançou em 2023 o projeto "Fénix", cujo objetivo é recuperar peças de aeronaves para serem utilizadas como peças de reposição internas, vendidas ou reutilizadas pelo grupo LATAM ou terceiros. No final de 2024, o projeto alcançou a recuperação e venda de 1.467 peças de aeronaves para estoque operacional. Esta iniciativa reduziu o tempo de recuperação de aeronaves em solo (AOG) e desviou mais de 46 toneladas de resíduos de aterro.

Iniciativas de destaque:

- **Áreas de recepción y sala de reuniones (Miami, Estados Unidos):** componentes de aeronaves recuperados da conversão de passageiros para cargueiros, usados como novos móveis.
- **Recondicionamento de cintos de segurança:** Em parceria com fornecedores, cintos usados são coletados, reparados e reincorporados. Em 2024, essa prática foi expandida do Chile para o Equador.
- **Reparo e recertificação de coletes salva-vidas:** No Chile e no Brasil, os coletes salva-vidas são inspecionados, recondicionados e recertificados, prolongando sua vida útil.



RECICLE SUA VIAGEM: RECICLAGEM DE RESÍDUOS DURANTE O VOO

O Grupo LATAM implementou o programa "Recicle sua Viagem" desde 2019, com o objetivo de reciclar resíduos de catering gerados em voos domésticos. No Brasil, Chile e Peru, a segregação de garrafas PET é realizada pela tripulação de cabine, enquanto na Colômbia e Equador, a segregação de recipientes de alumínio, PET e Tetra Pak é realizada em solo pelos aeroportos de Bogotá e Quito, respectivamente.

Em 2024, a segregação e reciclagem de recipientes Tetra Pak foi incorporada ao programa no Chile e no Brasil. Isso permitiu que mais de 280 toneladas de garrafas plásticas e recipientes Tetra Pak fossem reciclados.

280
TONELADAS DE RESÍDUOS
reciclados em 2024



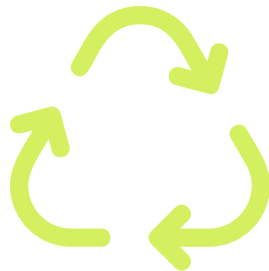
SEGUNDO VOO: UPCYCLING DE UNIFORMES

Desde 2018, o programa “Segundo Voo” permite que o grupo LATAM dê uma segunda vida aos uniformes em desuso de seus funcionários, transformando-os em novos produtos. Esta iniciativa não só reduz o impacto no meio ambiente ao converter resíduos têxteis em novos itens, mas também contribui para a construção de uma comunidade mais sustentável por meio de parcerias estratégicas, geração de empregos e promoção do consumo responsável.

- 22 toneladas de uniformes em desuso entregues
- 11 organizações do Brasil, Chile, Peru, Colômbia, Equador e Paraguai.
- 36.500 novos produtos criados.

Em 2024, o programa Segundo Voo rendeu à LATAM Airlines Peru um prêmio na XV Edição dos Prêmios Corresponsables na Espanha, na categoria Grande Empresa.

22
TONELADAS DE UNIFORMES
em desuso entregados



LOUNGES MAIS SUSTENTÁVEIS

Em 2024, no Lounge de Santiago (Chile), a LATAM, juntamente com seus fornecedores estratégicos Newrest e Nuevo Pudahuel, implementou processos de segregação e recuperação de resíduos de papel, papelão, garrafas PET, alumínio, vidro, embalagens Tetra Pak e resíduos orgânicos, tanto nas áreas do lounge quanto nas cozinhas.

Com base nas conquistas obtidas, foi desenvolvido um guia de melhores práticas para replicar esses processos em outros lounges do grupo LATAM.

Essas ações buscam obter a certificação TRUE (Total Resource Use and Efficiency) do U.S. Green Building Council, que exige o desvio de pelo menos 90% dos resíduos dos aterros sanitários. Em 2024, iniciou-se o processo de pré-certificação do Santiago Lounge.

Durante 2024, foram registradas 430 toneladas de resíduos, das quais 250 toneladas foram recuperadas. Desse montante, 132 toneladas corresponderam a resíduos orgânicos, que foram enviados para uma usina de compostagem, e 118 toneladas foram destinadas à reciclagem.

132
TONELADAS DE RESÍDUOS ORGÂNICOS
foram enviados para uma usina de compostagem



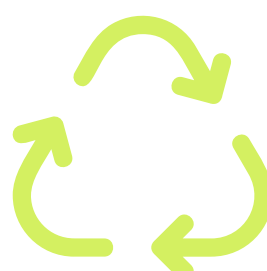
DOAÇÕES

Em 2024, o grupo LATAM doou diversos itens para apoiar diferentes causas e comunidades. No total, mais de 30.000 elementos foram distribuídos no Brasil, Chile, Peru, Equador e Colômbia, beneficiando tanto organizações quanto funcionários afetados por contingências.

Entre os itens doados estavam 4.200 cobertores, 800 bonés e chapéus, e 72 jaquetas, 490 almofadas de pescoço, 470 casacos e jaquetas, e 320 brinquedos.

Vale ressaltar que, em setembro de 2024, 6,7 toneladas de materiais recuperados foram destinados somente aos funcionários afetados pelas severas enchentes no Rio Grande do Sul (Brasil).

30.000
ELEMENTOS ITENS FORAM DOADOS
para apoiar diferentes causas e comunidades



OUTRAS INICIATIVAS

- Capas de assento sustentáveis: Desde 2018, é utilizado couro reciclado feito de sobras que seriam descartadas. Foram utilizados 130.000 m, cobrindo 62% da frota e evitando 21 toneladas de resíduos.
- Nova cantina em Bogotá (Bogotá, Colômbia): materiais de manutenção e carregamento foram incorporados ao mobiliário do novo refeitório. 62% dos assentos de sua frota são estofados em couro reciclado, representando 130 mil m2 3,93 toneladas a menos de resíduos para aterro.

62%
DOS ASSENTOS DA FROTA REVESTIDOS
COM COURO RECICLADO
Corresponde a 130 mil m².

3,93
TONELADAS A MENOS DE RESÍDUOS
para aterro.



Reduce



Reusa



Recicla

REDUÇÃO DO DESPERDÍCIO DE ALIMENTOS

O grupo LATAM desenvolveu uma estratégia abrangente para lidar com a perda e o desperdício de alimentos, com ações e objetivos definidos de acordo com a fonte de geração.

Serviço de catering a bordo

A área de Serviços de Bordo está liderando uma estratégia para reduzir o desperdício de alimentos frescos por meio de diversas iniciativas:

i. Reinserção de materiais não perecíveis e alimentos lacrados na operação.

ii. Projeto Lixo Zero (alimentos perecíveis): redução do excesso de estoque de alimentos frescos na cabine Econômica, utilizando inteligência artificial que analisa dados para melhorar a precisão da quantidade de alimentos necessária.

1.1. Resultados desta implementação em 2024:

iii. Pré-seleção: programa piloto lançado permitindo que passageiros da cabine executiva em rotas internacionais selecionem sua opção de alimentação preferida de 48 a 24 horas antes do voo.

Da mesma forma, o grupo LATAM está desenvolvendo um modelo focado em passageiros que optam por não utilizar o serviço, principalmente em rotas noturnas de longa distância. Essas rotas, que costumam decolar tarde, têm passageiros que tendem a priorizar o descanso porque já jantaram antes do voo. Esse novo modelo está previsto para ser implementado em 2025.

Objetivo

Em 2024, a LATAM estabeleceu o objetivo de limitar o excesso de estoque de catering (alimentos frescos) na cabine Economy em voos internacionais de mais de 3,5 horas a um máximo de 2%, equivalente a aproximadamente 212 toneladas por ano. Até 2025,

essa meta será estendida para cabines superiores, estabelecendo uma meta de 2,8%.

Refeitórios e Lounge

Em 2024, o Lounge de Santiago (Chile) implementou processos de pesagem, segregação e recuperação de resíduos orgânicos de alimentos não consumidos e descartes dos refeitórios e cozinhas.

Enquanto isso, nos refeitórios da base de manutenção e do centro de treinamento CAE em Santiago (Chile) e nas instalações de Lima (Peru), o grupo LATAM realiza a segregação dos resíduos alimentares gerados pelos próprios funcionários, que depois são processados por meio de compostagem.

240
TONELADAS DE RESÍDUOS
alimentares enviados para compostagem

-60%
menos excesso de estoque em
comparação a 2023

EVITOU O DESPERDÍCIO DE:
312.000
serviços de catering (alimentos frescos)
equivalentes a
78
TONELADAS DE RESÍDUOS

Veja a repartição das iniciativas e programas na secção Anexos



PLÁSTICOS DE USO ÚNICO

GRI 306-2

O grupo LATAM se tornou o primeiro do setor aéreo¹ a eliminar 97% dos plásticos de uso único². Essa conquista envolveu mudanças significativas nas cabines Business e Economy, aeroportos, lounges, carga, manutenção e escritórios.

Embora o grupo LATAM tivesse inicialmente planejado eliminar 100% dos plásticos de uso único até 2023, até 2024 ele havia alcançado uma redução de 97% nos plásticos de uso único de acordo com o Escopo4 definido. Os 3% restantes correspondem a um conjunto de elementos que não puderam ser substituídos ou eliminados por razões legais, de segurança, sanitárias ou operacionais, ou porque não havia alternativas disponíveis no mercado. Ainda assim, o grupo LATAM reitera seu compromisso em continuar melhorando e continuará trabalhando na busca de soluções para reduzir seus resíduos, substituir materiais por materiais reutilizáveis, recicláveis, de base biológica e/ou biodegradáveis, ampliando seu escopo e fortalecendo o conhecimento de seus resíduos.



PLÁSTICOS DE UN SOLO USO

Cabine Business ● Substituição dos sacos para cobrir os itens de descanso por sacos de algodão reutilizáveis. ● Eliminação dos plásticosque cobriam os chinelos e continham os elementos dentro dos kits de amenidades. ● A escova de dentes foi substituída por uma de bambu, e as meias e protetores de olhos agora contêm material reciclado. ● Substituição de tampas plásticas por tampas feitas de cana-de-açúcar.	Aeroportos ● Foram implementadas novas etiquetas e sacolas de cortesia feitas de papel.
Cabine Econômica ● Copos plásticos foram substituídos por copos de papel, utensílios de plástico por bambu e panelas descartáveis por reutilizáveis. ● Os sacos plásticos para itens de descanso foram substituídos por fitas de papel³, e os sacos separadores nos compartimentos do carrinho da aeronave foram eliminados.	Lounges ● Substituição de escovas de dentes de plástico por escovas de bambu. ● Substituição de colheres e mexedores de plástico por colheres de metal reutilizáveis. ● Eliminação de sacos plásticos de toalhas e amenidades. ● Incorporação de telas anti-espirros para substituir o filme stretch em alimentos (Bogotá). Manutenção e escritórios ● Sacolas plásticas foram substituídas por carrinhos, bandejas e sacos de papel para transporte de itens de manutenção de aeronaves. ● Copos plásticos foram substituídos por copos de papel ou reutilizáveis em escritórios.

¹ De acordo com a revisão interna da Skytrax e os relatórios de Avaliação de Sustentabilidade Corporativa (CSA) de 2023 das principais companhias aéreas.

² Veja mais informações: <https://www.latamairlines.com/cl/es/prensa/comunicados/el-camino-eliminar-plasticos-un-solo-uso>

³ Em países onde os regulamentos permitem.

VALOR COMPARTILHADO

GRI 3-3 Y 203-1

4.877

passageiros transportados

276

toneladas de carga transportadas

47

alianças estratégicas no Brasil, Chile, Colômbia, Equador e Peru

O pilar de valor compartilhado reflete o caminho que o grupo LATAM percorreu com suas comunidades, buscando trabalhar de forma colaborativa para ser um ativo que impulsiona o desenvolvimento social e ambiental na América do Sul. Neste contexto, o programa Avião Solidário tem sido o principal programa deste pilar, permitindo que o grupo LATAM se coloque à disposição das comunidades e ofereça um espaço para contribuição por meio da conectividade, apoiando as necessidades de saúde, meio ambiente e resposta a desastres naturais.

Há treze anos, o programa opera em aliança com parceiros estratégicos no Brasil, Chile, Colômbia, Equador e Peru, impactando milhares de pessoas a cada ano. Sua força está nas equipes, fundações e organizações parceiras do grupo LATAM, bem como nos beneficiários diretos e indiretos que ampliam seu escopo.

Em 2024, os esforços se concentraram em desenvolver ainda mais a rede de parceiros e fortalecer a estrutura do programa, estabelecendo bases sólidas para que o Avião Solidário possa continuar alcançando mais pessoas a cada dia.





GOVERNANÇA

NCG 519: 3.1.II QUADRO DE GOVERNANÇA

O programa Avião Solidário do grupo LATAM é apoiado por uma estrutura de governança que garante a gestão adequada de acordos, transporte e emergências, bem como o cumprimento de objetivos e melhoria contínua. Essa governança girou em torno da coordenação de diferentes áreas-chave, com papéis e responsabilidades claramente definidos:

1. Comitê de Valor Compartilhado

A principal responsabilidade do Comitê de Valor Compartilhado é aprovar alianças e monitorar resultados. Este comitê estabelece as diretrizes estratégicas do programa e garante que as iniciativas implementadas contribuam para a incorporação de valor compartilhado em toda a organização.

2. Sustentabilidade

A área de Sustentabilidade gerencia acordos relacionados ao transporte de passageiros e carga, coordena ações em situações emergenciais e supervisiona o impacto e o uso do transporte nas comunidades beneficiadas.

Além disso, foca em manter relacionamentos efetivos com aliados.

3. Escritório de Gerenciamento de Projetos (PMO)

A principal função do PMO é monitorar o programa para garantir que os objetivos sejam atingidos. Esta equipe interdisciplinar é responsável por alinhar as atividades com os padrões operacionais e estratégicos do grupo LATAM.

4. Outras equipes envolvidas

A execução do programa conta com o apoio de diversas áreas operacionais do grupo LATAM, entre elas:

- Marketing
- Comunicação Interna e Externa
- Equipes Comerciais e de Carga
- Equipes Operacionais
- Equipe Jurídica
- Recursos Humanos

Essa colaboração interdepartamental garante que o programa Avião Solidário opere de forma eficiente, maximizando seu impacto positivo nas comunidades.



O programa Avião Solidário é a base do pilar de valor compartilhado do grupo LATAM e contribui diretamente para o cumprimento de três Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) das Nações Unidas: ODS 3 (Saúde e Bem-Estar), ODS 13 (Ação Contra a Mudança Global de Clima) e ODS 17 (Parcerias e Meios de Implementação).



IMPACTO AVIÓN SOLIDARIO EN 2024



SAÚDE

Disponibilizar o Avião Solidário como ponte aérea para dar suporte a diversas necessidades de saúde nas comunidades (transporte de pacientes, profissionais de saúde e suprimentos médicos)).



MEIO AMBIENTE

Oferecendo o transporte de flora e fauna para sua conservação, bem como o transporte de cientistas e membros de fundações ambientais que viajam para proteger os ecossistemas da região. Além disso, é fornecido suporte para a transferência de resíduos de ilhas para o continente na América Latina.



DESASTRES

Facilita o transporte de ajuda humanitária em resposta a inundações, incêndios, terremotos, tsunamis, deslizamentos de terra e erupções vulcânicas.

ÓRGÃOS E TECIDOS

Transporte gratuito de 1.265 órgãos, tecidos, células-tronco e hemocomponentes no Brasil, Chile, Colômbia e Equador.

DOAÇÃO DE PASSAGENS PARA NECESSIDADES DE SAÚDE

Mais de 4.074 pacientes, profissionais médicos e equipes de saúde foram transportados gratuitamente para tratamento ou cirurgia

RESGATE DE ANIMAIS

1.943 animais transportados gratuitamente no Brasil e no Peru para reabilitação, conservação e proteção, incluindo aves, tartarugas, macacos, primatas nativos da Floresta Amazônica brasileira, flamingos, jiboias, lontras e pinguins.

Além disso, profissionais ligados à execução de projetos de conservação e trabalho com a comunidade também foram transportados.

REMOÇÃO DE RESÍDUOS RECICLÁVEIS

238 toneladas de resíduos foram removidas e transportadas da Ilha de Páscoa/Rapa Nui (Chile), San Andrés (Colômbia) e do Arquipélago das Ilhas Galápagos (Equador) para seu gerenciamento e reciclagem adequados.

O programa colabora com a gestão de resíduos em áreas estratégicas, devido à sua importância ambiental, como é o caso desses destinos insulares.

AJUDA HUMANITÁRIA

Foram transportadas 276 toneladas de itens diversos para ajuda humanitária. Entre eles, tendas para refugiados, alimentos, roupas, itens de higiene e outras doações. Também foram transportados indivíduos sobreviventes de desastres naturais e emergências, bem como pessoal de apoio para diversas causas.

Do total mencionado acima, cerca de 200 toneladas foram transportadas especificamente para atender às enchentes no estado do Rio Grande do Sul (Brasil), que ocorreram entre 28 de abril e 7 de maio de 2024, causando quase 200 mortes e afetando 2,4 milhões de pessoas.

Snapshot

GRI 2-4

	UNIDADE	2022	2023	2024
GESTÃO AMBIENTAL GRI 302-1 Y 302-3				
Consumo de energia – operações terrestres e aéreas	TJ	134.436,71	157.010,48	178.678,22
Intensidade energética	MWh/100 RTK	0,5	0,3	0,28
Consumo de água	m³	85.656	271.571	261.600
Geração de Resíduos	t	37.990	37.367	7.867¹
Unidades com Sistema de Gestão Ambiental (SGA) /total de unidades	%	99%	100%	98,8%
Unidades com SGA certificad de o/total de unidades	%	99%	100%	98,8%
GESTÃO DAS ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS NGC 519: 9. SUSTENTABILIDADE, 9.1 MÉTRICAS SASB GRI 305-1, 305-2 Y 305-3 TR-AL-110A.1.				
Emissões totais	tCO₂e	12.985.755	14.624.405	16.556.047
Emissões líquidas¹	tCO₂e	12.411.550	13.949.892	16.158.004
Emissões do Alcance 1²	tCO₂e	9.780.288	11.524.420	13.118.183
Emissões de Alcance 2	tCO₂e	7.150	5.217	4.663
Baseado no mercado	tCO₂e	N/A	N/A	N/D
Baseado em localização	tCO₂e	7.150	5.217	4.663
Emissões de Alcance 3	tCO₂e	3.198.317	3.094.768	3.433.201

	UNIDAD	2022	2023	2024
ECONOMIA CIRCULAR⁴ GRI 306-4 Y 306-5				
Resíduos para eliminação⁵	para	1.117	1.797	2.200
Resíduos desviados do aterro⁶	para	1.047	2.048	2.974
Total de resíduos	para	2.164	3.845	5.174
VALOR COMPARTILHADO – AVIÃO SOLIDÁRIO GRI 203-1				
Total de passagens doados ⁷	Número	3.554	4.563	4.877
Saúde				
Órgãos, tecidos e células-tronco transportados	Número	964	1.847	1.265
Suprimentos médicos	Número	4.577	688⁸	1.785
Desastres				
Carga transportada como ajuda humanitária	t	149	155	276
Ambiente				
Animais resgatados e transportados	Número	246	122	1.943
Materiais recicláveis transportados	t	170	256	238

N/A: Não aplicável.

¹ Este ano, os resíduos perigosos gerados pela LATAM Peru em serviços de alimentação e bordo são incorporados. A diminuição se deve a uma mudança na classificação da água tratada na MRO São Carlos, que corresponde a resíduos líquidos não perigosos. Esses resíduos são posteriormente devolvidos em uma qualidade igual ou melhor que a de um curso de água superficial.

²As emissões líquidas são as emissões totais menos as compensações feitas.

³ Emissões de Escopo ¹: Referem-se às emissões diretas geradas pelo consumo de combustível nas operações aéreas, utilização de fontes estacionárias, veículos da frota do Grupo LATAM e emissões fugitivas de gases refrigerantes.

⁴ Resíduos sólidos não perigosos suscetíveis de serem enviados a rellenos sanitários de acordo com a normativa vigente em cada país e sobre os quais o grupo LATAM conta com atos de disposição ou pesagem como suporte.

⁵ Enviado para aterro ou incineração sem recuperação energética

⁶ Manuseio: redução e reutilização, reciclagem, compostagem e incineração com recuperação energética

⁷ Os valores reportados são a soma dos três subpilares do pilar Avião Solidário.

⁸ A diminuição deveu-se à redução do número de exigências durante o ano.





SEGURANÇA

165 SEGURANÇA DO CLIENTE

171 SEGURANÇA OCUPACIONAL

177 AVIAÇÃO CIVIL E SEGURANÇA PATRIMONIAL



SEGURIDAD, UN VALOR INTRANSABLE.

GRI 3-3 Y 403-1
SASB TR-AL-540A.1

Em relação à segurança, o grupo LATAM pauta suas ações na Política de Segurança, Qualidade, Saúde e Meio Ambiente, que estabelece os mais altos padrões para salvaguardar a segurança como um valor inegociável. Este documento está alinhado aos parâmetros estabelecidos pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e promove o desenvolvimento do Sistema de Gestão de Segurança da organização, projetado para a identificação, prevenção e mitigação de riscos.

A cultura de segurança do grupo LATAM é caracterizada pela participação de suas equipes, melhoria contínua e uso de tecnologia avançada para otimizar seus indicadores. Além disso, o grupo LATAM não apenas cumpre os procedimentos estabelecidos, mas também se esforça para exceder seus padrões, colaborando com organizações e autoridades para adotar as melhores práticas e garantir uma operação segura.

SEGURANÇA DO CLIENTE

SEGURANÇA OCUPACIONAL

SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL E PATRIMONIAL



SEGURANÇA DO CLIENTE

NCG 519: 8.1 EM RELAÇÃO AOS SEUS CLIENTES
 GRI 403, 3-3

O grupo LATAM está comprometido em garantir que cada voo, seja de passageiros ou de carga, chegue ao seu destino com 100% de segurança, sempre priorizando a segurança e a confiança de seus clientes. Esse compromisso reflete seu foco constante na excelência operacional e na implementação dos mais altos padrões de segurança do setor.

Em 2024, o crescimento sustentado em suas operações marcou um marco para o grupo LATAM, impulsionado pela abertura e retomada de rotas que expandiram significativamente sua cobertura de destinos. Essa expansão operacional exigiu extensas visitas no local, análise de gerenciamento de mudanças para avaliar e gerenciar o impacto das modificações de processo e validação rigorosa da conformidade com os requisitos de segurança em cada situação. Para lidar com esses desafios, o grupo LATAM fortaleceu sua capacidade de análise de dados e incorporou tecnologia avançada na supervisão de processos, melhorando indicadores preventivos e preditivos associados ao potencial de risco.

PASSAGEIROS QUE MORRERAM EM CONSEQUÊNCIA DE UM EVENTO DURANTE A OPERAÇÃO¹

0	0	0	0
2021	2022	2023	2024

¹ Número relatado de acordo com a definição da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).



SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO DE SEGURANÇA (SMS)

NCG 591: 9.SUSTENTABILIDADE - 9.1 MÉTRICAS SASB
SASB TR-AL-540A.1

O Sistema Integrado de Gestão de Segurança (SMS) do Grupo LATAM é composto por quatro departamentos: Segurança Operacional, Segurança da Aviação Civil e Patrimonial, Segurança Ocupacional e Gestão de Resposta a Emergências. Estes estão intimamente ligados às áreas operacionais e de suporte para atingir o propósito do grupo LATAM, garantindo níveis aceitáveis de segurança de forma eficiente, equilibrando a continuidade da operação com o bem-estar dos clientes e funcionários, para que todos possam chegar em segurança ao seu destino.

Além disso, o SMS inclui o Plano de Resposta a Emergências (PRE), em conformidade com os requisitos e diretrizes estabelecidos no Anexo 19 da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO, em inglês) e as regulamentações exigidas nos diferentes países onde as subsidiárias estão localizadas.

Nessa linha, o SMS reúne ferramentas e programas que permitem ao grupo LATAM atuar proativamente, monitorar o desempenho, identificar situações de risco e reagir prontamente para mitigá-las. De fato, as ações são orientadas pela matriz de fatores de risco de segurança e níveis de criticidade, atualizada periodicamente com dados de análises internas e eventos relacionados à aviação global.

Além disso, como parte do compromisso com a melhoria contínua do sistema de gestão de segurança, o desempenho é constantemente monitorado por meio

de indicadores que refletem o grau de conformidade com as metas de segurança. Esse processo é realizado em diferentes esferas de segurança com a participação ativa da gerência e de mais de 100 executivos. Essas esferas incluem o seguinte:

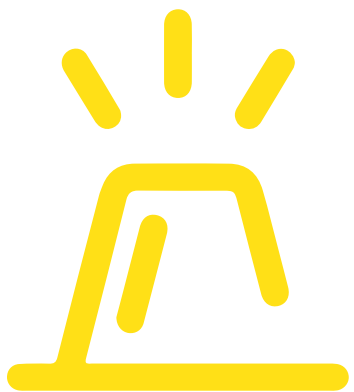


Além das informações internas que agilizam a priorização de riscos potenciais, o grupo LATAM revisa anualmente os riscos destacados no Relatório Anual de Segurança da Air Transport Association (IATA) e publica em seu site um detalhamento das medidas de mitigação para cada risco. Da mesma forma, divulga sua participação em organizações presididas por autoridades e organizações nacionais e internacionais relacionadas à aviação comercial, com foco na segurança do setor.



GESTÃO DE RISCOS DE SEGURANÇA OPERACIONAL

O Manual do Sistema Integrado de Gestão de Segurança (SMS) estabelece o processo de Gestão de Riscos de Segurança Operacional. Este processo é baseado em três etapas principais, a saber:



01

Identificação e análise de perigos

É realizada uma análise completa dos perigos ou condições potencialmente perigosas relacionadas às operações de voo e aos processos da Organização de Manutenção, envolvendo diferentes áreas operacionais.

02

Avaliação de risco

cada descoberta é avaliada com base em pesquisas e análises anteriores.

03

Mitigação de Riscos

As causas raiz das descobertas são identificadas e planos de ação de mitigação são desenvolvidos para serem implementados pelas áreas operacionais envolvidas.

Este modelo se aplica tanto aos riscos decorrentes da operação de aeronaves quanto às tarefas executadas por todas as organizações operacionais, incluindo aeroportos, manutenção e carga.

DEFINIÇÃO DE METAS DE SEGURANÇA

Como parte do Sistema de Gestão de Segurança (SMS), o grupo LATAM implementa o procedimento de definição de metas de segurança, cujo objetivo é estabelecer a metodologia para definição e monitoramento de metas e objetivos de segurança, bem como indicadores de desempenho do SMS.

Este procedimento é aplicável aos 10 operadores aéreos e 8 organizações de manutenção e visa definir objetivos, indicadores e metas, que são revistos anualmente.

OBJETIVOS, INDICADORES E METAS ESTABELECIDOS PARA CADA UM DOS COMPONENTES DO SMS

Política e Objetivos

Gestão de Riscos

Garantia de Segurança

Promoção da Segurança

AUDITORIAS

Como parte do sistema integrado, o grupo LATAM realiza uma série de auditorias periódicas que permitem melhorar seus processos internos, bem como identificar novas oportunidades em questões de segurança.

RESULTADOS DO SMS 2024

NCG 591: 9.SOSTENIBILIDA D - 9.1 MÉTRICAS SASB
SASB TR-AL-540A.1.

- 24.673 riscos e situações perigosas¹ foram identificados pelo SMS.
- 88% dos riscos de segurança e situações perigosas identificadas por meio de investigações ou algum tipo de auditoria foram mitigados. O percentual que ainda não foi mitigado já recebeu um nível de gestão e será endereçado em 2025, em linha com os procedimentos internos. O percentual que ainda não foi mitigado corresponde a condições de risco identificadas e limitadas que, de acordo com a matriz, são de baixo risco. Em outras palavras, é possível conviver com elas mantendo um nível aceitável de segurança. Vale ressaltar que elas também serão endereçadas prioritariamente durante a primeira parte de 2025, em linha com os procedimentos internos estabelecidos.



Política e Objetivos

Gestão de Riscos

Garantia de Segurança

Promoção

O grupo LATAM implementou o SMS em todas as empresas no nível 4, que inclui os quatro componentes de segurança devidamente aprovados por todas as autoridades locais onde o grupo LATAM possui uma afiliada e devidamente auditados pela autoridade e pela IOSA.

PREPARAÇÃO INTERNA PARA AUDITORIA IOSA

Em 2024, o grupo LATAM implementou o “Unified Pre-IOSA”, uma avaliação sistemática dos processos críticos e principais riscos de segurança da empresa, com base na nova metodologia IOSA Risk-Based, que é desenvolvida e promovida pela International Air Transport Association (IATA). Além de inovador, esse modelo será implementado por meio de uma metodologia que considera o grupo LATAM como um todo, deixando para trás as três auditorias individuais realizadas anteriormente separadamente nos 10 Certificados de Operador Aéreo (AOCs).

Esta auditoria interna tem como objetivo melhorar a visibilidade do grupo LATAM, aumentar a qualidade e a segurança operacional e nos preparar adequadamente para a auditoria oficial programada para 2025. Sempre com foco em nossa primeira diretriz, “Segurança”, esperamos que este novo desafio nos fortaleça como grupo e promova a melhoria contínua e a eficácia de nossos processos.

O SMS integra ferramentas e programas que permitem ao grupo LATAM atuar proativamente, monitorar seu desempenho, identificar riscos e responder rapidamente para mitigá-los.

ANÁLISE E USO AVANÇADO DE DADOS

Projeto Safety II

Desde 2020, o grupo LATAM desenvolve o projeto Safety II, projetado para gerar informações estratégicas de voo e analisar diversas variáveis com potencial de impactar o desempenho operacional, como dados meteorológicos, relatórios de manutenção e níveis de alerta da tripulação, entre outros.

Em 2024, houve um progresso significativo neste projeto com a incorporação de uma ferramenta projetada para identificar rapidamente fases de voo, operações em aeroportos específicos ou operações de frota que oferecem oportunidades de melhoria em relação aos padrões estabelecidos. Durante o segundo semestre do ano, o foco foi desenvolver um modelo de risco com base nas variáveis com maior impacto no desempenho operacional de um voo.

Também é importante destacar que, como parte do projeto Safety II, o grupo LATAM utiliza o Safety Performance Index (SPI II), um indicador-chave que permite uma visualização detalhada do desempenho de uma tripulação em todas as etapas de um voo. Esses avanços fortaleceram a capacidade da organização de gerar correlações, identificar tendências e realizar análises de validação que detectam pontos fortes e oportunidades de melhoria, consolidando assim uma abordagem proativa à segurança operacional.

O grupo LATAM firmou parceria com transportadoras na troca de informações e melhores práticas na iniciativa promovida pela ICAO e gerida pelas autoridades aeronáuticas locais.

MELHORIA CONTÍNUA: ASSISTÊNCIA TÉCNICA

Em 2024, como parte da melhoria contínua de seu Sistema Integrado de Gestão de Segurança (SMS), o Grupo LATAM recebeu o relatório final do Programa Regional de Segurança da Airbus Global (GRASP) da Airbus. Durante esta avaliação, tanto o Sistema de Gestão de Segurança (SMS) quanto o Sistema de Gestão de Qualidade (QMS) do grupo LATAM foram revisados para avaliar sua eficácia no gerenciamento de segurança e qualidade em todo o sistema. O processo incluiu uma pesquisa com executivos, participação em reuniões do Safety Review Board (SRB), uma revisão de processos no Brasil, Chile e no departamento de carga dos EUA, bem como entrevistas com líderes de todos os departamentos.

Com base nas recomendações apresentadas no relatório final, o grupo LATAM começou a implementar os planos de ação necessários para melhorar seu SMS abrangente. Esse processo de implementação continuará até 2025, com o propósito de otimizar a segurança e a qualidade em todas as suas operações.

¹ Perigosas são amplamente definidos como qualquer condição existente ou potencial que possa levar a um acidente ou incidente.

MONITORAMENTO DE DADOS

Processos de despacho de aeronaves

Desde 2022, o grupo LATAM realiza um diagnóstico completo dos processos de embarque de passageiros, o que lhe permitiu identificar e mapear os riscos associados ao despacho de aeronaves.

Nessa linha, em 2023, o grupo LATAM implementou o Safety Performance Index (SPI), um sistema de monitoramento automatizado para coletar dados precisos sobre potenciais eventos de segurança — informações que antes não estavam disponíveis. Isso permitiu que o grupo LATAM mostrasse uma melhora significativa nos processos de despacho do aeroporto em 2024.

Voos

Em 2024, o grupo LATAM concentrou seus esforços na otimização dos indicadores de segurança operacional por meio de um processo de melhoria contínua. Como resultado, atingiu níveis recordes em suas principais métricas.

Da mesma forma, para fortalecer seu compromisso com a segurança, o grupo LATAM implementou o programa avançado Flight Data Monitoring (FDM). Este programa compara parâmetros operacionais reais com Procedimentos Operacionais Padrão (SOPs) por meio de coleta, processamento e análise automatizados de dados. Assim, o FDM não apenas detecta desvios, mas também otimiza a gestão dos processos de manutenção preventiva e agiliza a análise operacional.

Além disso, como parte fundamental do Sistema de Gestão de Segurança, o FDM teve papel crucial em 2024 ao monitorar mais de 95% dos voos do grupo LATAM. Isso permitiu a geração de dados estratégicos que ajudaram a mitigar riscos e prevenir a recorrência de incidentes.

Vale ressaltar que o FDM fornece informações segmentadas, gerenciadas sob rigorosos protocolos de confidencialidade. Esses dados são integrados ao Pilot LATAM, um aplicativo móvel desenvolvido especificamente para os pilotos do grupo. Por meio dessa ferramenta, os pilotos podem acessar detalhes sobre seu desempenho, comparar suas métricas com as médias da frota e analisar eventos de segurança detectados durante os voos, promovendo assim a melhoria contínua e personalizada.

Sistema de Relatórios

Em 2024, o grupo LATAM implementou um sistema de relatórios disponível por meio de aplicativos móveis, agilizando o processo de relatórios para funcionários responsáveis por gerar relatórios relacionados à segurança. Ao mesmo tempo, um aplicativo da web foi desenvolvido para fornecedores de serviços do grupo LATAM, permitindo que eles reportem eventos de segurança. Essas iniciativas fortalecem o sistema de gestão de segurança ao garantir um fluxo de informações mais eficiente, acessível a todas as partes interessadas.



ÍNDICE DE DESEMPENHO DE SEGURANÇA (SPI)

O grupo LATAM implementou o Índice de Desempenho de Segurança (SPI), um sistema de monitoramento automatizado para coletar dados precisos sobre possíveis eventos de segurança.



PASSAGEIROS INDISCIPLINADOS

GRI 403-7

Assim como em 2023, as indisciplinas no grupo LATAM durante 2024 foram principalmente relacionadas ao consumo de álcool pelos passageiros, tornando esse fator o principal gatilho para comportamento indisciplinado. Em resposta a esse fenômeno, cursos e treinamentos para funcionários do aeroporto foram atualizados e aprimorados para identificar passageiros em estado alterado antes do embarque.

Para lidar com essa situação de forma eficiente, estatísticas de passageiros indisciplinados são apresentadas todo mês aos conselhos de administração e tomadores de decisão seniores. Isso torna possível revisar situações e tomar ações relevantes em tempo hábil.

Além disso, o grupo LATAM conta com um Procedimento de Assédio ou Molestamento Sexual, que é acionado em caso desse tipo de agressão ao seu pessoal, garantindo que seu bem-estar físico e emocional seja protegido durante esses eventos e fornecendo suporte profissional posteriormente.

Da mesma forma, é realizada uma análise detalhada da causa raiz e dos fatores contribuintes em cada situação, com o objetivo de promover a melhoria contínua em qualquer processo que possa ter tido uma influência mínima nesses comportamentos dentro do grupo LATAM.

Este contexto tem incentivado uma maior coordenação com as autoridades locais, com o objetivo de garantir um quadro regulatório que estabeleça consequências para passageiros indisciplinados e apoie a companhia aérea, caso esta decida não transportar um passageiros considerado perturbador e/ou perigoso.

Cursos e treinamentos para funcionários do aeroporto foram atualizados e aprimorados para identificar passageiros em estado alterado antes do embarque



SEGURANÇA OCUPACIONAL

NCG 519: 5.6 SEGURANÇA OCUPACIONAL
GRI 403-1, 403-7 E 403-9

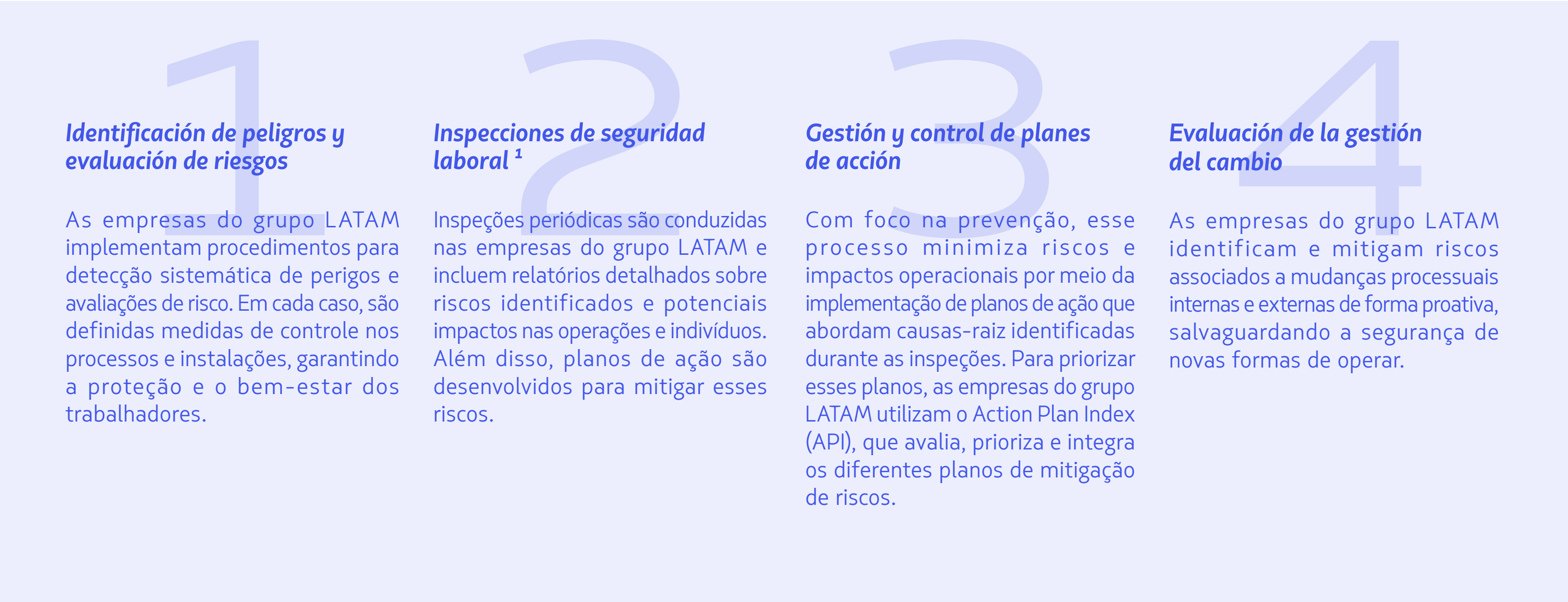
Segurança é um valor fundamental e inegociável para as empresas do grupo LATAM. Esse compromisso está expresso na implementação de um sistema de gestão de Saúde e Segurança Ocupacional, projetado para prevenir lesões e doenças ocupacionais para todos os membros da operação.

A supervisão deste sistema, que integra vários programas de saúde e segurança ocupacional, cabe aos líderes de cada área operacional. Eles implementam as diretrizes do sistema com assistência do departamento de Segurança Corporativa.

Nessa linha, as empresas do grupo LATAM garantem a conformidade regulatória em todos os países onde atuam e asseguram total adesão à Política de Qualidade, Saúde e Meio Ambiente.

Além disso, as empresas do grupo LATAM estabeleceram uma estratégia abrangente de governança de segurança ocupacional que abrange diversos procedimentos importantes.

ETAPAS DO SISTEMA DE GESTÃO DA SEGURANÇA OCUPACIONAL GRI 403-2



¹ Durante 2024, foram realizadas mais de 9.370 inspeções sobre as condições de segurança dos riscos críticos identificados pelo grupo LATAM por meio de um plano de trabalho abrangente.

SISTEMA DE GESTÃO OCUPACIONAL

GRI 403-2

As empresas do grupo LATAM avaliam continuamente a eficácia do seu sistema de gestão monitorando indicadores-chave, como taxas de acidentes e lesões, e o indicador de Incidente Potencialmente Grave (PSI).

Nesse sentido, o grupo LATAM conseguiu manter uma tendência de queda na taxa de lesões (acidentes com afastamento) e na ausência de eventos fatais.

Além disso, o grupo LATAM também avançou no monitoramento do indicador Potential Serious Incident (PSI) para cada país e área de atuação, o que resultou em uma diminuição no número de eventos com risco de se tornarem incidentes graves e um menor número de funcionários feridos. Isso ressalta a importância do grupo LATAM consolidar esse conceito, trazendo-o à tona e estabelecendo uma gestão preventiva focada na ação por meio de observação constante e liderança operacional.

Por sua vez, em 2024, o grupo LATAM implementou no Brasil o Programa de Prevenção de Incidentes Graves (prePAG), metodologia que permite identificar, avaliar e mitigar condições de alto risco, tornando-se uma ferramenta proativa para gerenciar eventos potencialmente graves, com a intenção de expandir sua aplicação para toda a empresa em 2025.

Da mesma forma, o grupo LATAM fortaleceu sua capacidade de gestão por meio da digitalização das Inspeções de Segurança Comportamental (IPS), o que melhorou a agilidade e a análise oportuna dos dados

O grupo LATAM conseguiu manter as taxas de lesões (acidentes com dias perdidos) em queda, enquanto os eventos fatais foram nulos.

Em 2024, também evidenciou a efetividade da área de Investigações no fortalecimento da segurança, identificando eventos indesejáveis que impactam comercial e operacionalmente o grupo LATAM. De fato, foram realizadas melhorias nos processos de rastreamento de carga nos armazéns e em iniciativas de prevenção nas áreas de Manutenção. Além disso, foi fortalecido o controle de acesso e saída na Base de Manutenção do grupo LATAM, abordando situações de ameaças internas.

Esse monitoramento também inclui prestadores de serviços terceirizados, que devem cumprir suas regulamentações locais e, em alguns casos, participar ativamente do monitoramento desses indicadores de segurança.

É importante ressaltar que a disponibilidade dessas informações permite a priorização e integração de planos de ação por meio do Índice de Planos de Ação (API), que avalia os riscos de acordo com sua probabilidade e gravidade, possibilitando a implementação dos planos mais eficazes para cada situação.

MANUAL DO SISTEMA DE GESTÃO DA SEGURANÇA OCUPACIONAL (OSMS)

GRI 403-1



Em 2024, o grupo LATAM publicou a primeira edição do Manual do Sistema de Gestão de Segurança Ocupacional (SGSO), baseado na norma internacional ISO 45001. O objetivo deste manual é formalizar, estruturar e padronizar os processos da área, consolidando um framework eficaz para a gestão da saúde e segurança ocupacional dos colaboradores do grupo LATAM. Dessa forma, o desempenho e o comprometimento podem ser medidos em todos os níveis da organização, abordando de forma abrangente os riscos associados às operações e promovendo a melhoria contínua dos padrões de segurança.

É importante ressaltar que o SGSO abrange todos os colaboradores envolvidos nos processos operacionais do grupo LATAM, garantindo que todos os envolvidos na cadeia operacional estejam cobertos e protegidos sob a mesma estrutura de segurança.

DEKRA PARA O CHILE

m 2024, a consultoria alemã DEKRA, em parceria com a Associação Chilena de Segurança (ACHS, por sua sigla em espanhol), desenvolveu um projeto que permitiu ao grupo LATAM expandir o programa de identificação de exposição a riscos em importantes bases regionais chilenas (operações de carga). Com foco na cultura organizacional, liderança e comportamento, o projeto permitiu iniciar um diagnóstico na área do Aeroporto de Santiago, com o objetivo de definir as ferramentas que o grupo LATAM implementará em 2025.

APPSHEET ID LATAM

Como parte da estratégia de melhoria contínua, em 2024 concluímos a implementação da iniciativa Appsheet ID LATAM, uma ferramenta de controle projetada para agilizar e agilizar a solicitação de crachás corporativos para novos funcionários. Esta solução otimiza o processo de onboarding, oferecendo uma experiência mais segura, simples, eficiente e empática, o que facilita a integração de novos membros do grupo LATAM de forma mais ágil e descomplicada. Esta iniciativa, impulsionada pela equipe de Segurança Corporativa, também fortalece o controle das instalações, protegendo funcionários e ativos ao identificar quem entra em áreas restritas ou espaços mais sensíveis desde o primeiro dia.

FORTALECENDO A CULTURA DE SEGURANÇA

GRI 403-4, 403-5 E GRI 403-7

Mecanismos de Consulta e Participação

O Grupo LATAM utiliza vários mecanismos para garantir que os funcionários possam participar ativamente e ser consultados sobre questões relacionadas ao Sistema de Gestão de Segurança Ocupacional. Esses mecanismos incluem:

Comitês de Saúde e Segurança: O grupo LATAM estabeleceu Comitês de Saúde e Segurança em todas as suas instalações e áreas operacionais. Esses comitês incluem representantes da gerência e dos funcionários e se reúnem regularmente para discutir questões de saúde e segurança ocupacional, revisar incidentes e propor melhorias.

Relatório AQD: O grupo LATAM utiliza a plataforma digital AQD, que permite aos colaboradores enviarem seus comentários e participarem da detecção de perigos e riscos relacionados à saúde e segurança ocupacional.

O grupo LATAM utiliza diversos mecanismos para garantir que seus colaboradores possam participar ativamente.

Projeto de Microaprendizagem

Em 2024, o grupo LATAM implementou com sucesso uma série de cursos dentro do Projeto Microlearning, que complementaram o processo de ativação de pilotos responsáveis por atuar como “gatekeepers” de informações relevantes geradas durante os voos. Esses cursos, projetados para fortalecer as principais habilidades em situações operacionais, são baseados em uma metodologia de Aprendizagem Baseada em Problemas (PBL) e contribuíram significativamente para aumentar a consciência situacional dos pilotos (ou seja, percepção, compreensão e projeção de ações em condições específicas), melhorando assim a segurança e a eficiência operacional.

Até 2024, foram lançados 10 cursos abordando tópicos como gerenciamento de energia de aeronaves, habilidades de monitoramento, gerenciamento de carga de trabalho e outros aspectos importantes das operações de voo.

Programa de Fatores Humanos

Em 2024, o grupo LATAM deu continuidade à implementação do novo Manual de Fatores Humanos corporativo, que serve como um guia para cursos iniciais e recorrentes de Crew Resource Management (CRM). Além disso, novos indicadores foram projetados para gerenciar o risco de fadiga e comunicações de autocuidado foram implementadas para promover a saúde e a segurança dos funcionários no ambiente de trabalho.

Programa SeguraMente

Em 2024, o grupo LATAM fortaleceu o programa SeguraMente (um trocadilho, que significa “mente segura”), que fornece consultas médicas e suporte psicológico aos pilotos. Este programa também inclui o Pilot Peer Support, uma iniciativa de suporte piloto-piloto focada em criar um ambiente de confiança e suporte emocional, que foi reforçada durante o ano. Como parte disso, novos membros se juntaram à equipe no Brasil para expandir o escopo de suporte, garantindo assim o bem-estar e a saúde mental da tripulação.

Tstesde álcool e drogas

O grupo LATAM tem uma Política e Programa de Álcool e Drogas, que é baseado na metodologia de triagem usada pela Administração Federal de Aviação dos Estados Unidos (FAA), para garantir um ambiente de trabalho seguro e saudável. Este programa inclui atividades projetadas para prevenir o abuso de drogas e álcool, bem como triagens toxicológicas preventivas projetadas para desencorajar o uso dessas substâncias.

Além disso, durante 2024, o grupo LATAM aumentou a triagem de álcool e drogas, atualizou procedimentos e continuou trabalhando na disseminação de comunicações de prevenção.



Campanha de danos ao solo

Durante 2024, o grupo LATAM desenvolveu uma metodologia abrangente para aumentar a “consciência situacional” (ou seja, a percepção, compreensão e projeção de ações sob condições específicas) entre seu próprio pessoal e terceiros. Esta metodologia combina treinamento, indicadores de desempenho e ferramentas de gestão, incluindo curtas-metragens em vídeo que destacam os principais processos, como a Ground Power Unit (GPU), transportadores e escadas.

Graças ao impacto positivo desta iniciativa, o grupo LATAM continuará expandindo-a durante 2025, com o desenvolvimento de novos shorts focados em Manutenção e Carga, além de reforçar os indicadores de segurança nos aeroportos e operações de carga para garantir melhorias sustentáveis.

Pesquisa de Segurança: I-ASC GRI 403-2

Em 2024, o grupo LATAM avaliou sua cultura de segurança por meio da pesquisa I-ASC da International Air Transport Association (IATA). Esta pesquisa mede a cultura de segurança por meio de vários aspectos, como conscientização sobre segurança, comprometimento da alta gerência, empoderamento dos funcionários e aprendizado organizacional. Os resultados mostraram uma forte cultura de segurança, com um aumento significativo na participação e progresso que posicionou o grupo LATAM no primeiro quartil entre as empresas pesquisadas.

Como parte da melhoria contínua do seu Sistema Integrado de Gestão de Segurança (SMS), o grupo LATAM trabalhará durante 2025 na implementação de planos de ação derivados das oportunidades de melhoria identificadas na pesquisa.

Campanha Los Intransables

Em 2024, o grupo LATAM lançou “Los Intransables” (os Não Negociáveis), uma campanha de conscientização que define cinco comportamentos-chave para promover uma cultura de segurança em todas as suas operações. Esses comportamentos, que regem as atitudes e decisões diárias de cada funcionário, são:

- Para cumprir normas e procedimentos.
- Para executar tarefas para as quais se é qualificado.
- Para relatar situações perigosas.
- Para garantir a segurança em todos os momentos.
- Promover um ambiente de colaboração seguro.

Relatório de Segurança de Terceiros

No final de 2024, o grupo LATAM lançou o aplicativo web Safety Report para que os funcionários de empresas terceirizadas que operam em suas instalações e operações possam reportar qualquer evento de segurança. Esta ferramenta reforça o compromisso do grupo LATAM com a segurança e promove a integração de empresas terceirizadas em uma cultura comum de segurança e relatórios, permitindo a identificação e mitigação precoce de riscos operacionais.

Semana da Segurança

Como todos os anos, o grupo LATAM realizou a Semana da Segurança de 4 a 9 de novembro de 2024. Durante a semana, foram dedicadas atividades relacionadas à Segurança Operacional, Segurança Ocupacional, Segurança da Aviação Civil e Patrimonial e Segurança Cibernética, incluindo webinars, palestras operacionais com executivos de diferentes áreas, apresentações de especialistas do setor e reconhecimento de funcionários de destaque por seu comprometimento com a segurança.



INSPEÇÕES

O grupo LATAM realiza inspeções de segurança com base em um plano de trabalho que abrange vários processos aeroportuários, considerando infraestrutura, equipamentos móveis, escadas, sistemas de trabalho em altura e qualquer outra atividade ou condição que represente um risco crítico. O objetivo dessas inspeções é mitigar riscos e proteger tanto os indivíduos quanto às operações, garantindo o bem-estar dos passageiros e funcionários, em linha com as regulamentações da aviação. Essas inspeções se adaptaram para atender aos novos desafios impostos pelas mudanças na dinâmica regional e nas condições externas.

Inquérito sobre incidentes ocupacionais

A área de segurança do trabalho possui um procedimento corporativo para regular as investigações de incidentes. Este procedimento define claramente os passos a serem seguidos durante a investigação, a saber:

CONHECER

Coletar de informações.

ENTENDER

Determinar o contexto do evento.

CORREGIR

Aplicar a metodologia de análise de causa raiz.

APRENDER

Avaliar o o alcance do problema e a extensão das medidas de prevenção.

No grupo LATAM, todo o processo é documentado por meio de um formulário de consulta, que estabelece as causas do incidente e as ações corretivas a serem implementadas.

SEGURANÇA OCUPACIONAL ¹ NGC 519: 5.6 SEGURANÇA OCUPACIONAL	2021	2022	2023	2024	META 2024
Taxa de acidentes (a cada 100 trabalhadores) ² GRI 403-9	0,48	0,64	0,61	0,52	0,67 ³
Taxa de mortalidade ⁴⁻⁵	0	0	0	0	N/A
Taxa de doenças ocupacionais (a cada 100 trabalhadores) ⁶	0,04	0,03	0,03	0,07	N/A
Número médio de dias perdidos devido a acidentes ⁷ GRI 403-9	10,24	11,48	11,62	11,18	N/A
Taxa de acidentes por acidente de trabalho com consequências graves ^{8,9-10} GRI 403-9	0,00	0,00	0,00	0,00	N/A
Taxa de absenteísmo CSA - TASAS DE AUSENTISMO	4,7	4,1	4,4	4,6	N/A

N/A: No Aplica.

¹ Alguns indicadores desta seção começaram a ser contabilizados desta forma em 2022, portanto não há informações de anos anteriores.

² Total de acidentes de trabalho/Força de trabalho média x 100.

³ As metas são definidas com base no número de operações realizadas pelo grupo LATAM.

⁴ Excluindo aqueles relacionados a acidentes de trânsito e aqueles sofridos por dirigentes de instituições sindicais em razão de, ou no exercício de suas funções sindicais.

⁵ O cálculo da taxa segue a fórmula: Total de fatalidades por acidente de trabalho/Média de trabalhadores x 100.000.

⁶ Total de doenças ocupacionais/Força de trabalho média x 100.

⁷ Total de dias perdidos devido a acidente de trabalho/Total de acidentes de trabalho. NB: A contagem de dias perdidos começa no dia seguinte ao acidente.

Obs: el conteo de los días perdidos empieza el día siguiente al accidente.

⁸ Acidentes relacionados a algum risco crítico e eventos de alto impacto (acidentes que resultam em mais de 100 dias perdidos) representam 1,5 no cálculo.

⁹ Fórmula de cálculo da taxa: total de lesões com interrupções de trabalho/número médio de funcionários x 100.

¹⁰ Acidentes que resultem em danos tais que o trabalhador não possa recuperar, não recupere ou não se espere que recupere totalmente seu estado de saúde anterior ao acidente, dentro de seis meses.



En 2024

0 FATALIDADES

0,52 ACIDENTES

a cada 100 trabalhadores

0 ACIDENTES

de trabalho com consequências graves



AVIAÇÃO CIVIL E SEGURANÇA PATRIMONIAL

O grupo LATAM está alinhado às mais exigentes normas nacionais e internacionais em termos de segurança da aviação civil e patrimonial, investindo constantemente na melhoria contínua de seus processos.

SISTEMA DE GESTÃO DE SEGURANÇA DE PROPRIEDADE E AVIAÇÃO CIVIL (SEMS)

O Sistema de Gestão de Segurança da Aviação Civil e Patrimonial (SeMS) foi projetado para fortalecer a estrutura de seus pilares de segurança, tanto no nível aeroportuário quanto em suas instalações. Além disso, abrange todas as operações do grupo LATAM e inclui medidas para proteger passageiros e funcionários, garantindo a continuidade operacional e mitigando ameaças e riscos, sempre observando os mais altos níveis de segurança.

Nessa linha, durante 2024, o SeMS amadureceu significativamente, fortalecendo cada um de seus pilares por meio de melhoria contínua e monitoramento de desempenho. Esses desenvolvimentos visam estabelecer diretrizes claras, garantir a conformidade com os procedimentos da aviação civil e atender aos requisitos regulatórios, trabalhando em estreita colaboração com autoridades e outras partes interessadas.

Assim, a abordagem é realizada em todas as suas operações de passageiros e carga , utilizando uma série de processos, como relatórios, comunicação, operação

diária efetiva, planos de contingência, supervisão permanente e excelência operacional. O objetivo de tudo isso é fornecer uma resposta adequada e oportuna a ameaças ou atos de interferência ilícita contra as operações, instalações e infraestrutura do grupo LATAM, mantendo os níveis de risco dentro de uma faixa aceitável.

Além disso, o SeMS do Grupo LATAM inclui procedimentos projetados para investigar situações indesejáveis e identificar as causas subjacentes dos eventos, bem como estabelecer medidas corretivas para evitar a ocorrência de novos incidentes.

PLANO DE RESPOSTA À EMERGÊNCIA

O Grupo LATAM possui um Plano de Resposta a Emergências (PRE) que define os recursos e indivíduos a serem acionados em caso de incidente ou acidente de aviação que envolva danos à propriedade ou pessoas. O principal objetivo de fornecer este plano é apoiar os indivíduos afetados e suas famílias, colaborar com as autoridades aeronáuticas nas investigações e manter comunicação constante com as diferentes partes interessadas para garantir a continuidade da operação. Este plano também estabelece diretrizes organizacionais para lidar com outros tipos de emergências que podem afetar seriamente as operações, como desastres naturais, pandemias, greves ou contingências severas.

En 2024, se realizaron un total de seis ejercicios de Respuesta a Emergencias, en los cuales se activaron uno o varios CRE simultáneamente. Uno de estos ejercicios incluyó una activación relacionada con la ciberseguridad.

Neste contexto, há Comitê de Resposta a Emergência (CRE) em cada uma das afiliadas do grupo LATAM: Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Paraguai e Peru. Além disso, há outros três CREs em Buenos Aires, Madri e Miami, onde o grupo LATAM tem pessoal e estruturas. Esses comitês se reúnem regularmente em mesas redondas com especialistas de diferentes áreas para se preparar e gerenciar emergências e mitigar seus efeitos por meio de procedimentos, equipes e voluntários, para fornecer suporte aos indivíduos afetados e suas famílias.

Além disso, simulações e treinamentos de emergência são realizados todos os anos em todos os CREs para colocar os processos em prática e garantir a familiaridade com as funções e responsabilidades de cada área.

Em 2024, um total de seis exercícios de Resposta a Emergências foram conduzidos, nos quais um ou mais CREs foram ativados simultaneamente. Um desses exercícios incluiu uma ativação relacionada à segurança cibernética.

Até 2025, o foco será melhorar a coordenação entre organizações terceirizadas que são ativadas paralelamente, como gestores de aeroportos, embaixadas, consulados e autoridades de aviação civil.

Em 2024, um total de seis exercícios de Resposta a Emergências foram conduzidos, nos quais um ou mais CREs foram ativados simultaneamente. Um desses exercícios incluiu uma ativação relacionada à segurança cibernética.



CONTRATOS DE SERVIÇOS

Durante 2024, o grupo LATAM licitou contratos de serviços de segurança em vários países simultaneamente, com o objetivo de agrupar fornecedores por geografia, agilizar a gestão de desempenho e estabelecer novos acordos contratuais. Esses acordos buscam padronizar o nível de serviço prestado e gerar um compromisso conjunto para garantir que cada processo seja realizado com a mais alta qualidade, rigor e cuidado com o cliente, assimilando a cultura de segurança do grupo LATAM nas operações de terceiros.

Entre os projetos realizados, destacam-se a digitalização de processos de suporte e a implementação de metodologias de entrevista de segurança mais amigáveis e eficazes para passageiros com destino aos Estados Unidos (AIM/BDP). Este processo, baseado em observação comportamental e análise prévia, permite uma abordagem mais eficaz e menos invasiva.

De fato, até o final de 2024, todos os funcionários localizados nos Últimos Pontos de Partida (LPDs) — principais pontos de partida onde as verificações

de segurança são conduzidas antes do embarque — foram treinados e a implementação foi concluída com sucesso em dezembro. Esta iniciativa, validada pela Agência de Segurança de Transporte dos EUA (TSA), busca equilibrar a conformidade regulatória com uma experiência de viagem segura e perfeita.

Além disso, novas tecnologias foram adotadas para monitorar cada ponto de transferência nas operações comerciais de carga, prevenindo perdas e interferências ilegais por meio de pontos de verificação de rastreabilidade e análise de câmeras de segurança. Essa abordagem fortaleceu as capacidades investigativas e preditivas para mitigar ameaças internas.

Além disso, houve progresso na unificação dos métodos de controle de acesso global do grupo LATAM em vários países. Isso incluiu a centralização da administração do sistema de controle de acesso físico, adicionando afiliadas e escritórios regionais.

Também foi estabelecida uma nova política para definir os padrões técnicos exigidos para os Centros de Controle de Segurança (SCCs), permitindo que eles cumpram seu papel expandido com maiores capacidades proativas e preventivas. Nesse contexto, o papel dos SCCs foi fortalecido por meio da criação de um protocolo corporativo com diretrizes técnicas que expandem seu escopo, incorporando questões relacionadas à prevenção de riscos ocupacionais, apoiadas por análise de dados e digitalização.

EFEITOS DA MIGRAÇÃO

A indústria da aviação enfrenta desafios globais significativos devido ao aumento dos processos de migração. Portanto, a partir de 2023, o grupo LATAM implementou documentação adicional de passageiros e verificações de antecedentes em rotas consideradas sensíveis do ponto de vista migratório.

A instabilidade geopolítica e socioeconômica global levou a um aumento na migração em massa nos últimos anos, criando dificuldades em algumas

Esses acordos buscam padronizar o nível de serviço prestado e levam a um compromisso conjunto para garantir que cada processo seja executado com máxima qualidade, rigor e atenção ao cliente.

instalações de trânsito de aeroportos. Como resultado, a presença de passageiros inadmissíveis — que, em certos casos, podem se tornar perturbadores — representa uma preocupação tanto para a segurança do cliente quanto para a aviação civil e a propriedade.

Diante desse cenário, o grupo LATAM reforçou sua abordagem de segurança por meio de novas análises de risco, implementação de medidas mais rigorosas de aviação civil e patrimonial e maior coordenação com as áreas aeroportuárias e autoridades locais.



INCIDENTES DE SEGURANÇA

NCG 519: 9.SUSTENTABILIDADE - 9.1 MÉTRICAS SASB
SASB TR-AL-540A.2

Em 11 de março de 2024, durante o voo LA 800 na rota Sydney (Austrália) - Auckland (Nova Zelândia), operado por um Boeing 787, foi realizada uma manobra abrupta durante a fase de cruzeiro, resultando no desligamento do piloto automático e uma descida momentânea da aeronave. A tripulação lidou com a situação profissionalmente, e a aeronave pousou com segurança em Auckland, onde foi prestada assistência imediata aos afetados.

O grupo LATAM ativou seu Plano de Resposta a Emergências, fornecendo todo o suporte necessário aos passageiros e funcionários. Além disso, protocolos de atendimento e acompanhamento foram implementados para garantir o bem-estar dos envolvidos.

No final de 2024, este evento continua sendo analisado pela Direção Geral de Aeronáutica Civil (DGAC, por sua sigla em espanhol), que o classificou como um Acidente de Aviação¹. Neste contexto, o grupo LATAM continua trabalhando em estreita colaboração com as autoridades na investigação do evento e tomando medidas corretivas para reforçar a segurança operacional, reiterando seu compromisso com a segurança de seus passageiros e tripulantes, em linha com os mais altos padrões em todas as suas operações.

¹ Um acidente de aviação é definido de acordo com o Anexo 13 da Organização Internacional de Aviação Civil (ICAO), que estabelece padrões internacionais para a investigação de acidentes e incidentes de aviação. No Chile, essa classificação é determinada pela Direção Geral de Aviação Civil (DGAC), autoridade encarregada de investigar esses eventos, que neste caso categorizou este evento como um acidente porque um passageiro necessitou de hospitalização por mais de 48 horas. Vale ressaltar que o passageiro se recuperou após o atendimento recebido.



Instantâneo

NCG 519: 9.SUSTENTABILIDADE - 9.1 MÉTRICAS SASB	2021	2022	2023	2024
Acidentes de aviação ¹ SASB TR-AL-540A.2	0	12	0	0
Medidas governamentais para a implementação de regulamentos de segurança da aviação ² SASB TR-AL-540A.3	N/D	0	1	0
Membros da equipe de emergência	2.240	N/D	573	1.156 ³
Pessoas capacitadas em procedimentos	3.400	3.500	3.549	16.027
Taxa de acidentes harmonizada por milhão de setores	0	0	0	0

N/A: Não disponível.

¹Em 2022, ocorreu um incidente na pista devido à colisão com um caminhão de bombeiros.

²Em decorrência da pandemia da COVID-19 em 2020, houve uma redução de pessoal que afetou o número de voluntários na equipe de emergência. No entanto, esse número tem se revertido progressivamente, como pode ser visto em 2024.

³ O indicador começou a ser coletado dessa forma em 2022, portanto há informações disponíveis para anos anteriores.



10

_FORNECEDORES

- 182** GESTÃO DA CADEIA DE SUPRIMENTOS
- 186** SELEÇÃO E AVALIAÇÃO DE FORNECEDORES
- 194** DIRETRIZES
- 195** POLÍTICAS DE PAGAMENTO



GESTÃO DA CADEIA DE SUPRIMENTOS

NCG 519: 6.2 NEGÓCIOS

GRI 2-6 Y 3-3

A área de Procurement, que faz parte da Vice-Presidência Financeira, é responsável por garantir que as negociações e compras do grupo LATAM sejam realizadas de forma tempestiva e eficiente, adotando uma visão estratégica para otimizar o retorno de cada recurso investido. Além disso, busca fortalecer a colaboração e o relacionamento com seus fornecedores, garantindo a continuidade operacional do negócio e promovendo o crescimento para ambas as partes.

Para cumprir esta missão, o departamento de Compras está organizado em equipes especializadas, nomeadamente:

Negociações Técnicas

Entende-se por Negociações Técnicas aquelas diretamente associadas às operações do grupo LATAM. Estas são tratadas pelo departamento de Compras. No entanto, as ordens de compra técnicas são geridas em conjunto com a Vice-Presidência de Operações e Manutenção e pelo departamento de Frota e Projetos.

Negociações e Compras Não Técnicas

Entende-se por Negociações Não Técnicas aquelas indiretamente associadas às operações do grupo LATAM.

Negociações de Combustível e Taxas

Equipe de Negociações responsável pelas relações, compra e gestão de combustível, além de taxas de sobrevoo, pouso e ILS (assistência de rádio), para garantir as operações do grupo LATAM.

Vale destacar que a área de Procurement é liderada pelo Gerente de Procurement, que se reporta diretamente ao CFO e conta com equipes no Chile e no Brasil, além de representantes em cada uma das filiais do grupo LATAM. As metas da área de Procurement são estabelecidas anualmente em linha com as diretrizes estratégicas do grupo LATAM e monitoradas pela equipe de Planning and Support, juntamente com as equipes de Management Control.

Em 2024, foram realizadas reuniões mensais com os membros do Comitê Executivo (COMEX, por sua sigla em espanhol) para analisar o status dos processos de aquisição e negociação em cada área. Essas reuniões forneceram uma oportunidade para abordar preocupações tanto de Compras quanto de COMEX, para revisar os Acordos de Nível de Serviço (SLAs) dos processos e para garantir que a gestão da equipe mantenha seu alinhamento estratégico e eficiência operacional.

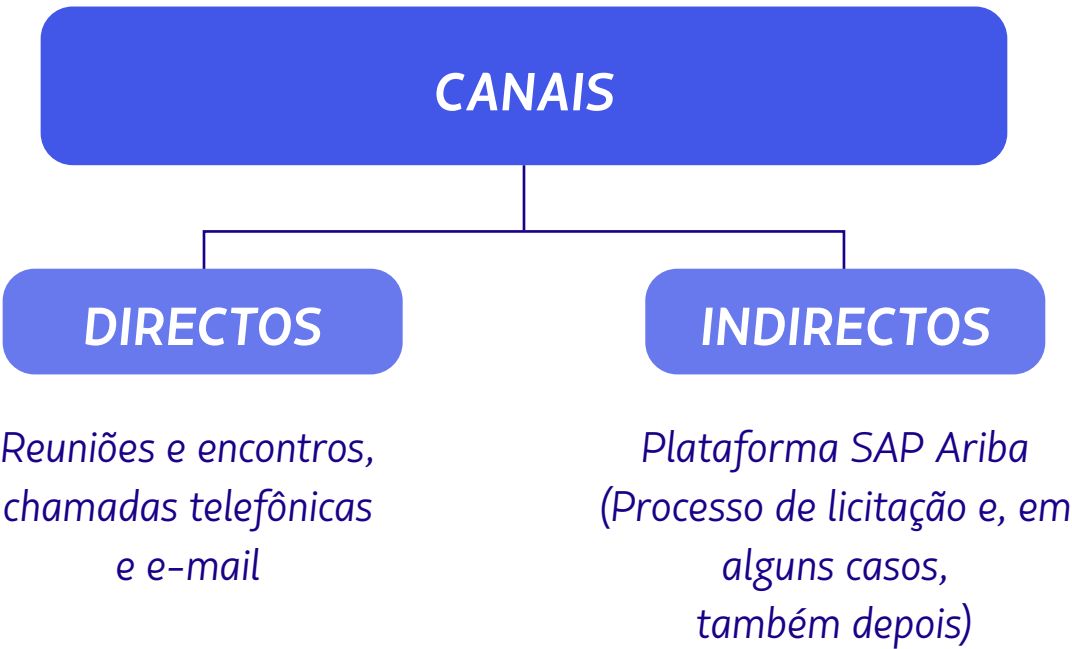


CANAIS DE COMUNICAÇÃO COM FORNECEDORES

O grupo LATAM utiliza diversos canais de comunicação com seus fornecedores de acordo com sua categoria e etapa de seleção, priorizando sempre um relacionamento de excelência e colaboração com cada fornecedor.

Particularmente com fornecedores críticos e estratégicos, são realizadas reuniões presenciais anuais entre executivos seniores de ambas as partes para fortalecer o relacionamento entre o grupo LATAM e seus fornecedores. Neste espaço, eles abordam questões atuais e expectativas sobre o relacionamento comercial, além de compartilhar melhores práticas, fomentar inovação e desenvolvimento e explorar iniciativas sustentáveis, entre outros aspectos.

Além disso, a LATAM Airlines Group S.A. atualiza constantemente sua página de Relações com Investidores, onde são publicadas informações relevantes tanto para fornecedores quanto para o público em geral.



PROCUREMENT 3.0: TECNOLOGIA, DIGITALIZAÇÃO E SUSTENTABILIDADE

Desde 2023, a estratégia de gestão de fornecedores do grupo LATAM é marcada pela adoção de novas tecnologias para otimizar os processos de compras, melhorar a tomada de decisões e aumentar a transparência e a sustentabilidade em toda a cadeia de suprimentos.

Ao implementar inteligência artificial, o grupo LATAM busca melhorar a agilidade, precisão e eficiência, antecipando proativamente as necessidades do mercado. Dentro desse contexto, a estratégia Procurement 3.0 fortalece a otimização de processos e as relações com fornecedores, promovendo práticas sustentáveis e fomentando relacionamentos mutuamente benéficos.

Durante 2024, as equipes de Compras receberam treinamento intensivo em tecnologia e automação para fortalecer essas competências e permitir novas oportunidades de inovação, adoção de tecnologia e mitigação de riscos.

RELAÇÕES ESTRATÉGICAS DE PROCUREMENT

CONDUZINDO A EXPERIÊNCIA DO PASSAGEIRO

El área de Procurement del grupo LATAM juega un rol clave en la gestión de alianzas estratégicas que generan valor para los pasajeros. De esta manera, en 2024, se siguió avanzando en asociaciones que han mejorado la experiencia de viaje:

● Transporte Premium com a Audi

Em conjunto com a Gerência Comercial do Grupo LATAM no Brasil, foi fechado um acordo com a Audi para oferecer um serviço de transporte exclusivo para clientes Black e Black Signature no Aeroporto de Congonhas. Este serviço inclui cinco veículos Audi E-tron, que fazem parte de uma campanha de visibilidade da marca. A campanha abrange eventos, vídeos do sistema de entretenimento de bordo, e-mails de marketing e anúncios de bordo, com o objetivo de fortalecer a presença da Audi entre os passageiros.

● Parceria com o Premmia da Petrobras

O Grupo LATAM e a Petrobras concordaram em integrar os programas de fidelidade LATAM Pass e Premmia, permitindo que os clientes resgatem milhas por benefícios em mais de 7.000 postos Vibra. Esta iniciativa fortalece a fidelidade dos passageiros e expande o ecossistema de recompensas da companhia aérea.

● Inovação Gastronômica com NotCo

O Grupo LATAM e a NotCo uniram forças para oferecer uma experiência culinária inovadora na Premium Economy. Nessa linha, desde abril de 2024, voos domésticos com duração superior a duas horas em aeronaves Airbus A320 incluem opções baseadas em vegetais, projetadas para atender a um público mais amplo. Essa colaboração reforça o compromisso do grupo LATAM com a sustentabilidade e a diversidade alimentar.



CLASSIFICAÇÕES

NCG 519: 6.2.III NEGÓCIOS

GRI 2-6 Y 2-8

Os fornecedores são aliados essenciais para o sucesso do grupo LATAM, pois garantem a continuidade e a qualidade das operações diárias. Da aquisição de aeronaves e motores ao fornecimento de combustível e serviços de manutenção, e de tecnologia de catering e gestão, cada fornecedor desempenha um papel fundamental na cadeia de valor. A colaboração próxima com eles permite que o grupo LATAM mantenha altos padrões de segurança, eficiência operacional e satisfação do cliente, garantindo uma experiência de viagem superior.

307

TERCEIROS INTERMEDIÁRIOS (TPIS)

164

SUBCONTRATADOS

Que assinaram contrato ou anexos durante 2024.

AQUISIÇÕES TOTALIZANDO

US\$10,215
BILHÕES

EM 2024, 25 FORNECEDORES REPRESENTAVAM
INDIVIDUALMENTE 10% OU MAIS DE SUA CATEGORIA.

EN 2024

5.774

FORNECEDORES

145

CRÍTICO

5.629

NÃO CRÍTICO

308

ESTRATÉGICOS

5.466

NÃO ESTRATÉGICO

Alguns fornecedores do grupo LATAM



FABRICANTES DE AERONAVES

Airbus
Boeing



MOTORES

MTU Maintenance
Pratt and Whitney Canada
CFM International
General Electric Commercial Aviation Services Ltd.
General Electric Celma
General Electric Engines Service
Rolls Royce
Honeywell



COMBUSTÍVEL

Vibra
WFS
Copec
Terpel
Repsol
AirBP

O grupo LATAM define diferentes classificações para seu universo de fornecedores, que não são mutuamente exclusivas.

Classificação de fornecedores por tipo de canal

- Terceiros Intermediários (TPIs)
Fornecedores que interagem em nome do Grupo LATAM com agências governamentais e agentes públicos, tanto nacionais quanto internacionais.
- Subcontratados
Fornecedores cujo pessoal executa tarefas dentro das instalações onde o Grupo LATAM opera.

Classificação de fornecedores com base na despesa anual

- Estratégicos
Fornecedores que representam uma despesa anual superior a US\$ 2 milhões ou fazem parte dos 85% mais representativos da despesa anual (Fornecedores A e B).
a. Fornecedores: Despesa anual que representa 50% dos gastos ou mais de US\$ 10 milhões.
b. B Fornecedores: Despesas anuais que representam entre 50% e 85% dos gastos ou mais de US\$ 2 milhões.

- Não estratégico
Fornecedores que representam uma despesa anual inferior a US\$ 2 milhões ou que fazem parte dos 15% restantes da despesa anual (Fornecedores C).

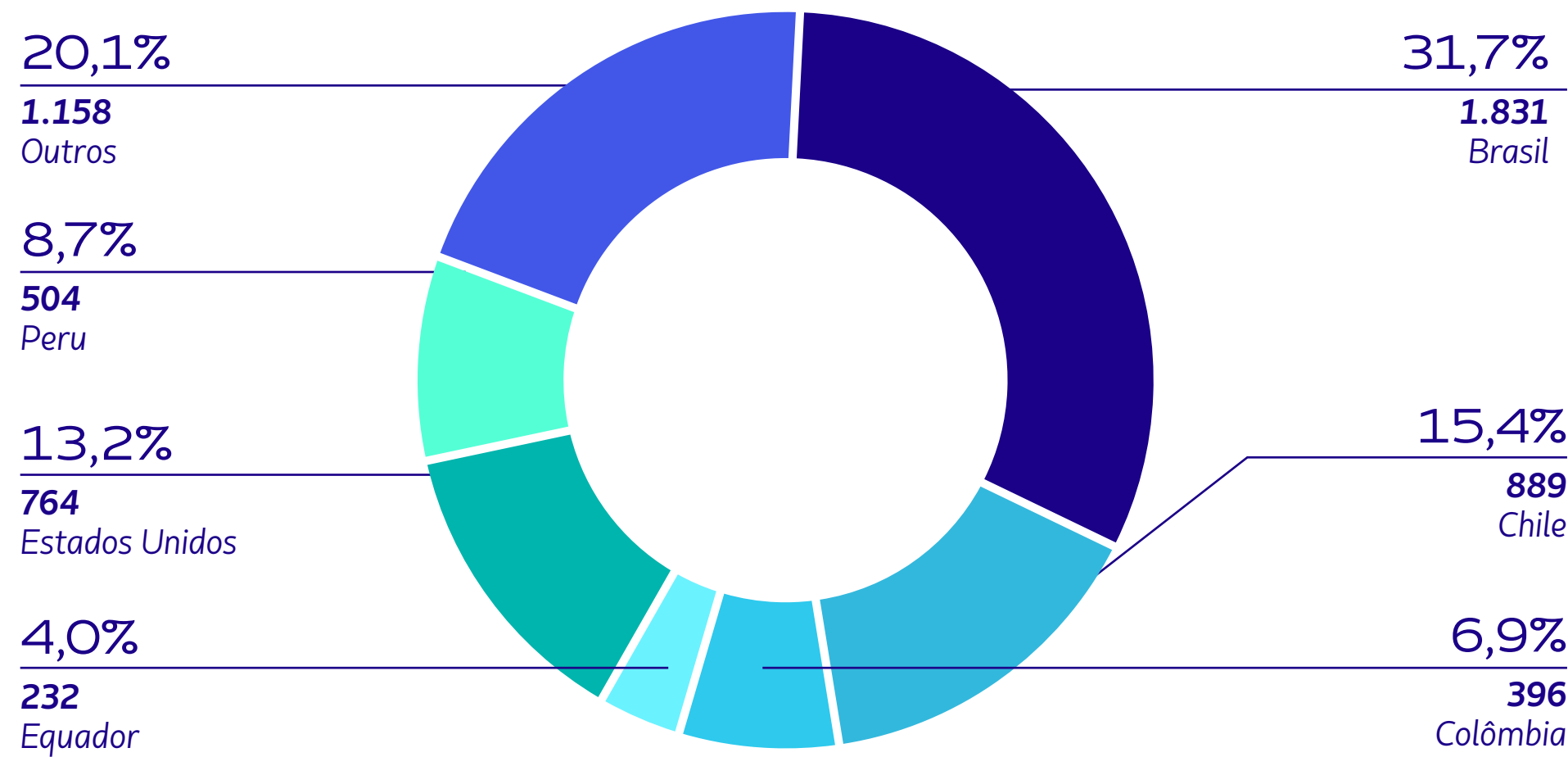
Classificação de fornecedores por criticidade para a operação

- Crítico
Fornecedores são considerados críticos quando a ausência de seus serviços teria impacto na operação.

C-Crítico
Por outro lado, há fornecedores Críticos, mas Não Estratégicos, chamados fornecedores C-Críticos. Esses são fornecedores que representam uma despesa anual de menos de US\$ 2 milhões e são definidos como críticos, pois podem afetar a operação se sua cadeia de suprimentos for interrompida.
- Não Crítico
Fornecedores são considerados não críticos quando a ausência de seus serviços não causam impacto significativo na operação.

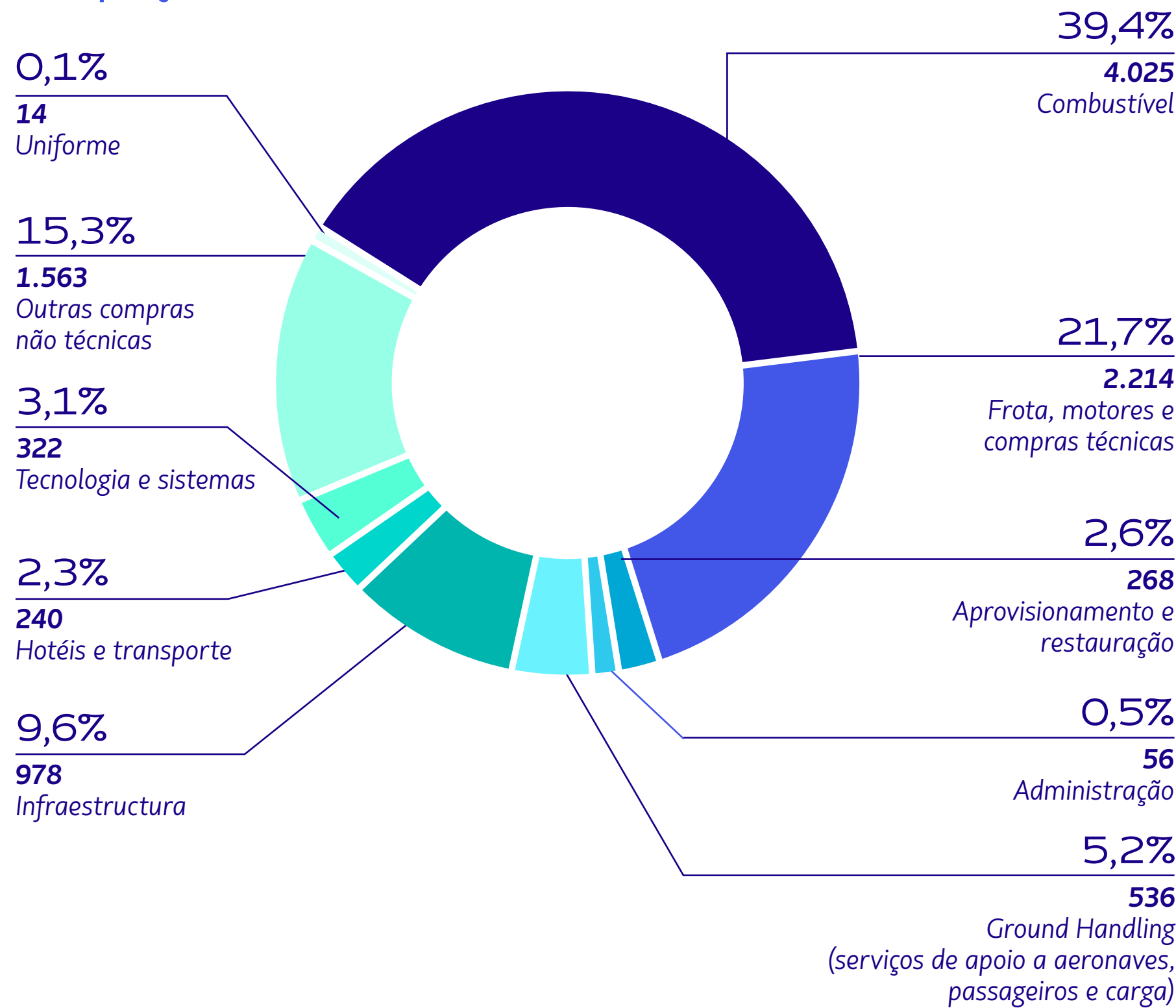
DISTRIBUIÇÃO POR PAÍS¹ EM 2024
(POR NÚMERO DE FORNECEDORES)

GRI 2-6



DISTRIBUIÇÃO POR CATEGORIA¹
(Por valor de aquisições - US\$ Bn.)

GRI 2-6



¹ Para apresentar as informações, foram considerados os países e categorias mais representativos dos gastos anuais. Além disso, não houve mudanças significativas na composição dos gastos em comparação ao período de relatório anterior.



SELEÇÃO E AVALIAÇÃO DE FORNECEDORES

NCG N°519: 7.2 EVALUACIÓN DE PROVEEDORES

NECESSIDADE INTERNA

Em sintonia com as necessidades de compras oriundas das diversas áreas, o grupo LATAM obtém cotações e realiza licitações que a área de Compras centraliza e lidera.

Assim, para a criação de qualquer fornecedor, o grupo LATAM realiza processos de due diligence por meio de um sistema especializado e, caso sejam detectados riscos, é coordenada uma revisão especial pela área de Compliance.

SELEÇÃO

Este processo é realizado com especial cuidado aos aspectos de transparência e imparcialidade, em linha com a Política de Compras, o Código de Conduta e as regulamentações de cada país.

Critérios considerados:

- Financeira, técnica e econômica.
- Conflitos de interesse e outros aspectos de conformidade.
- Outras recomendações ambientais (por exemplo, certificações).

AVALIAÇÃO

Após a assinatura do contrato, são realizados monitoramentos periódicos para garantir o padrão esperado.

Por sua vez, todos os fornecedores são avaliados semestralmente sob os mesmos critérios analisados no momento de sua criação.

Além disso, há outras revisões com metas específicas dependendo da categoria do fornecedor.

MELHORIA CONTÍNUA

Auditorias de documentos são realizadas para certos fornecedores e para fornecedores que terceirizaram serviços operando no local em aeroportos chilenos. Isso é para avaliar sua conformidade com regulamentações legais, sociais e de direitos humanos.

Caso sejam encontradas lacunas na avaliação e/ou auditorias, planos de melhoria podem ser estabelecidos e monitorados para garantir a conformidade.

SELEÇÃO

A seleção de cada fornecedor é uma oportunidade de estabelecer relacionamentos sólidos e colaborativos, alinhados a políticas e objetivos. Para isso, o grupo LATAM conta com uma equipe especializada que realiza uma análise completa de cada candidato com o auxílio de sistemas tecnológicos, considerando principalmente suas aptidões técnicas e econômicas.

O grupo LATAM não limita a seleção de fornecedores por origem, setor ou commodity, mas considera riscos específicos vinculados a esses fatores. Por exemplo, a equipe de Compliance, juntamente com o departamento de Procurement, usa uma plataforma que identifica riscos, analisa conflitos de interesse e emite alertas para minimizar a exposição. Este sistema alavanca dados atualizados de diferentes fontes e países para construir perfis e melhorar a identificação de riscos.

Além disso, o grupo LATAM toma medidas específicas para mitigar riscos associados a matérias-primas. Por exemplo, no caso de combustível, ele avalia os fornecedores em relação a padrões internacionais de saúde, segurança ocupacional e impacto climático e gerenciamento de resíduos perigosos.

Já a equipe de Cybersecurity analisa fornecedores com acesso à infraestrutura tecnológica por meio de questionários inteligentes que exigem evidências obrigatórias, classificando riscos e definindo revisões técnicas e relatórios. Os casos de alto risco são escalados para um comitê organizado pela equipe de Cybersecurity onde convidam as áreas envolvidas para analisar os casos e tomar decisões.

Novos fornecedores¹ em 2024

NCG N°519 7.2.I AVALIAÇÃO DE FORNECEDORES

GRI 414-1

	NACIONALES	ESTRANGEIRO
Número de novos fornecedores	213	24
Número de fornecedores que foram avaliados, mas não foram selecionados	1	0
Número de novos fornecedores que foram avaliados segundo critérios sociais e posteriormente selecionados	213	24
Porcentagem de novos funcionários avaliados com base em critérios sociais como filtro de seleção	100%	100%

¹ Novos fornecedores são aqueles originalmente criados em uma filial do grupo LATAM (Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Espanha, Estados Unidos, Panamá, Peru e Uruguai).

Indicadores de seleção de fornecedores sugeridos pela S&P Global CS

CSA - SELECCIÓN DE PROVEEDORES

	2024
Número total de fornecedores primários de nível 1 ¹	5.774
Porcentagem do gasto total em fornecedores primários de nível 1 ¹	100%
Número total de fornecedores primários não pertencentes ao nível 1 ²	0

¹ Nível 1: Fornecedores estratégicos que abastecem diretamente uma das empresas do grupo LATAM.

² Fornecedores que por sua vez são contratados por outros fornecedores para prestar seus serviços a uma das empresas do grupo LATAM.

Nota: Os fornecedores são considerados significativos quando representam uma alta porcentagem das despesas do grupo LATAM (estratégicos), a ausência de seus serviços causaria um impacto na operação (críticos) ou apresentam riscos de conformidade (corrupção, suborno, lavagem de dinheiro ou outros crimes), riscos tecnológicos (segurança cibernética), riscos ambientais (crimes ambientais) ou riscos sociais (trabalho infantil, trabalho forçado, financiamento do terrorismo ou itens semelhantes).



AVALIAÇÃO

NCG N°519: 7.2 AVALIAÇÃO DE FORNECEDORES

Para garantir que os fornecedores cumpram os padrões estabelecidos nas diretrizes do grupo LATAM, cada fornecedor deve passar por vários tipos de avaliações. Essas revisões focam principalmente em aspectos de qualidade e financeiros, mas também incluem critérios trabalhistas, de segurança e, a partir de 2024, de sustentabilidade associados à economia circular. A frequência e a profundidade das avaliações variam de acordo com o tipo de fornecedor e a natureza do relacionamento comercial.

Avaliação de fornecedores em 2024

NCG N°519 – 7.2.I Y 7.2.II AVALIAÇÃO DE FORNECEDORES

	NACIONAL ¹	ESTRANGEIRO	TOTAL
Número de fornecedores avaliados	4.616	1.158	5.774
Número de fornecedores que foram avaliados segundo critérios sociais ²	4.616	1.158	5.774
Porcentagem de fornecedores avaliados em relação ao total de fornecedores	79,9%	20,1%	100%

¹ Fornecedores nacionais são aqueles que possuem CNPJ (RUT) no mesmo país da filial contratante do grupo LATAM (Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Espanha, Estados Unidos, Panamá, Peru e Uruguai), considerando tanto fornecedores novos quanto antigos, bem como fornecedores que foram avaliados mesmo que não tenham sido selecionados.

² 100% dos fornecedores foram avaliados sob critérios sociais, ambientais, legais, governamentais e outros. Veja mais na seção Compliance do título "Avaliação" neste capítulo.

Avaliação de fornecedores sob critérios de sustentabilidade em 2024

NCG N°519 – 7.2.III AVALIAÇÃO DE FORNECEDORES

	NACIONALES	EXTRANJEROS
Percentual do total de compras do ano de fornecedores avaliados sob critérios de sustentabilidade	100%	100%

Qualidade e finanças

No momento da criação, os fornecedores são avaliados em aspectos financeiros, de due diligence, de partes relacionadas e de idade para garantir que estejam em conformidade com as diretrizes atuais da empresa. Além disso, para fornecedores técnicos, é necessária a aprovação do departamento de Qualidade do grupo LATAM, que avalia as certificações de cada fornecedor e determina sua validade para atender aos mais altos padrões de qualidade. Alguns dos principais padrões são:



Compliance

Ao selecionar e iniciar os serviços com um fornecedor, o grupo LATAM realiza um monitoramento mensal daqueles que receberam pagamentos no último mês, sempre que não tenham sido revisados no último ano. Esse monitoramento é realizado por meio da plataforma Lexis Nexis, que avalia critérios sociais, ambientais, legais e governamentais, entre outros. Caso seja detectado algum risco, ele é submetido à área de Compliance para uma investigação mais detalhada.

Caso seja identificado um risco significativo, são implementadas medidas como planos de ação, suspensão de pagamentos ou, em situações graves, rescisão de contrato. O principal objetivo desta avaliação é garantir o cumprimento das diretrizes da área de Compliance do grupo LATAM.

PLANOS DE AÇÃO PARA FORNECEDORES E TERCEIROS INTERMEDIÁRIOS (TPIS)

Especificamente, o grupo LATAM monitora mensalmente os potenciais alertas de risco emitidos pela plataforma Lexis Nexis em relação aos seus Fornecedores e Terceiros Intermediários (TPIs). Essa revisão envolve a área de Compliance, que deve definir se é necessário criar um plano de ação ou até mesmo revisar a continuação do contrato.

Aspectos trabalhistas e segurança ocupacional

No Chile, a equipe de Segurança Ocupacional do grupo LATAM e a Associação Chilena de Segurança (ACHS) realizam avaliações in loco em aeroportos, complementadas por auditorias externas sob a norma DS594. Da mesma forma, outros países implementam auditorias para verificar a conformidade com as regulamentações trabalhistas locais, como as normas regulatórias NR no Brasil ou o Sistema Geral de Segurança e Saúde no Trabalho na Colômbia. Para essas certificações, o grupo LATAM conta com organizações especializadas em cada país, assegurando uma abordagem rigorosa e adaptada às estruturas regulatórias locais.

Segurança da informação

A equipe de Cybersecurity conduz avaliações específicas para gerenciar riscos potenciais associados às práticas de cibersegurança dos fornecedores. Isso inclui uma pesquisa que exige evidências documentais, como certificações (SOX, IATA, ISO, entre outras).

A avaliação é realizada antes da contratação e periodicamente com objetivo de classificar os fornecedores com base no seu nível de risco tecnológico e monitorar sua evolução.

Alguns dos fatores avaliados são:

- Riscos tecnológicos (segurança cibernética).
- Conformidade com normas (PCI, SOX, IATA, ISO).
- Privacidade de dados.
- Disponibilidade de alternativas de substituição.
- Impacto na continuidade operacional.
- Tamanho do contrato.

Os resultados permitem ajustar processos e controles de monitoramento. Além disso, provedores de tecnologia e sistemas são avaliados sob padrões baseados nos referenciais NIST 800-161 e ISO 27001, bem como validações SOX e PCI-DSS, garantindo alinhamento com as melhores práticas.

Regulamentação ambiental

Como parte da estratégia de sustentabilidade do grupo LATAM, auditorias foram implementadas que permitem estabelecer controle interno para o cumprimento de regulamentações ambientais. Durante esses processos, documentos-chave são solicitados para dar suporte à conformidade com regulamentações ambientais, como licenças de gerenciamento de resíduos, registros de treinamento de manuseio de produtos químicos, condições de armazenamento de substâncias perigosas (HAZMAT) e manifestos de transporte e/ou descarte de resíduos. Se durante o processo de auditoria se identificam oportunidades de melhoria, os fornecedores são solicitados a estabelecer planos de ação, que são monitorados por meio de reuniões periódicas de acompanhamento.

GESTÃO DE TERCEIROS: BRASIL

Na filial do Brasil, a área de Compras conta com uma equipe especializada em Gestão de Terceiros, que atua em conjunto com a empresa Bernhoeft, especialista nessa área, para otimizar a gestão dos prestadores de serviços no país.

A Bernhoeft apoia na análise abrangente e preventiva da documentação legal, financeira e de segurança do trabalho dos fornecedores no Brasil. Esse monitoramento fornece à equipe interna contar com informações atualizadas, que são apresentadas aos gerentes de categoria para auxiliar na tomada de decisão.

Quando são detectadas falhas, são implementados planos de melhoria que podem incluir atualização de documentação, visitas in loco, treinamento de fornecedores ou outras ações corretivas.

O objetivo é garantir a conformidade legal dos parceiros em relação aos seus funcionários e reduzir os riscos financeiros associados aos processos trabalhistas envolvendo terceiros, garantindo assim uma operação sustentável e alinhada às regulamentações locais.



PROGRAMA DE COMPLIANCE PARA FORNECEDORES E TERCEIROS INTERMEDIÁRIOS (TPIS)

O grupo LATAM possui um Programa de Compliance para Fornecedores e Terceiros Intermediários (TPIs), liderado pela área de Compliance, que tem como objetivo avaliar a maturidade dos programas de conformidade de seus fornecedores, priorizando esse aspecto nos processos de contratação. Iniciado em 2023 com pequenos fornecedores locais no Brasil, o programa foi expandido em outubro de 2024 para Terceiros Intermediários (TPIs), estratégicos e críticos no Brasil, com o apoio da consultoria externa CLA Brasil.

Especificamente, a equipe do Brasil realiza as avaliações por meio de Due Diligence e questionários, analisando as informações fornecidas e gerando relatórios com os resultados. Este programa busca estabelecer e manter um sistema abrangente de registro e controle que garanta que os fornecedores sigam os mais altos padrões éticos e legais.

Com esta iniciativa, o grupo LATAM reitera seu compromisso com a transparência, segurança, integridade e responsabilidade, promovendo relacionamentos comerciais baseados na confiança e na conformidade regulatória.

182

**FORNECEDORES
AVALIADOS NO
ALINHAMENTO
CULTURAL JETS**

80

**EMPRESAS ALCANÇARAM
RESULTADO DE DESTAQUE**
("Promotoras" pela metodologia NPS)

PESQUISA EXTERNA JETS

Como parte da transformação cultural pela qual o grupo LATAM passou nos últimos dois anos, a Vicepresidência de Finanças conta com uma pesquisa externa voltada aos fornecedores, baseada nos princípios JETS (Justos, Empáticos, Transparentes e Simples). Essa iniciativa avalia os processos de negociação, contratação, faturamento e pagamento, com o objetivo de mensurar a percepção dos fornecedores em aspectos-chave como complexidade, atenção, conhecimento e proximidade em cada interação.

Em 2024, a pesquisa apresentou uma pontuação NPS de 30 pontos, posicionando-a em uma área de "melhoria" e refletindo uma mudança de +2 pontos em relação a 2023. Esses resultados permitem identificar oportunidades concretas para otimizar as relações e os processos com fornecedores, alinhando-os aos valores de transformação cultural do grupo LATAM.

PROGRAMA DE FORNECEDORES SUSTENTÁVEIS (SSP)

Desde o início de 2024, os departamentos de Procurement e Sustentabilidade começaram a desenvolver um Programa de Fornecedores Sustentáveis (SSP), com o objetivo de conhecer as práticas dos fornecedores em relação às questões Ambientais, Sociais e de Governança (ESG). Este programa busca tanto estabelecer os passos a serem seguidos para o desenvolvimento de uma cadeia de suprimentos sustentável quanto estabelecer critérios de sustentabilidade em todo o ciclo de vida dos fornecedores que prestam serviços ao grupo LATAM.

Como parte deste programa, foi realizada a primeira avaliação ESG em um segmento de fornecedores estratégicos, críticos e PMEs, o levantamento foi realizado por meio de pesquisas desenvolvidas com base nos resultados da análise de materialidade do grupo LATAM e outras referências de melhores práticas, como a Avaliação de Sustentabilidade Corporativa da S&P Global.

Os resultados obtidos em 95 fornecedores pesquisados fornecem um diagnóstico inicial das práticas ESG na cadeia de suprimentos, representando 40% do gasto total do grupo LATAM. Ainda, como parte do desenvolvimento do programa, serão entregues relatórios personalizados aos fornecedores pesquisados, com planos de melhoria e boas práticas de sustentabilidade.

[Ver resultados en página siguiente.](#)



PRIMEIRA AVALIAÇÃO ESG DE FORNECEDORES

NCG N°519: 7.2.I & II AVALIAÇÃO DE FORNECEDORES

45

FORNECEDORES AVALIADOS EM ASPECTOS DE SUSTENTABILIDADE

9

EMPRESAS ALCANÇARAM RESULTADO EXCEPCIONAL

50

PMES AVALIADAS COM UM INSTRUMENTO ESG ADAPTADO.

TEMAS PESQUISADOS NO SSP

AMBIENTAL

- Estratégia ou política de sustentabilidade
 - Gestão ambiental
 - Economia circular
 - Normas ambientais
 - Prevenção de riscos climáticos
 - Distribuição de resíduos
- Presença de incidentes ambientais
 - Geração de resíduos
 - Emissões de gases de efeito estufa (GEE)
 - Consumo de água
 - Consumo de energia

SOCIAL

- Direitos humanos e Due Diligence
- Due Diligence em práticas trabalhistas
- Saúde e segurança
- Alcance comunitário

GOVERNANÇA

- Compliance (conformidade com as políticas de ética e transparência)
- Conformidade legislativa
- Certificações socioambientais
- Materialidade
- Avaliação de fornecedores
- Inclusão de grupos sub-representados
- Não discriminação

COMPONENTE ESPECÍFICO POR CATEGORIA¹

- Infraestrutura
 - APV e catering
 - Combustíveis
 - Serviços profissionais
 - Serviços aos funcionários
 - Aeroportos
- Gestão
 - Uniformes
 - Marketing
 - Técnicos
 - TI e sistemas

¹Cada categoria é avaliada com base nos aspectos materiais específicos definidos pelos padrões SASB, o que permite que o grupo LATAM se concentre nas questões críticas de ESG para cada tipo de fornecedor.

RESULTADOS DA PRIMEIRA PESQUISA COM FORNECEDORES ESG

RESULTADO	80 A 100 PUNTOS	60 A 79 PUNTOS	40 A 59 PUNTOS	0 A 39 PUNTOS
Nº DE PROVEEDORES	9	16	11	9
	20%	36%	24%	20%

100%

Os resultados da pesquisa desenvolvida no âmbito do programa de fornecedores sustentáveis permitiram segmentar 45 fornecedores do grupo LATAM com base em seu nível de desenvolvimento em termos de sustentabilidade².

ACIMA DAS EXPECTATIVAS

Fornecedores que cumprem ou excedem todos os critérios ESG estabelecidos pelo grupo LATAM. Eles representam um baixo risco e são exemplos de boas práticas de sustentabilidade.

DENTRO DO ESPERADO

Fornecedores com desempenho aceitável em termos de sustentabilidade, embora com áreas de melhoria. Não representam riscos imediatos, mas é recomendado monitoramento periódico para incentivar o desenvolvimento de melhores práticas.

PERTO DO ESPERADO

Fornecedores que cumprem parcialmente os critérios ESG, mas apresentam deficiências em áreas-chave, representando um risco moderado. Esses fornecedores são aconselhados a estabelecer um plano de melhoria e monitoramento próximo para garantir a adoção de práticas ESG.

ABAIXO DO ESPERADO

Fornecedores que apresentam baixo desempenho nos critérios ESG. A maioria desses fornecedores não adere às práticas ESG e precisa revisá-las e adotá-las no curto prazo para se alinhar aos padrões mínimos do grupo LATAM.

² En esta primera edición 45 proveedores participaron de la evaluación, de 110 invitados.



Segundo Voo

O grupo LATAM trabalha com organizações de artesãs latino-americanas para gerar novos produtos a partir dos uniformes em desuso de seus colaboradores, o que não só reduz o impacto ambiental, mas também cria novas oportunidades de emprego e capacitação para as comunidades envolvidas. **Veja mais no Capítulo “Sustentabilidade”.**

Vendor 360°

Desde 2023, o grupo LATAM implementou o Vendor 360°, uma iniciativa estratégica projetada para fortalecer as relações com seus principais fornecedores e gerar melhorias operacionais e comerciais mútuas. Esta iniciativa inclui visitas anuais para revisar contratos e serviços, identificando oportunidades de otimização. As visitas reúnem os principais executivos dos fornecedores, a equipe de negociação do grupo LATAM e o usuário interno, abordando tópicos como crescimento operacional, adoção de novas tecnologias, inteligência artificial e sustentabilidade, entre outros desafios estratégicos.

Em seus dois primeiros anos, o Vendor 360° cobriu 78% das despesas com fornecedores estratégicos do grupo LATAM, consolidando-se como uma ferramenta

fundamental para promover a colaboração e a melhoria contínua na cadeia de suprimentos. Em 2025, o grupo LATAM continuará com as reuniões do programa, que facilitam o relacionamento próximo com fornecedores estratégicos, fomentam a inovação, melhoram a comunicação e otimizam a eficiência operacional, alinhando-se aos objetivos da área de Procurement.

VENDOR 360°



*Iniciativa estratégica diseñada
para fortalecer las relaciones
con sus proveedores*





CÚPULA DE AQUISIÇÕES 2024

Em novembro de 2024, o grupo LATAM realizou o oitavo Bootcamp de Procurement: um espaço-chave para fomentar a colaboração e fortalecer a gestão de abastecimento. As equipes de compras e negociação de todas as filiais do grupo participaram de apresentações sobre a estratégia financeira e digital, a proposta de valor de Pessoas, os avanços em Sustentabilidade e a importância da Gestão de Fornecedores.

DIRETRIZES

NCG 519: 5.9 POLÍTICA DE TERCEIRIZAÇÃO
GRI 3-3, 2-24, 205-2

A gestão de fornecedores do grupo LATAM é baseada em diretrizes para garantir qualidade de fornecimento, transparência, competitividade, conformidade legal, segurança e outros aspectos estratégicos em todos os processos de fornecimento.

Nessa linha, em 2024, foi atualizada a Política de Compras, que estabelece as diretrizes do grupo LATAM para os processos de compras. Essas atualizações incluem modificações que reforçam as recomendações relacionadas às metas do grupo LATAM.

Essas políticas estabelecem expectativas claras para os fornecedores do grupo LATAM, que são comunicadas por meio de acordos contratuais, reuniões periódicas e, no caso de fornecedores estratégicos e críticos, por meio de comunicação direta liderada em conjunto pelas áreas comerciais e áreas de usuários.

Além disso, a equipe de Planejamento e Suporte do departamento de Procurement é responsável por atualizar e comunicar efetivamente as políticas e procedimentos internos. Com o propósito de mitigar os riscos potenciais associados com os processos de negociação e compras, garantindo a integridade e eficiência na contratação de fornecedores do Grupo LATAM.

CÓDIGO DE CONDUTA PARA FORNECEDORES E TERCEIROS INTERMEDIÁRIOS (TPIS)

Como parte do compromisso do grupo LATAM com práticas de sustentabilidade, leis anticorrupção, conflitos de interesse e questões antitruste, bem como direitos humanos, a empresa incentiva fornecedores e terceiros a aderirem ao Código de Conduta para Fornecedores e Terceiros Intermediários (TPIs) em todos os países onde a organização opera.

Diretrizes básicas do Código de Conduta para Fornecedores e Terceiros Intermediários (TPIs):

Conformidade com as leis antitruste aplicáveis

- Normas e práticas trabalhistas
- Saúde e segurança
- Marca, propriedade intelectual, segurança cibernética e proteção de dados
- Conformidade ambiental e responsabilidade social
- Direitos humanos
- Prevenção da corrupção e do crime

POLÍTICA DE AQUISIÇÕES

O grupo LATAM possui uma Política de Compras que estabelece as diretrizes para aquisição de materiais e serviços gerenciados. Este documento define as responsabilidades do departamento de Compras, regula os processos de compras e estabelece restrições para compras direcionadas.

ATUALIZAÇÃO DA POLÍTICA DE COMPRAS 2024

Em 2024, a Política Corporativa de Compras foi atualizada para incorporar modificações importantes, como a classificação e definição de fornecedores críticos e não críticos, a especificação das funções da equipe de Procurement e seus Acordos de Nível de Serviço (SLA), restrições para compras direcionadas, regularização de processos e diretrizes de sustentabilidade aplicáveis a licitações e compras de matérias-primas. O documento também detalha as responsabilidades dos compradores e os tempos de resposta esperados, o que reforça a transparência e mantém os usuários informados sobre os detalhes de cada processo. Além disso, a nova política dá preferência a fornecedores que cumpram as diretrizes de sustentabilidade, como redução de resíduos, reciclabilidade de materiais e obtenção de certificações vinculadas às diretrizes de Economia Circular, entre outros critérios.

É importante destacar que, como parte do processo de atualização, as equipes de Procurement foram capacitadas na aplicação das novas diretrizes, garantindo assim a correta implementação da nova Política Corporativa de Compras, com especial ênfase nos aspectos de sustentabilidade.

POLÍTICAS PARA SUBCONTRATADOS

Com relação à seleção de fornecedores subcontratados cujo pessoal executará tarefas dentro de suas instalações, o grupo LATAM estabeleceu diretrizes claras que regem sua contratação. Essas diretrizes são incluídas como requisitos essenciais nos processos de licitação e, por sua vez, definem as obrigações dos prestadores de serviços, garantindo o cumprimento das disposições legais e regulatórias aplicáveis ao seu pessoal.

De fato, a abordagem do grupo LATAM abrange vários aspectos, incluindo obrigações relacionadas à remuneração, benefícios aos funcionários, previdência social, regulamentações de acidentes de trabalho, doenças relacionadas ao trabalho e aspectos de saúde e segurança. Todos esses pontos são explicados nos contratos do grupo LATAM, que incluem um anexo específico dedicado às obrigações trabalhistas que esses fornecedores são obrigados a cumprir.

Além disso, o grupo LATAM está fortalecendo seus Regulamentos de Contratantes como parte de suas diretrizes. O objetivo desta medida é garantir a implementação efetiva da Política de Saúde, Segurança e Meio Ambiente, juntamente com seu sistema de gestão correspondente. Da mesma forma, o grupo LATAM começou a trabalhar em seu Compromisso de Direitos Humanos para informar seus contratados e fornecedores sobre os compromissos assumidos nesta área.

POLÍTICAS DE PAGAMENTO

NCG 519: 7.1.I, 7.1.II, 7.1.III, 7.1.IV Y 7.1.V PAGAMENTOS A FORNECEDORES

A Política de Pagamento do grupo LATAM se aplica igualmente a todos os fornecedores, e os prazos de pagamento são estabelecidos com base no que é negociado em cada contrato¹. Por isso, é monitorado o devido cumprimento do número de dias pré-estabelecido, que correspondem a 90, exceto para pequenas e médias empresas (PMEs), em que são observadas as regulamentações de cada país, conforme estabelecido em políticas específicas para cada uma das filiais do grupo LATAM.

Durante 2024, o grupo LATAM continuou a progredir nas melhorias da plataforma de recepção, digitalização e contabilidade para atingir uma centralização de pagamentos ideal. Com efeito, durante o período,

foi possível implementar esse processo em 100% do faturamento do grupo LATAM. Além disso, após a implementação da nova plataforma, na qual se recebe, digitaliza e registra faturas em toda a sua rede operacional, iniciativas continuaram a ser desenvolvidas para manter os fornecedores informados durante todo o processo de pagamento. Assim, notificações são enviadas por e-mail a cada fornecedor após o recebimento de uma fatura, e eles são posteriormente informados sobre os detalhes dos pagamentos que receberão, incluindo as datas e valores correspondentes a cada fatura.

Vale ressaltar que o grupo LATAM não estabelece uma meta de prazo máximo de pagamento para seus fornecedores, mas monitora o desempenho com base nos pagamentos realizados no prazo, de acordo com os prazos de pagamento acordados para cada fornecedor.

Por outro lado, em 2024, não foram registrados acordos no “Registro de Acordos com Pagamento Excepcional” do Ministério da Economia do Chile.

¹Com relação ao requisito 7.1 Pagamento a Fornecedores do NCG nº 519, não é feita distinção entre fornecedores críticos e não críticos em termos de políticas de pagamento.

Pagamento a fornecedores em 2024²

	ATÉ 30 DIAS		DE 31 A 60 DIAS		MAIS DE 60 DIAS	
	NACIONAIS	ESTRANGEIROS	NACIONAIS	ESTRANGEIROS	NACIONAIS	ESTRANGEIROS
Faturas pagas durante o ano	175.301	49.353	44.399	52.297	66.508	48.598
Total pago (US\$ milhões)	5.304	2.460	614	655	614	558
Total de fornecedores aos quais as faturas foram pagas em cada intervalo	3.683	928	2.671	811	3.233	1.009

² O grupo LATAM não incorreu no pagamento de juros de mora relacionados às faturas emitidas. Por outro lado, são considerados nacionais os fornecedores que possuam número de identificação fiscal (RUT) do mesmo país da subsidiária contratante.



Instantâneo

CSA - SELECCIÓN Y EVALUACIÓN DE PROVEEDORES

	2021	2022	2023	2024
GRI 414-1, 414-2, 308-1 Y 308-2				
Cadeia de mantimentos				
Total de fornecedores do grupo LATAM em 31 de dezembro de 2024	8.052	6.190	5.557	5.774
Fornecedores Críticos¹				
Participação da base de fornecedores	11%	7%	5%	2,5%
Participação de fornecedores críticos no volume de aquisições	91%	95%	69%	63%
Identificação de riscos potenciais				
Fornecedores analisados por critérios de sustentabilidade ²	8.052	6.190	5.557	5.774
NCG 519: 7.2 AVALIAÇÃO DE FORNECEDORES				
% do total de fornecedores analisados ²	100%	100%	100%	100%
% do total de compras ²	100%	100%	100%	100%
Fornecedores (TPIs) considerados de alto risco em termos de Compliance ³	148	369	185	307
Monitoramento e gestão da segurança do trabalho em aeroportos chilenos⁴				
Fornecedores auditados	40	53	48	N/D ⁶
Fornecedores com planos de mitigação em vigor (% de fornecedores auditados)	93%	91%	94%	N/D ⁶
Planos de ação definidos com base em auditorias	331	186	44 ⁵	N/D ⁶
Contratos rescindidos por não conformidade	0	0	0	N/D ⁶
Pagamento a fornecedores				
NCG 519: 7.1 PAGAMENTO A FORNECEDORES				
% de faturas pagas com prazo de até 30 dias				
Nacionais	N/D	81%	65%	61%
Estrangeiros	N/D	63%	51%	33%

N/A: Não disponível.

¹ Contratos acima de US\$ 1 milhão. Fornecedores que se relacionam com agências governamentais em nome do grupo LATAM ou fornecendo à operação elementos essenciais ou difíceis de substituir.

² As avaliações explicadas na seção “Compliance” sob o título “Avaliação” deste capítulo são consideradas.

³ É reportado o número de casos de alertas emitidos pelo sistema para detectar potenciais riscos de conformidade em Fornecedores e Terceiros Intermediários (TPI). É essencial esclarecer que todos os casos foram revisados, e não foram encontrados casos em que fosse necessário gerar planos de ação ou outras medidas.

⁴ Informações correspondentes somente a contratantes no Chile.

⁵ Um fornecedor não compareceu à auditoria. Foi fornecido suporte aos 45 fornecedores para auxiliar na implementação de seus planos de ação e mitigação.

⁶ As auditorias consistem na análise de informações relativas a anos diferidos, com foco em saúde e segurança ocupacional. As auditorias de 2024 serão conduzidas em março e abril de 2025, e seus resultados estarão disponíveis durante o ano.



A LATAM airplane is shown in flight, banking to the right. The aircraft is white with blue and red accents on the tail and engines. The background features a range of mountains under a warm, orange-hued sky, suggesting a sunset or sunrise. A large, semi-transparent number '1' is overlaid on the image, centered behind the title.

1 SOBRE O RELATÓRIO

198 TÓPICOS MATERIAIS

201 ÍNDICE DE CONTEÚDO GRI E SASB

206 ÍNDICE DE CONTEÚDO NCG 519

207 GLOSSÁRIO

208 GARANTIA EXTERNA



TÓPICOS MATERIAIS

NCG 519: 3.1 QUADRO DE GOVERNANÇA

GRI 2-14, 2-29, 3-1 E 3-2

Em 2023, o grupo LATAM atualizou sua lista de temas materiais em sustentabilidade. Pela primeira vez, esse processo foi realizado seguindo as diretrizes de dupla materialidade, metodologia promovida pelo European Sustainability Reporting Standards (ESRS), com o objetivo de adotar as melhores práticas em relatórios e indicadores de sustentabilidade.

A abordagem da dupla materialidade implica que as empresas devem divulgar não apenas os impactos que sua atividade tem na sociedade, no meio ambiente e nos sistemas de governança, mas também como esses aspectos podem afetar a própria empresa em termos de seu desenvolvimento, desempenho e posição. Em outras palavras, considera tanto a influência que a empresa exerce sobre seu ambiente e stakeholders (materialidade do impacto), quanto a influência que esse ambiente pode ter sobre a própria empresa (materialidade financeira).

Durante 2024, a área de Sustentabilidade e Assuntos Corporativos revisou o exercício e decidiu manter os resultados anteriores da matriz, tópicos materiais e lista de riscos, oportunidades e impactos. Uma nova atualização do estudo está prevista para o próximo período, seguindo a metodologia e suas atualizações relevantes.

A seleção de conteúdo para o Relatório Anual LATAM 2024 foi baseada nos temas materiais considerados mais relevantes, os quais são apresentados na dupla matriz de materialidade incluída neste relatório.

PROCESSO

Etapa 1: Identificação de impactos, riscos, e oportunidades (RIOS)

Foi realizado um diagnóstico exaustivo para criar uma lista de impactos positivos e negativos da organização em seu entorno (meio ambiente e sociedade), bem como riscos e oportunidades para o desenvolvimento do negócio. Esta lista foi compilada com base em informações internas e externas, o que permitiu reunir as experiências do grupo LATAM, bem como a visão de seus stakeholders e casos de referência do setor aéreo. Além disso, esta lista incluiu RIOS da operação e cadeia de valor do grupo LATAM.

● **Informações Internas:** Analisaram-se a documentação estratégica da empresa, como políticas e processos e mais de 30 líderes especialistas de vários departamentos foram entrevistados.

● **Informações Externas:** Avaliaram-se resultados

de pesquisas realizadas com stakeholders (clientes, funcionários e acionistas, entre outros); representantes desses grupos foram entrevistados; benchmarking foi realizado com players do setor aéreo; e padrões e índices de sustentabilidade foram examinados, enquanto outras fontes, como notícias e mídias sociais, também foram analisadas. Etapa 2: Avaliação de Impacto e Construção de Tópicos Materiais

Etapa 2: Avaliação de Impacto e Construção de Tópicos Materiais

● **Workshops:** Foram realizados workshops com representantes de diferentes países e áreas da empresa para avaliar impactos, riscos e oportunidades de acordo com fatores de severidade e probabilidade.

● **Agrupamento:** Esses impactos, riscos e oportunidades foram agrupados em subtópicos e depois em temas materiais.

Os impactos, riscos e oportunidades foram avaliados com base em sua severidade, em uma escala de um a cinco para cada um dos fatores: escala, escopo e irremediabilidade (este último apenas para riscos ou impactos negativos). Da mesma forma, a avaliação considerou a probabilidade, também em uma escala de um a cinco. Além disso, um limite de materialidade foi estabelecido para definir os impactos, riscos e oportunidades mais importantes, que foram então agrupados para construir os tópicos materiais.

Paso 3: Priorização dos tópicos materiais e elaboração da matriz final

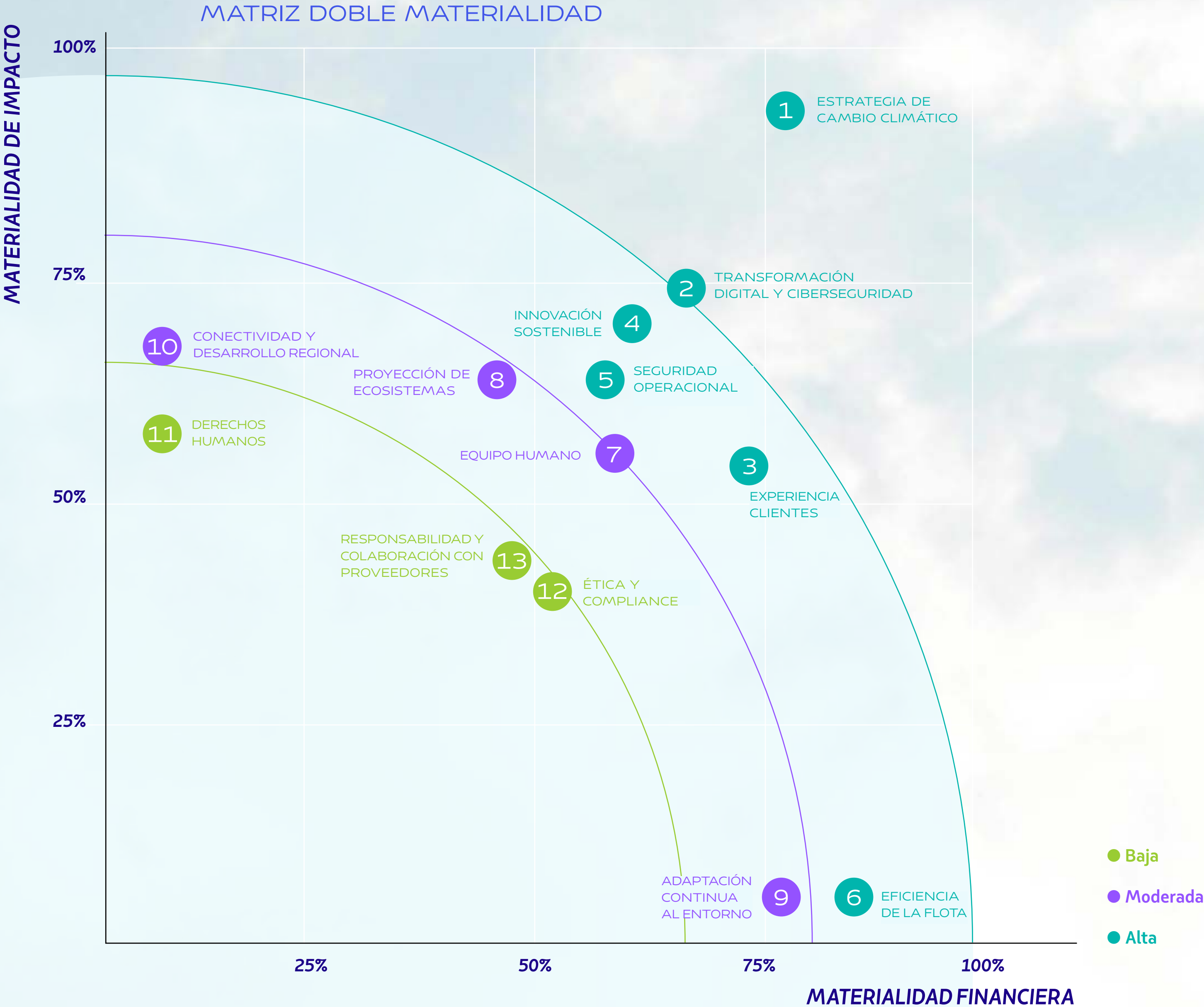
A priorização dos tópicos materiais e o desenvolvimento da matriz final foram feitos por meio de um processo minucioso de avaliação, priorização e validação.

● **Avaliação e priorização:** A avaliação de impactos, riscos e oportunidades permitiu priorizar os temas materiais em uma matriz de dupla materialidade.

● **Validação:** Esta matriz foi validada pelo Diretor de Assuntos Corporativos e Sustentabilidade, pelo Diretor de Auditoria Interna, Riscos e Controle e, por último, pelo CEO da LATAM Airlines Group S.A.

Cabe destacar que o grupo LATAM revisa anualmente a necessidade de atualização de seus temas materiais para se adaptar de forma ágil às constantes mudanças do ambiente, mantendo sempre o foco na melhoria contínua em sua gestão de sustentabilidade.

¹ La metodología propuesta por los ESRS orientó el proceso de elaboración de la doble materialidad, sin embargo los requerimientos de divulgación son aún una oportunidad que podría aplicarse en los futuros ejercicios de la Memoria Anual del grupo LATAM.



TEMAS MATERIAIS

Nº 1 ESTRATÉGIA PARA MUDANÇAS CLIMÁTICAS

O grupo LATAM busca mitigar o impacto climático, garantindo a continuidade e a resiliência de suas operações por meio da implementação de medidas de adaptação às mudanças climáticas.

Nº2 TRANSFORMAÇÃO DIGITAL E CIBERSEGURANÇA

Dado o desenvolvimento tecnológico e a transformação digital em curso, os esforços do grupo LATAM se concentram na gestão da informação e no fortalecimento da segurança para manter a proteção de seus sistemas e operações contra qualquer violação de segurança. Desta forma, a privacidade da informação é incorporada como prioridade para a proteção dos dados pessoais de clientes e funcionários.

Nº3 EXPERIÊNCIA DOS CLIENTES

O grupo LATAM foca em oferecer uma experiência gratificante por meio de seus serviços, priorizando a adaptabilidade para atender aos vários requisitos de cada tipo de cliente. No negócio de Carga, o grupo LATAM se esforça para garantir que a carga chegue no prazo e em condições ideais.

Nº4 INOVAÇÃO SUSTENTÁVEL

O grupo LATAM pretende ser referência na indústria da aviação por meio da implementação e disseminação de soluções de ponta em questões de sustentabilidade, abordando de forma abrangente os desafios do setor. Da mesma forma, foca na promoção de medidas inovadoras em toda a cadeia de valor para uma gestão eficaz de resíduos, integrando os princípios da economia circular. Essa transição depende de fornecedores, autoridades e outros atores-chave que influenciam as operações, com os quais o grupo LATAM buscará colaborar estrategicamente.

Nº5 SEGURANÇA OPERACIONAL

Priorização da a prevenção de incidentes e acidentes em todas as suas operações, implementando medidas proativas visando o desenvolvimento de melhores práticas tanto no ar quanto em terra. Além disso, garante a saúde e a segurança de sua equipe, clientes e fornecedores, promovendo um ambiente onde todos se sintam protegidos.

Nº6 EFICIÊNCIA DA FROTA

Continuar avançando na renovação de sua frota e incorporação de melhorias tecnológicas em suas aeronaves, com foco na redução do consumo de combustível. Este esforço busca melhorar o planejamento de voo, reduzir emissões e evitar interrupções de serviço causadas por longos períodos de manutenção de aeronaves.

Nº7 RECURSOS HUMANOS

Cultivar o desenvolvimento de capacidades internas entre seus funcionários, fomentando um ambiente de aprendizado contínuo e crescimento pessoal. Buscamos que o trabalho realizado seja reconhecido e valorizado, contribuindo para a criação de um ambiente de trabalho motivador a ém de relacionamentos significativos que nos permitam chegar a acordos justos com os representantes dos funcionários.

Nº8 PROTEÇÃO DE ECOSSISTEMAS

Implementar programas projetados para proteger, conservar e reabilitar ecossistemas e sua biodiversidade. Como uma companhia aérea estabelecida na América do Sul, sua contribuição se concentra principalmente na prevenção do tráfico de vida selvagem, bem como na promoção de soluções baseadas na natureza por meio de trabalho colaborativo para salvaguardar os ecossistemas da região, reconhecendo seu papel fundamental no sequestro de carbono.

Nº9 ADAPTAÇÃO CONTÍNUA AO AMBIENTE

Orientação para a adaptação contínua, gestão proativa de riscos e resiliência em um ambiente global complexo e mutável. Contamos com as estruturas e bases para poder nos adaptarmos a diferentes contextos políticos, econômicos e sociais, considerando tanto as mudanças no mercado quanto todos os seus stakeholders.

Nº10 CONECTIVIDADE E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Impulsionar o desenvolvimento social, ambiental e econômico da América do Sul por meio da conectividade e do turismo. Da mesma forma, buscamos contribuir por meio de nossos negócios e do que sabemos fazer: conectar.

Nº11 DIREITOS HUMANOS

Resguardar os Direitos Humanos e a integridade dos indivíduos por meio da implementação de políticas e práticas relacionadas. Fomentars a igualdade de gênero, prevenir o tráfico de pessoas, garantir o desenvolvimento em um ambiente saudável e evitar qualquer forma de discriminação, entre outros. Tudo isso, garantindo um tratamento justo e respeitoso a todos os indivíduos e comunidades, considerando nossos clientes, funcionários, contratados e fornecedores.

Nº12 ÉTICA E COMPLIANCE

Fomentar a integridade e responsabilidade corporativa em todas as suas operações, com foco estratégico que inclui programas de conformidade com funcionários e fornecedores. Abordamos a incerteza relacionada a regulamentações emergentes e transformações regulatórias, antecipando e adotando as melhores práticas regulatórias entre os diferentes países onde atua, além de padrões internacionais.

Nº13 RESPONSABILIDADE E COLABORAÇÃO COM FORNECEDORES

desenvolver e fomentar relacionamentos sustentáveis e éticos com a cadeia de suprimentos de forma colaborativa. Gerarestratégias para avançar na integração de boas práticas que nos permitam acompanhar os fornecedores e incorporar a sustentabilidade no desenvolvimento dos negócios.



MUDANÇAS EM RELAÇÃO À MATERIALIDADE DE 2018

GRI 3-2

Três novos tópicos materiais foram adicionados à dupla materialidade de 2023: "Transformação Digital e Segurança Cibernética", "Direitos Humanos" e "Responsabilidade e Colaboração com Fornecedores". Por outro lado, o tópico material de 2018 "Sustentabilidade econômica e financeira" não faz mais parte da matriz. Os tópicos materiais restantes deste novo exercício integram aspectos dos tópicos materiais anteriores, com uma abordagem diferente, que se apresenta em sua mudança de nome e definição.



ÍNDICE DE CONTEÚDO GRI E SASB

DECLARAÇÃO DE USO

NCG 519: 9. SOSTENIBILIDAD - 9.1 MÉTRICAS SASB

A LATAM Airlines Group S.A. apresentou as informações citadas neste índice de conteúdo GRI para o período de 1º de janeiro a 31 de dezembro de 2024, com base nas Normas GRI.

Além disso, como parte dos requisitos da norma geral chilena (NCG) nº 519, ele reporta as métricas definidas pelo Sustainability Accounting Standards Board (SASB) para o setor de transporte, especificamente o setor aéreo. Vale mencionar que essa classificação do setor de relatórios foi aprovada pelo Conselho de Administração.

GRI 1

GRI 1: FUNDAMENTOS 2021

GRI 2: CONTEÚDOS GERAIS 2021	ÍNDICE
2-1 Detalhes organizacionais	14, 211, 214-215
2-2 Entidades incluídas no relatório de sustentabilidade da organização	4-5
2-3 Período de relato, frequência e ponto de contato	4-6
2-4 Atualização de informações	153, 162
2-5 Garantia externa	5, 208
2-6 Atividades, cadeia de valor e outras relações comerciais	14, 83, 77-80, 182, 184-185
2-7 Funcionários	112, 273-278
2-8 Trabalhadores que não são empregados	184
2-9 Estrutura e composição da governança	33, 40-45
2-10 Designação e seleção do mais alto órgão de governança	40
2-11 Presidente do mais alto órgão de governança	40-41
2-12 Papel do mais alto órgão de governança na supervisão da gestão de impactos	48
2-13 Delegação de responsabilidades na gestão de impactos	48
2-14 Papel do mais alto órgão de governança na divulgação de relatórios de sustentabilidade	198
2-15 Conflitos de interesse	56
2-16 Comunicação de preocupações críticas	59-60
2-17 Conhecimento coletivo do mais alto órgão de governança	40

2-18 Avaliação do desempenho do mais alto órgão de governança	40
2-19 Políticas de remuneração	46, 52-54
2-20 proceso para determinar la remuneración	52-54
2-21 Ratio de compensación total anual	N/D
2-22 Declaração de estratégia de desenvolvimento sustentável	9-11
2-23 Compromissos e políticas	130-131
2-24 Incorporación de los compromisos y políticas	55-59, 105, 131, 194
2-25 Procesos para remediar los impactos negativos	59, 67-68, 101
2-26 Mecanismos para procurar aconselhamento e levantar preocupações	55, 59, 183
2-27 Conformidade com leis e regulamentos	55-57, 134
2-28 Associações de membros	69
2-29 Abordagem para o envolvimento das partes interessadas	67-68, 198
2-30 Acordos de negociação coletiva	279

GRI 3: TEMAS MATERIAIS 2021

3-1 Processo para determinar tópicos materiais	198
3-2 Lista de tópicos materiais	199-200



Estándar GRI/ SASB arolíneas

TEMA MATERIAL	CONTEÚDOS	ÍNDICE
ESTRATÉGIA PARA AS ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS		
GRI 3 TÓPICOS MATERIAIS	3-3 Gestão de temas materiais	140-150, 262-270
SASB AIRLINES - EMISSÕES DE GEE	TR-AL-110a.1 Emissões globais brutas de Escopo 1	149, 162
	TR-AL-110a.2 Análise da estratégia ou plano de longo e curto prazo para gerenciar emissões de Escopo 1, metas de redução de emissões e análise de resultados relacionados a essas metas	127, 140-149, 262-270
	TR-AL-110a.3 Total de combustível consumido, porcentagem alternativa, porcentagem sustentável	137, 269
GRI 302: ENERGIA 2016	302-1 Consumo de energia dentro da organização	136-137, 162
GRI 305: EMISSÕES 2016	302-3 Intensidade energética	136, 162
	305-1 Emissões diretas (escopo 1) de GEE	149, 162
	305-2 Emissões indiretas de GEE de energia (escopo 2)	149, 162
	305-3 Outras emissões indiretas de GEE (escopo 3)	149-150, 162
	305-4 Intensidade de emissões de GEE	150
	305-5 Redução de emissões de GEE	127, 149
	305-6 Emissões de substâncias destruidoras da camada de ozônio	269
	305-7 Óxidos de nitrogênio (NOx), óxidos de enxofre (SOx) e outras emissões atmosféricas significativas	269
TRANSFORMAÇÃO DIGITAL E SEGURANÇA CIBERNÉTICA		
GRI TÓPICOS MATERIAIS	3-3 Gestão de temas materiais	103-109
GRI 418: PRIVACIDADE DO CLIENTE	418-1 Reclamações fundamentadas sobre violações de privacidade do cliente e perda de dados do cliente	60, 108
EXPERIÊNCIA DO CLIENTE		
GRI 3 TÓPICOS MATERIAIS	3-3 Gestão de temas materiais	89-101
OUTROS INDICADORES	Net Promoter Score (NSP)	98, 100
	OTP (pontualidade)	100 e 110



TEMA DO MATERIAL	CONTEÚDOS	ÍNDICE
INOVAÇÃO SUSTENTÁVEL		
GRI 3 TÓPICOS MATERIAIS	3-3 Gestão de temas materiais	151-158, 271-272
GRI 306: RESÍDUOS 2020	306-2 Geração de resíduos e impactos significativos relacionados aos resíduos	151-158
	306-3 Resíduos gerados	138-139
	306-4 Resíduos desviados do descarte	139, 162
	306-5 Resíduos destinados à eliminação	139, 162
SEGURANÇA OPERACIONAL		
GRI 3 TÓPICOS MATERIAIS	3-3 Gestão de temas materiais	164-180
GRI 403: SAÚDE E SEGURANÇA OCUPACIONAL 2018	403-1 Sistema de gestão de saúde e segurança do trabalho	171-172
	403-2 Identificação de perigos, avaliação de riscos e investigação de incidentes	171-176
	403-5 Treinamento em saúde e segurança do trabalho para funcionários	173-174
	403-7 Prevenção e mitigação de impactos na saúde e segurança do trabalho diretamente vinculados às relações comerciais	167-175
	403-9 Lesões relacionadas ao trabalho	176
SASB AIRLINES - GESTÃO DE ACIDENTES E SEGURANÇA	TR-AL- 540a.1 Descrição da implementação e resultados de um Sistema de Gestão de Segurança	164-180
	TR-AL-540a.2 Número de acidentes de aviação	180
	TR-AL-540A.3 Número de ações governamentais de execução de regulamentos de segurança da aviação	180
EFICIÊNCIA DA FROTA		
GRI 3 TEMAS MATERIAIS	3-3 Gestão de temas materiais	84-88, 146, 286
SASB AIRLINES - MÉTRICAS DE ATIVIDADE	TR-AL-000.A Assentos-quilômetros disponíveis (ASK)	88
	TR-AL-000.B Fator de ocupação de passageiros	88
	TR-AL-000.C Passageiro-quilômetros pagos (RPK)	88
	TR-AL-000.D Receita toneladas-quilômetros (RTK)	88
	TR-AL-000.E Número de saídas	88
	TR-AL-000.F Idade média da frota	84



TEMA DO MATERIAL	CONTEÚDOS	ÍNDICE
EQUIPE		
GRI 3 TEMAS MATERIAIS	3-3 Gestão de temas materiais	111-123
GRI 401: EMPLEO 2016	401-1 Contratação de novos funcionários e rotatividade de pessoal	117-118, 123
	401-2 Benefícios para funcionários de tempo integral que não são fornecidos a trabalhadores de meio período ou temporários	119-120
	401-3 Licença pós-parto	120, 281
GRI 404: TREINAMENTO E EDUCAÇÃO 2016	404-1 Média de horas de treinamento por ano por funcionário	115, 283
SASB AIRLINES - PRÁTICAS TRABALHISTAS	404-3 Porcentagem de funcionários que recebem avaliações regulares de desempenho e desenvolvimento de carreira	116
	TR-AL-310a.1 Porcentagem da força de trabalho ativa coberta por acordos de negociação coletiva	279
	TR-AL-310a.2 Número de paradas de trabalho e total de dias ociosos	279
OUTROS INDICADORES	Índice de Saúde Organizacional (OHI)	114
PROTEÇÃO DO ECOSSISTEMA		
GRI 3 TEMAS MATERIAIS	3-3 Gestão de temas materiais	145
ADAPTAÇÃO CONTÍNUA AO MEIO AMBIENTE		
GRI 3 TEMA MATERIAIS	3-3 Gestão de temas materiais	62-66, 240-259
CONECTIVIDADE E DESENVOLVIMENTO REGIONAL		
GRI 3 TEMAS MATERIAIS	3-3 Gestão de temas materiais	159-161
GRI 201: DESEMPENHO ECONÔMICO 2016	201-1 Valor econômico direto gerado e distribuído	27
GRI 203: IMPACTOS ECONÔMICOS INDIRETOS 2016	203-1 Investimentos em infraestrutura e serviços apoiados	162
	203-2 Impactos econômicos indiretos significativos	79-80, 82
OUTROS INDICADORES	Destinos	14



TEMA MATERIAL	CONTEÚDOS	ÍNDICE
DIREITOS HUMANOS		
GRI 3 TEMAS MATERIAIS	3-3 Gestão de temas materiais	131
GRI 405: DIVERSIDADE E IGUALDADE DE OPORTUNIDADES 2016	405-1 Diversidade de órgãos sociais e funcionários	121-122, 273-279
	405-2 Proporção entre salário base e remuneração de mulheres e homens	122
GRI 406: NÃO DISCRIMINAÇÃO 2016	406-1 Casos de discriminação e medidas corretivas tomadas	59-60
ÉTICA E CONFORMIDADE		
GRI 3 TEMAS MATERIAIS	3-3 Gestão de temas materiais	55-61
GRI 205: ANTICORRUPÇÃO 2016	205-2 Comunicação e treinamento sobre políticas e procedimentos anticorrupção	58, 60, 194
	205-3 Incidentes confirmados de corrupção e medidas tomadas	56, 58, 60
GRI 206: COMPORTAMENTO ANTICONCORRENCIAL 2016	206-1 Ações judiciais por comportamento anticompetitivo, antitruste e práticas de monopólio	55
GRI 415: POLÍTICAS PÚBLICAS 2016	415-1 Contribuições políticas	57, 222-223
SASB AIRLINES - COMPORTAMENTO ANTICONCORRENCIAL	TR-AL-520a.1 Valor total de perdas monetárias como resultado de processos judiciais associados a regulamentações de comportamento anticompetitivo	56
RESPONSABILIDADE E COLABORAÇÃO COM FORNECEDORES		
GRI 3 TEMAS MATERIAIS	3-3 Gestão de temas materiais	181-196
GRI 414: AVALIAÇÃO SOCIAL DE FORNECEDORES	GRI 414-1 Novos fornecedores que passaram por filtros de seleção segundo critérios sociais	187
	GRI 414-2 Impactos sociais negativos na cadeia de suprimentos e medidas tomadas	196
OUTROS INDICADORES GRI E SASB REPORTADOS		
GRI 303: ÁGUA E EFLUENTES 2018	303-3 Extração de água	135



ÍNDICE DE CONTEÚDO

NCG N°519

NORMA DE CARÁCTER GENERAL N°519 CHILENA

NCG 519: 1. ÍNDICE DE CONTENIDOS

2. PERFIL DA ORGANIZAÇÃO

2.1 Missão, visão, propósito e valores	16
2.2 Informações Históricas	19-20
2.3 Propriedade	
2.3.1 Situação de controle	34
2.3.2 Grandes mudanças na propriedade ou controle	35-37
2.3.3 Identificação dos sócios ou acionistas majoritários	35, 37
2.3.4 Ações, suas características e direitos	31, 34, 37-38, 55
2.3.5 Outros Títulos	34

3.1 GOVERNANÇA CORPORATIVA

3.1 Estrutura de governança	33, 48-49, 55-58, 67-68, 102, 117, 121, 131, 146-147, 160, 198, 262
3.2 Conselho de Administração	40-48, 58, 63, 221
3.3 Comitês do Conselho	33, 46-48, 63, 217-220
3.4 Executivos seniores	35, 50-54
3.5 Adesão aos códigos nacionais ou internacionais	55
3.6 Gestão de riscos	48, 52, 55-56, 58-59, 61-66, 107, 117, 147, 240-259, 262-266
3.7 Relacionamento com stakeholders e o público em geral	39-40, 67-68

4. ESTRATEGIA

4.1 Horizontes temporais	213
4.2 Objetivos estratégicos	17, 48, 125, 130
4.3 Planos de investimento	29

5. PESSOAS

5.1 Pessoal	
5.1.1 Número de indivíduos por sexo	122, 273
5.1.2 Número de indivíduos por nacionalidade	274-276
5.1.3 Número de indivíduos por faixa etária	277
5.1.4 Antiguidade trabalhista	277
5.1.5 Número de indivíduos com deficiência	278
5.2 Formalidade trabalhista	278
5.3 Adaptabilidade ao trabalho	278
5.4 Equidade salarial por sexo	
5.4.1 Política de igualdade	121-122
5.4.2 Diferença salarial	122
5.5 Assédio sexual e no local de trabalho	59-61
5.6 Segurança no trabalho	171-176
5.7 Licença pós-parto	119-120, 281-282
5.8 Treinamento e benefícios	115, 119-120, 283
5.9 Política de terceirização	194

6. MODELO DE NEGOCIOS

6.1 Setor industrial	14-15, 67, 76, 78, 80, 82, 225-231
6.2 Negócios	14-15, 25, 76, 96, 110, 182, 184, 214-215
6.3 Partes interessadas	67-69
6.4 Propriedades e instalações	211-212
6.5 Subsidiárias, parceiros e investimentos em outras empresas	
6.5.1 Subsidiárias e parceiros	376-390
6.5.2 Investimento em outras empresas	N/A

7. FORNECEDORES

7.1 Pagamento a fornecedores	195-196
7.2 Avaliação do fornecedor	186-188, 191, 196

8. CONFORMIDADE LEGAL E REGULAMENTAR

8.1 Em relação aos clientes	56
8.2 Em relação aos seus trabalhadores	56, 59
8.3 Ambiental	133-134
8.4 Livre concorrência	56
8.5 Outros	56

9. SOSTENIBILIDAD

9.1 Métricas SASB	56, 84, 88, 126, 137, 140, 149, 162, 164, 166, 168, 179-180
9.2 verificação independente	5, 208

10. EVENTOS RELEVANTES OU ESSENCIAIS

11. COMENTÁRIOS DOS ACIONISTAS E DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO	220
---	-----

12. INFORMAÇÕES FINANCEIRAS



GLOSSÁRIO

ADR: Recibo de Depósito Americano

AFPs: sigla em espanhol para Gestores de Fundos de Pensão Chilenos

ANAC: Agência Nacional de Aviação Civil – Brasil

PERGUNTE: Quilômetros de assentos disponíveis (equivalente ao número de assentos disponíveis multiplicado pela distância percorrida)

ATK: Toneladas-quilômetros disponíveis (equivalente à capacidade total disponível em toneladas multiplicada pela distância voada)

CMF: sigla em espanhol para Comissão do Mercado Financeiro (Chile)

CORSIA: Esquema das Nações Unidas para Compensação e Redução de Carbono na Aviação Internacional

DIP: Debtor-in-Possession, mecanismo de financiamento previsto no Capítulo 11 da lei dos EUA em que os credores de empréstimos têm prioridade no recebimento de títulos)

EBITDA: Lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização

EBITDAR: Lucro antes de juros, impostos, depreciação, amortização e aluguel

GEE: Gases com efeito de estufa

GRI: Iniciativa Global de Relatórios

IATA: Associação Internacional de Transporte Aéreo

IEnvA: Avaliação Ambiental IATA

IFRS: Norma Internacional de Relatório Financeiro

IOSA: Auditoria de Segurança Operacional da IATA
JBA: Acordo Comercial Conjunto

LSA: Lei das Sociedades Anônimas do Chile.

MRO: Manutenção, Reparo e Revisão

NPS: Pontuação do Promotor Líquido

NYSE: Bolsa de Valores de Nova York

ICAO: Organização da Aviação Civil Internacional.

ODS: Objetivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas.

OHI: Índice de Saúde Organizacional

ONU: Organização das Nações Unidas.

OTC: Over-the-counter (os instrumentos financeiros são negociados diretamente entre as partes, fora do âmbito dos mercados organizados)

OTP: Indicador de pontualidade ou pontualidade (mede a capacidade de uma companhia aérea ou

transportadora de operar seus voos ou serviços dentro do horário programado)

SSC: Países de língua espanhola

RASK: Assento-quilômetro disponível (equivalente à eficiência da companhia aérea, obtida pela divisão da receita operacional pelo ASK)

RPK: Passageiro-quilômetro pago (equivalente ao total de passageiros pagos multiplicado pela distância percorrida)

RTK: Receita tonelada-quilômetro (equivalente ao total de toneladas transportadas multiplicado pela distância percorrida)

SEC: Comissão de Valores Mobiliários dos EUA

TDLCL: sigla em espanhol para Tribunal Antitruste Chileno



GARANTIA EXTERNA



INFORME DE SEGURIDAD LIMITADA DEL PROFESIONAL INDEPENDIENTE SOBRE LA INFORMACIÓN DE SOSTENIBILIDAD IDENTIFICADA DE LATAM AIRLINES GROUP S.A.

Santiago, 7 de marzo de 2025

Señores Accionistas y Directores
LATAM Airlines Group S.A.

Alcance

Hemos realizado un trabajo de seguridad limitada de la información de sostenibilidad de LATAM Airlines Group S.A. identificada a continuación, reportada en su Memoria Integrada correspondiente al año terminado al 31 de diciembre de 2024 (Información de Sostenibilidad Identificada). Este trabajo fue realizado por un equipo multidisciplinario.

Información de Sostenibilidad Identificada

La Información de Sostenibilidad Identificada correspondiente al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024, incluye los indicadores GRI y SASB especificados en la sección “Índice de Contenidos GRI y SASB” del Capítulo 11 “Acerca de la Memoria” (páginas 201 a 205) y los datos para el Cuestionario de Sostenibilidad Corporativa (CSA, por sus siglas en inglés) indicados en las páginas 135, 137, 139, 149, 150, 176, 187, 196, 269, 272, 280, 281 de la Memoria Integrada.

Nuestro trabajo de seguridad limitada fue realizado únicamente con respecto a la información al 31 de diciembre de 2024 y no hemos realizado ningún procedimiento con respecto a periodos anteriores o a cualquier otro elemento incluido en la Memoria Integrada 2024 y, por lo tanto, no expresamos ninguna conclusión al respecto.

Criterios

Los criterios utilizados por LATAM Airlines Group S.A. para preparar la Información de Sostenibilidad Identificada se establecen en el Prólogo en página 4 y en la sección “Índice de Contenidos GRI y SASB” del Capítulo 11 “Acerca de la Memoria”, en página 201 de la Memoria Integrada de 2024 (en adelante “los Criterios”), y considera los estándares dispuestos por la Global Reporting Initiative (GRI) y por el Sustainability Accounting Standards Board (SASB).

Responsabilidad de LATAM Airlines Group S.A. por la Información de Sostenibilidad Identificada

La Administración de LATAM Airlines Group S.A. es responsable por la preparación de la Información de Sostenibilidad Identificada de acuerdo con los Criterios. Esta responsabilidad incluye el diseño, implementación y mantención de un control interno relevante para que la preparación de la Información de Sostenibilidad Identificada reportada esté exenta de representaciones incorrectas significativas, ya sea por fraude o error.

Limitaciones inherentes

La ausencia de un cuerpo significativo de prácticas establecidas en las cuales basarse para evaluar y medir la información no financiera permite medidas y técnicas de medición diferentes, aunque aceptables, las cuales pueden afectar la comparabilidad entre entidades. Adicionalmente, la cuantificación de las emisiones de gases de efecto invernadero está sujeta a una incertidumbre inherente debido al conocimiento científico inacabado utilizado para determinar los factores de emisión y los valores necesarios para combinar las emisiones de diferentes gases.

Nuestra independencia y gestión de calidad

Hemos realizado nuestro trabajo de acuerdo con las Normas de Independencia y Requisitos Éticos Internacionales del Código de Ética para Profesionales de la Contabilidad emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Ética para Contadores (IESBA, por sus siglas en inglés) que se basa en los principios fundamentales de integridad, objetividad, competencia profesional y debido cuidado, confidencialidad y conducta profesional.

Nuestra firma aplica el Estándar Internacional de Gestión de Calidad 1, el cual requiere que la firma diseñe, implemente y opere un sistema de gestión de calidad que incluya políticas o procedimientos relacionados con el cumplimiento de requerimientos éticos, estándares profesionales y requerimientos legales y regulatorios aplicables.

Nuestra responsabilidad

Nuestra responsabilidad consiste en expresar una conclusión de seguridad limitada sobre la Información de Sostenibilidad Identificada reportada en la Memoria Integrada de LATAM Airlines Group S.A. basada en los procedimientos que hemos realizado y la evidencia que hemos obtenido. Nuestro trabajo fue efectuado de acuerdo con la Norma Internacional sobre Trabajos de Aseguramiento Distintos de Auditorías o Revisiones de Información Financiera Histórica (ISAE 3000, por su sigla en inglés) del Consejo de Normas Internacionales de Auditoría y Aseguramiento (IAASB, por sus siglas en inglés). Tales normas requieren que planifiquemos y realicemos este trabajo a fin de obtener un nivel de seguridad limitada respecto de que la Información de Sostenibilidad Identificada está exenta de representaciones incorrectas significativas.

Un trabajo de seguridad limitada implica evaluar la idoneidad en las circunstancias del uso de los Criterios por parte de LATAM Airlines Group S.A. como base para la preparación de la Información de Sostenibilidad Identificada reportada en la Memoria Integrada, evaluando los riesgos de representaciones incorrectas significativas, ya sea por fraude o error, respondiendo a los riesgos evaluados según sea necesario en las circunstancias, y evaluando la presentación general de la Información de Sostenibilidad Identificada. Un trabajo de seguridad limitada tiene un alcance sustancialmente menor que un trabajo de seguridad razonable tanto en relación con los procedimientos de evaluación de riesgos, incluyendo el entendimiento del control interno, como a los procedimientos ejecutados en respuesta a los riesgos evaluados.

Los procedimientos que realizamos se basan en nuestro juicio profesional e incluyeron indagaciones, observación de procesos realizados, inspección de documentos, procedimientos analíticos, la evaluación de la pertinencia de los métodos de cuantificación y políticas de reporte, y reconciliación con los registros subyacentes.

Dadas las circunstancias del trabajo, al realizar los procedimientos enumerados anteriormente, nosotros:

- Realizamos consultas a los responsables de la Información de Sostenibilidad Identificada;
- Comprendimos el proceso para recopilar y reportar la Información de Sostenibilidad Identificada;
- Realizamos pruebas sustantivas limitadas sobre la base de la Información de Sostenibilidad Identificada para verificar que los datos se hayan medido, registrado, cotejado e informado adecuadamente y sean consistentes con sus documentos de respaldo y/o provienen de fuentes que cuentan con soportes verificables;
- Comprobamos que la información financiera incluida como parte de la Información de Sostenibilidad Identificada se deriva ya sea de registros contables, o de estados financieros auditados por una firma de auditores independientes al 31 de diciembre de 2024.

Los procedimientos efectuados en un trabajo de seguridad limitada difieren en su naturaleza y oportunidad respecto a un trabajo de seguridad razonable y tienen un alcance menor que dicho tipo de trabajos. Como resultado, el nivel de seguridad obtenido en un trabajo de seguridad limitada es sustancialmente menor que la seguridad que se habría obtenido si hubiéramos realizado un trabajo de seguridad razonable. Por lo tanto, no expresamos una opinión de seguridad razonable sobre si la Información de Sostenibilidad Identificada reportada en la Memoria Integrada de LATAM Airlines Group S.A. ha sido preparada, en todos los aspectos significativos, de acuerdo con los Criterios.

Conclusión de seguridad limitada

Basados en los procedimientos que hemos realizado y la evidencia que hemos obtenido, nada ha llamado nuestra atención que nos haga creer que la Información de Sostenibilidad Identificada reportada en la Memoria Integrada de LATAM Airlines Group S.A. al 31 de diciembre de 2024 no está preparada, en todos los aspectos significativos, de acuerdo con los Criterios.

DocuSigned by:



6FFCA6E397DF4DC...

Héctor Cabrera M.
Socio

PricewaterhouseCoopers



INFORME DE REVISIÓN INDEPENDIENTE DE ESTUDIO DOBLE MATERIALIDAD 2023 LATAM

Sr.
Juan José Tohá,
Director Asuntos Corporativos y Sostenibilidad
LATAM Airlines
Presente

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

De nuestra consideración:

Hemos realizado la revisión de los siguientes aspectos del Estudio de Doble Materialidad realizado por LATAM Airlines Group S.A (L A T A M) :

Estándar y alcance

La revisión del estudio de doble materialidad se hizo conforme al Estándar de Informes de Sostenibilidad Empresarial (ESRS), iniciativa del Grupo Asesor Europeo de Informes Financieros (EFRAG) en colaboración con el Consejo de Normas de Información sobre Desarrollo Sostenible (CDRS) de la Comisión Europea. El estándar ESRS incorpora criterios tanto de elaboración, como de divulgación. Esta revisión independiente se limita únicamente al análisis de los criterios de elaboración. Los requisitos asociados a la etapa de divulgación no fueron considerados en el alcance del proceso de elaboración del estudio de doble materialidad y, por tanto, tampoco de la revisión independiente.

Proceso de revisión independiente

Nuestro trabajo de revisión ha consistido en el análisis de las evidencias entregadas por LATAM para respaldar el ejercicio que realizó para su estudio de doble materialidad. En cada uno de los pasos, se analizó la evidencia respectiva para entender cómo se llevó a cabo el análisis y si este se alineó con lo requerido por el ESRS y ESRS 2. Para esta revisión se examinó la aplicación de procedimientos analíticos y pruebas de estudio que se describen a continuación:

- Nos reunimos con la contraparte encargada de elaborar el estudio de doble materialidad para aclarar dudas y revisar la metodología aplicada.
- Analizamos las evidencias presentadas para verificar el proceso de análisis, incluyendo la aplicación metodológica, los resultados obtenidos y las partes involucradas en el proceso.
- Realizamos pruebas de revisión de la información cuantitativa y cualitativa, asegurándonos de que se cumplieran los requisitos metodológicos establecidos por el estándar.

Conclusiones

Como resultado del proceso de revisión independiente, habiendo evaluado aquellos criterios mencionados en el Estándar de Informes de Sostenibilidad Empresarial (ESRS), podemos concluir que se han presentado las evidencias para señalar que el Estudio de Doble Materialidad conducido por LATAM se realizó siguiendo las directrices establecidas en el ESRS 1 y ESRS 2. En específico, se revisan de conformidad los siguientes criterios del estándar ESRS 1 3; 3.1; 3.2; 3.3; 3.4; 3.5; 3.6; 3.7 y ESRS 2 SBM-3; IRO-1; IRO-2.

Agradecemos la cooperación y disposición de LATAM durante el proceso de revisión. Si tiene alguna pregunta o requiere más información, no dude en contactarnos.

Atentamente,

Manuel Gálvez
Socio
21 de marzo, 2024

Nota: La carta corresponde a la verificación del año anterior (2023) debido a que se ha definido mantener el análisis de doble materialidad anterior sin cambios.

12

_ANEXOS

- 211** QUEM SOMOS
- 216** GOVERNANÇA CORPORATIVA
- 225** NOSSO NEGÓCIO
- 260** FORNECEDORES
- 261** COMPROMISSO COM A SUSTENTABILIDADE
- 273** EMPREGADOS
- 284** SOBRE O RELATÓRIO



QUEM SOMOS

GRI 2-1

LATAM AIRLINES GROUP S.A.

RUT: 89.862.200-2

LOCALIZAÇÃO: SANTIAGO (CHILE)

NOMES COMERCIAIS: LATAM AIRLINES, LATAM AIRLINES GROUP, LATAM GROUP, LAN AIRLINES, LAN GROUP E/OU LAN.

CONSTITUIÇÃO JURÍDICA

Foi constituída como Sociedade Limitada por escritura pública datada de 30 de dezembro de 1983 perante o Notário Eduardo Avello Arellano; um extrato desta escritura está registrado no Registro Comercial de Santiago na página 20.341 item 11.248 do ano de 1983, e publicado no Diário Oficial em 31 de dezembro de 1983.

Conforme escritura pública datada de 20 de agosto de 1985, outorgada pelo Cartório Miguel Garay Figueroas, a empresa passou a ser uma Sociedade Anônima denominada Línea Aérea Nacional Chile S.A. (hoje LATAM Airlines Group S.A.) que, por disposição expressa da lei N° 18.400, tem a qualidade de continuadora legal da empresa estatal criada no ano de 1929 com o nome de Línea Aérea Nacional de Chile, em virtude das concessões aeronáuticas e de radiocomunicações, direitos de tráfego e demais concessões administrativas.

OBJETIVO DA EMPRESA

● Comercializar transporte aéreo e/ou terrestre em qualquer de suas modalidades, seja de passageiros, carga, mala postal e tudo o que direta ou indiretamente se relacione com essa atividade, dentro ou fora do País, por conta própria ou de terceiros.

● Prestar serviços relacionados à manutenção e reparação de aeronaves próprias ou de terceiros.

● Desenvolver e operar outras atividades derivadas e/ou relacionadas, conectadas, contribuintes ou complementares ao objeto social da empresa;

● Comércio e desenvolvimento de atividades relacionadas a viagens, turismo e hospedagem.

● Desenvolver e operar outras atividades derivadas e/ou relacionadas, conectadas, contribuintes ou complementares ao objeto social da empresa;

● Participar de parcerias de qualquer natureza que permitam à empresa atingir seus objetivos.

IMÓVEIS, INSTALAÇÕES E EQUIPAMENTOS

NCG 519: 6.4.I PROPRIEDADES E INSTALAÇÕES

Chile

Sede: A principal instalação corporativa está localizada em Las Condes, onde 6.750 m² são alugados para os escritórios executivos em um local central de Santiago, Chile. Este espaço é distribuído em sete andares ao longo de um edifício.

Base de Manutenção: A base de manutenção de 162.500 m² está localizada em um local de propriedade do grupo LATAM dentro do Aeroporto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez. Esta instalação contém nosso hangar de aeronaves (12.000 m²), armazéns (10.000 m²), oficinas (5.300 m²) e escritórios (11.000 m²), outros espaços (22.500 m²), bem como uma área de estacionamento de aeronaves de 98.000 m² capaz de acomodar até dezessete aeronaves de curta distância. Além disso, o grupo LATAM aluga da Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel S.A. aproximadamente 6.320 m² de espaço dentro do Aeroporto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez para fins operacionais e de serviço.

Outras instalações: O grupo LATAM possui 58.000 m² de terra e um edifício no lado oeste do Aeroporto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez que abriga um centro de treinamento de voo. Esta instalação possui três simuladores de voo completos (que não são propriedade da LATAM), um para Boeing 787 e dois para aeronaves Airbus A320. Além disso, o grupo LATAM possui 388.000 m² de terra não utilizada.



A Fast Air Almacenes de Carga S.A., uma de nossas afiliadas que opera armazéns alfandegários de importação, utiliza um armazém de 10.500 m² localizado no Aeroporto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez.

Brasil

Sede: As principais instalações da LATAM Airlines Brasil estão localizadas em São Paulo, em hangares dentro do Aeroporto de Congonhas e nas proximidades. No Aeroporto de Congonhas, a LATAM Airlines Brasil aluga instalações de escritórios em hangares convertidos pertencentes à INFRAERO (Administradora Local do Aeroporto). Essas instalações abrangem uma área de aproximadamente 38.807 m².

Sede da Presidência: A Sede da Academia de Presidência e Serviço está localizada na Rua Ática, a cerca de 2,5 km do Aeroporto de Congonhas. Este imóvel, de propriedade da LATAM Airlines Brasil, é utilizado para seleção de recursos humanos, serviços médicos, treinamentos, mock-ups e escritórios. A Academia de Serviço compreende 15.342 m² de área de terreno e 9.032 m² de área construída.

Base de Manutenção: A unidade de Manutenção, Reparo e Revisão (MRO), localizada na cidade de São Carlos, no estado de São Paulo, é um dos ativos de infraestrutura mais importantes da LATAM Airlines Brasil. A unidade abrange uma área total de 120 hectares, incluindo reserva legal e área de preservação. Nossa MRO tem 97.500 m² de área construída, compreendendo oito hangares, com a construção em andamento do Hangar 9, que adicionará mais 5.000 m², bem como 11.000 m² de área de pátio.

Além disso, a LATAM Airlines Brasil opera nos Hangares II e V no Aeroporto de Congonhas, arrendados da INFRAERO. Esta instalação cobre 23.886 m² de escritórios e hangares e acomoda aproximadamente 1.300 estações de trabalho. Ela também serve como base para operações críticas, incluindo manutenção de aeronaves, compras, logística de materiais aeronáuticos e departamentos de retrofitting.

Outras instalações: Em São Paulo, a LATAM Airlines Brasil conta com outras instalações, entre elas um edifício de call center com 3.199 m², distribuídos em cinco andares (mais térreo e subsolo) que atualmente abriga cerca de 272 estações de trabalho e salas de apoio (reuniões/treinamentos/refeitório/coordenação) às operações de reservas de call center e demais serviços de back office da ABSA.

Em Guarulhos, a LATAM tem uma área total de aproximadamente 12.649 m² distribuídos dentro do terminal de passageiros, incluindo áreas como check-in, venda de passagens, check-out, áreas de operações, uma Sala VIP e espaços de manutenção de aeronaves. O Complexo de Hangares adiciona uma área de 65.080 m². O terminal de carga tem 252 m² de escritório e 17.215 m² de área aberta. Nossa área de suprimentos do centro de distribuição ocupa 3.030 m².

Novas instalações: A LATAM Airlines Brasil concluiu diversos projetos de infraestrutura no Brasil durante 2024, incluindo:

- Melhorias e adaptações no Aeroporto GRU para alinhamento com os padrões de qualidade atualizados.

- Progresso contínuo no projeto para modernizar a comunicação visual em terminais de carga.

- Lançamento de projeto para adaptação de edifícios não administrativos e garantia de conformidade com normas de acessibilidade.

- Implementação de um novo terminal de carga em Vitória da Conquista para atender às crescentes demandas operacionais.

- Início das obras de construção de um hangar de manutenção de última geração (Hangar 9) na unidade MRO de São Carlos.

- Início dos estudos e planejamento do projeto para reorganização e otimização das áreas operacionais do Aeroporto de Congonhas.

OUTROS LOCAIS

Ocupamos um terreno de 36,3 acres no Aeroporto Internacional de Miami que nos foi alugado sob um contrato de concessão pelo Departamento de Aviação de Miami-Dade. Nossas instalações incluem um edifício corporativo de 13.609 m², um armazém de carga de 115.824 m² (incluindo 35.561 m² de área refrigerada) e uma plataforma de estacionamento de aeronaves de 238.658 m². Essas instalações foram construídas e agora estão alugadas para nós sob um contrato de longo prazo pela AeroTerm, uma divisão da RealTerm. Para o ano encerrado em 2024, pagamos US\$ 11,5 milhões em aluguel sob os arrendamentos anteriores.

Em fevereiro de 2014, a Empresa firmou um contrato de arrendamento com o Condado de Miami-Dade cobrindo aproximadamente 1,81 acres de terra localizados no terreno do Aeroporto Internacional de Miami. O arrendamento tem um prazo de 30 anos com um custo total anual de terra de US\$ 239.671. Sob o arrendamento, mantivemos o direito de construir uma instalação de hangar nas instalações arrendadas.

A Companhia concluiu a construção em novembro de 2015 e o hangar está em operação desde junho de 2016. A propriedade tem um espaço de manutenção de aeronaves de 15.479 m², suficiente para abrigar uma aeronave Boeing 777, além de uma área de 9.888 m² designada para espaço de escritório. O investimento total neste hangar em construção e despesas relacionadas pela LATAM foi de US\$ 16,5 milhões.

Além disso, a LATAM Airlines Paraguai possui 2 hangares no Aeroporto Silvio Pettrossi, na cidade de Assunção, com uma área de 37.535 m², atualmente fora de uso.

A LATAM Airlines Peru está em processo de construção de novas instalações aeroportuárias cobrindo 4.000 m² e uma plataforma de manutenção de aeronaves cobrindo 65.000 m². Ambos os projetos estão sendo desenvolvidos no novo Aeroporto Jorge Chavez na cidade de Lima.

Vida útil dos ativos:

NCG 519: 4.1 HORIZONTES DE TEMPO

Método usado para estimar a depreciação de propriedades, instalações e equipamentos:

	VIDA ÚTIL (ANOS)		
	MÉTODO DE DEPRECIAÇÃO	MÍNIMO	MÁXIMA
Edifícios	Linear sem valor residual	20	50
Planta e Equipamento	Linear, com valor residual de 20% na frota de curto curso e 36% na frota de longo curso (*)	5	30
Equipamentos de tecnologia da informação	Linear sem valor residual	5	10
Instalações fixas e acessórios	Linear sem valor residual	10	10
Veículos motorizados	Linear sem valor residual	10	10
Melhorias em arrendamento	Linear sem valor residual	5	8
Ativos de direito de uso	Linear sem valor residual	1	5

(*) Exceto para as frotas Boeing 767-300ER, Boeing 777-300ER, Airbus A320 Family e Boeing 767-300F, que têm um valor residual menor devido à extensão de suas vidas úteis para 22, 23, 25 e 30 anos, respectivamente. Além disso, certos componentes técnicos são depreciados com base em ciclos e horas voadas.
Nota: Veja mais em Demonstrações Financeiras, Nota 16 – IMOBILIZADO.



**MARCAS, PATENTES, LICENÇAS E
FRANQUIAS ETC.**

NCG 519: 6.2.V, 6.2.VI Y 6.2.VII NEGÓCIOS
GRI 2-1

A LATAM Airlines Group S.A foi registrada e/ou renovada na Argentina, Austrália, Bolívia, Brasil, Canadá, Chile, China, Colômbia, Costa Rica, Cuba, República Dominicana, Equador, El Salvador, União Europeia, Guatemala, Honduras, Hong Kong, Índia, Japão, México, Nicarágua, Nova Zelândia, Panamá, Paraguai, Peru, Coreia do Sul, Taiwan, Uruguai, Estados Unidos, Reino Unido e Venezuela.

A LATAM AIRLINES foi registrada e/ou renovada na Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, China, Colômbia, Costa Rica, Cuba, República Dominicana, Equador, El Salvador, União Europeia, Guatemala, Honduras, Índia, Japão, México, Nicarágua, Panamá, Paraguai, Peru, Coreia do Sul, Espanha, Taiwan, Reino Unido, Uruguai e Venezuela.

A LATAM AIRLINES BRASIL foi registrada e/ou renovada no Brasil; a LATAM AIRLINES ARGENTINA foi registrada e/ou renovada na Argentina; a LATAM AIRLINES COLOMBIA foi registrada e/ou renovada na Colômbia; a LATAM AIRLINES ECUADOR foi registrada e/ou renovada no Equador; a LATAM AIRLINES PARAGUAY foi registrada e/ou renovada no Paraguai e a LATAM AIRLINES PERU foi registrada e/ou renovada no Peru.

A LAN foi registrada e/ou renovada na Argentina, Austrália, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Costa Rica, Cuba, República Dominicana, Equador, El Salvador, União Europeia, Guatemala, Honduras, Hong Kong,

Índia, Japão, México, Nicarágua, Nova Zelândia, Panamá, Paraguai, Peru, Coreia do Sul, Taiwan, Uruguai, Estados Unidos, Reino Unido e Venezuela.

LAN AMERICA foi registrada e/ou renovada na Bolívia; LAN BOLIVIA foi registrada e/ou renovada na Bolívia; LAN CHILE foi registrada e/ou renovada no Chile, Argentina, Paraguai, Peru, Reino Unido, União Europeia; LANPERU foi registrada e/ou renovada na Costa Rica; Paraguai, Venezuela; LAN PERU foi registrada e/ou renovada no Brasil e Peru;

TAM foi registrada e/ou renovada na Argentina, Brasil, China, Colômbia, Coreia do Sul, Hong Kong, Macau, México, Paraguai, Peru, Reino Unido, União Europeia, Uruguai, Estados Unidos e Venezuela; e LANTAM GRUPO LATAM AIRLINES foi registrado e/ou renovado no Equador. LATAM CORPORATE foi registrado e/ou renovado na Argentina, Bolívia, Colômbia, Chile, Costa Rica, Equador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicarágua, Panamá, Paraguai, Peru, República Dominicana, União Europeia, Reino Unido e Uruguai.

A LATAM LINEAS AEREAS foi registrada e/ou renovada na Argentina, Chile, Colômbia, Equador e Peru; a LATAM MRO foi registrada e/ou renovada na Argentina; Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, México, Paraguai, Peru, União Europeia, Reino Unido, Uruguai, Estados Unidos e Venezuela.

A LATAM CARGO foi registrada e/ou renovada e/ou renovada na Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, México, Paraguai, Peru, União Europeia, Reino Unido, Uruguai, Estados Unidos e Venezuela; A LATAM CARGO BRASIL foi registrada e/ou renovada no Brasil; A LATAM CARGO COLOMBIA

foi registrada e/ou renovada na Colômbia; A LINEA AÉREA CARGUERA DE COLOMBIA foi registrada e/ou renovada na Colômbia; A LATAM CARGO MEXICO foi registrada e/ou renovada no México; A LAN CARGO MEXICO foi registrada e/ou renovada no México; A ABSA foi registrada e/ou renovada no Chile; A LAN CARGO COLOMBIA foi registrada e/ou renovada na Colômbia; A LAN ECUADOR foi registrada e/ou renovada no Equador, Reino Unido e União Europeia; A TAM CARGO foi renovada no Brasil e na Venezuela; A TAM CARGO CONVENCIONAL foi registrada e/ou renovada no Brasil.

O LATAM CARGO GROUP foi registrado e/ou renovado na Argentina, Colômbia, Costa Rica, Equador, Guatemala, México, Paraguai, Peru, Uruguai, Austrália, Brasil, Canadá, China, União Europeia, Índia, Reino Unido e Estados Unidos.

A LATAM CARGO ACERCANDO OPORTUNIDADES foi registrada e/ou renovada no Peru; ACERCANDO OPORTUNIDADES foi registrada e/ou renovada no Equador e na Colômbia; A LATAM CARGO BRINGING OPPORTUNITIES CLOSER foi registrada e/ou renovada nos Estados Unidos; A LATAM CARGO APROXIMANDO OPORTUNIDADES foi registrada e/ou renovada no Brasil; A CHILLCARGO foi registrada e/ou renovada no Chile.

A LATAM FIDELIDADE foi registrada e/ou renovada na Argentina, Austrália, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, México, Nova Zelândia, Paraguai, Peru, União Europeia, Reino Unido, Uruguai e Estados Unidos; A FIDELIDAD foi registrada e/ou renovada na Argentina; A FIDELIDADE foi registrada e/ou renovada na Argentina e no Brasil.

O LATAM PASS foi registrado e/ou renovado na Argentina, Austrália, Bolívia, Brasil, Chile, Canadá, Colômbia, Equador, México, Nova Zelândia, Paraguai, Peru, União Europeia, Reino Unido, Uruguai, Estados Unidos e Venezuela; O LATAM PASS MILES foi registrado e/ou renovado na Nova Zelândia e Austrália; O LAN PASS foi registrado e/ou renovado no Chile, Argentina, Brasil, Colômbia, México e Uruguai; O LATAM TOURS foi registrado e/ou renovado na Argentina, Chile, Colômbia, Equador e Peru; O LATAM TRADE foi registrado e/ou renovado na Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Costa Rica, Equador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicarágua, Panamá, Paraguai, Peru, República Dominicana, União Europeia, Reino Unido e Uruguai; O LATAM TRAVEL foi registrado e/ou renovado na Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, México, Paraguai, Peru, União Europeia, Reino Unido, Uruguai, Estados Unidos e Venezuela; O LATAM TRAVEL SOLUTIONS foi registrado e/ou renovado no Panamá; A LATAM VIAGENS foi registrada e/ou renovada no Brasil; a TAM VIAGENS foi renovada no Brasil e na Venezuela; a TAM VACATIONS foi renovada na Argentina e no Brasil; a DESTINOS LANTOURS foi registrada e/ou renovada no Peru.

LATAM, JUNTOS MÁS LEJOS foi registrado e/ou renovado na Argentina, Chile e Equador; LATAM, TOGETHER, FURTHER foi registrado e/ou renovado na Austrália, Nova Zelândia, Reino Unido e União Europeia.

LATAMPLAY foi registrado e/ou renovado na Argentina, Brasil, Chile, Colômbia e Equador; LATIN AIRLINE NETWORK foi registrado e/ou renovado no Chile; LIBREVOLADOR foi registrado e/ou renovado na Bolívia, Chile, Equador, Paraguai e Peru; LIBREVOLADORES foi registrado e/ou renovado na Bolívia, Chile,

Equador, Paraguai e Peru; LÍDERES DEL SERVICIO foi registrado e/ou renovado na Argentina.

LATAM AIRLINES, SANS FRONTIÈRES foi registrada e/ou renovada na França; LATAM AIRLINES, GRENZENLOS foi registrada e/ou renovada na Alemanha; LATAM AIRLINES, SIN FRONTERAS foi registrada e/ou renovada na Espanha; LATAM, SIN FRONTERAS foi registrada e/ou renovada na Argentina, Bolívia, Chile, Colômbia, Costa Rica, Cuba, Equador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicarágua, Panamá, Paraguai, Peru, República Dominicana, Uruguai e Venezuela. LATAM AIRLINES, SENZA FRONTIERE foi registrada e/ou renovada na Itália.

LATAM, SOSTENIBILIDADE: UN DESTINO NECESARIO foi registrado e/ou renovado na União Europeia; LATAM UN DESTINO NECESARIO foi registrado e/ou renovado na Argentina, Chile, Colômbia, Equador, México e Peru; LATAM A NECESSARY DESTINATION foi registrado e/ou renovado no Reino Unido e nos Estados Unidos; LATAM DESTINADAS A ESTAR JUNTAS foi registrado e/ou renovado na Colômbia e no Peru.

LATAM VUELA NEUTRAL foi registrado e/ou renovado na Bolívia, Colômbia, México, Peru, União Europeia e Uruguai; SOSELVA foi registrado e/ou renovado no Peru; POSITIVE FS POSITIVE FLIGHT SPECIFIC foi registrado e/ou renovado no Canadá.

LATAM RECICLE SUA VIAGEM foi registrado e/ou renovado no Brasil e na União Europeia; LATAM RECICLA TU VIAJE foi registrado e/ou renovado na Argentina, Bolívia, Chile, Colômbia, Equador, México, Peru, União Europeia, Paraguai e Uruguai.

LATAM 1+1 COMPENSAR PARA CONSERVAR foi registrado e/ou renovado na Argentina, Brasil, Chile, Equador, México e União Europeia. LATAM 1+1 OFFSET TO CONSERVE foi registrado e/ou renovado na Austrália, Canadá, Reino Unido, Nova Zelândia e Estados Unidos. LATAM SEGUNDO VUELO foi registrado e/ou renovado na Argentina, Bolívia, Chile, Colômbia, Equador, México, Paraguai, Peru, União Europeia e Uruguai; LATAM SECOND FLIGHT foi registrado e/ou renovado na Austrália, Reino Unido, Estados Unidos, Canadá e Nova Zelândia.

LATAM AVIÃO SOLIDÁRIO foi registrado e/ou renovado na Argentina, Bolívia, Chile, Colômbia, Equador, União Europeia, México, Peru, Paraguai e Uruguai; LATAM AVIÃO SOLIDÁRIO foi registrado e/ou renovado no Brasil.

VOLAMOS POR TI foi registrado e/ou renovado Colômbia; EN LATAM VOLAMOS POR TI foi registrado e/ou renovado Colômbia.

A CYBER LATAM foi registrada e/ou renovada no Chile.

A TAM solicitou registro de marca, registrou ou renovou as seguintes marcas no Brasil: AJATO, BUSINESS CLASSIC, BUSINESS PLUS, CLASSIC FIDELIDADE, FIRST, LATAM, LATAM 1+1 COMPENSAR PARA CONSERVAR, LATAM AIRLINES, LATAM AIRLINES BRASIL, LATAM AVIÃO SOLIDÁRIO, LATAM CARGO, LATAM CARGO APROXIMANDO OPORTUNIDADES, LATAM CARGO BRASIL, LATAM DESTINADAS A ESTAREM JUNTAS, LATAM FIDELIDADE, LATAM LINHAS AÉREAS, LATAM MRO, LATAM PASS, LATAM RECICLE SUA VIAGEM, LATAM SEGUNDO VOO, LATAM SEM FRONTEIRAS, LATAM SEXTAS COMPENSAM, LATAM TRADE,

LATAM TRAVEL, LATAM VIAGENS, CARTEIRA LATAM, LATAMPLAY, LOGO ASOCIADO A MARCA LATAM, MAX, MEGA PROMO, MERCADO LATAM, MUSEU TAM, PAIXÃO PELO RIO TAM, PROMO, RED REPORT, RELAX, TAM, TAM AIRLINES, TAM BUSCA PREÇO, TAM CARGO, TAM CARGO CONVENCIONAL, TAM CARGO PRÓXIMO DIA, TAM CARGO PRÓXIMO VÔO, TAM ESPAÇO +, TAM ESPAÇO MAIS, TAM EXPRESS, TAM MILOR, TAM PREMIUM BUSINESS, TAM PREMIUM ECONOMY, TAM BUSCA POR PREÇO, TAM TARIFA LIGHT, TAM TARIFA MAX, TAM TARIFA PROMO, TAM TARIFA TOP, TAM VACATIONS, TAM VIAGENS, UM DESTINO NECESSÁRIO e VAMOS LATAM

SEGUROS

NCG 519: 6.2 NEGÓCIOS

Seguro de Aviação

O grupo LATAM conta com um programa de Seguro de Aviação que inclui cobertura de casco e responsabilidade civil, garantindo proteção contra os riscos inerentes às operações de aviação. Esta apólice fornece cobertura para danos a aeronaves, motores e peças, além de incluir também responsabilidade civil de terceiros, como passageiros e carga.

Este seguro é gerido em colaboração com o Grupo IAG, que inclui a British Airways, a Iberia e suas subsidiárias e franqueadas. Como resultado, o aumento dos volumes negociados permitiu uma melhor cobertura e acesso a condições mais competitivas em termos de custos.

Seguro Geral

Adicionalmente, o grupo LATAM possui apólices de seguros gerais que cobrem diversos riscos que podem impactar seus ativos e patrimônio. Neste contexto, possui um plano de cobertura multirriscos projetado para proteger contra danos e perdas resultantes de incêndios, desastres naturais, roubos e outros incidentes.

Seguro Automotivo e de Responsabilidade Civil

O grupo LATAM também conta com seguros automotivos e de responsabilidade civil, fortalecendo ainda mais sua proteção contra potenciais contingências. Além disso, para resguardar o bem-estar de sua equipe, a empresa oferece seguros de vida, saúde suplementar e acidentes para seu pessoal.

GOVERNANÇA CORPORATIVA

Acordo de acionistas

Na ou por volta da "Data Efetiva" da saída do grupo LATAM do processo de falência nos Estados Unidos, de acordo com os termos e condições do "Plano de Reorganização" que foi aprovado e confirmado em 18 de junho de 2022 pelo Tribunal de Falências no referido processo de reorganização, os Credores do Backstop e os Acionistas do Backstop do referido Plano de Reorganização celebraram um Acordo de Acionistas que prevê, entre outras coisas, que:

● Por um período de dois anos após a Data Efetiva, as partes do Acordo de Acionistas votarão suas ações de forma que o Conselho de Administração do LATAM Airlines Group seja composto, tanto inicialmente quanto no preenchimento de quaisquer vagas nele existentes, por nove diretores, que de acordo com a lei chilena, serão nomeados da seguinte forma:

- Cinco diretores, incluindo o vice-presidente do Conselho de Administração do Grupo LATAM Airlines, indicados pelos Credores do Backstop; e
- Quatro diretores, incluindo o presidente do Conselho de Administração do LATAM Airlines Group (que deverá ser um cidadão chileno), indicados pelos Acionistas do Backstop.

● Durante os primeiros cinco anos após a Data Efetiva, no caso de liquidação ou dissolução da LATAM Airlines Group S.A., as recuperações sobre as ações entregues em troca das Novas Notas Conversíveis Classe B, na medida em que a opção de conversão sob as mesmas seja exercida, serão subordinadas a qualquer direito de recuperação para quaisquer ações entregues ou a serem entregues mediante a conversão das Novas Notas Conversíveis Classe A ou Novas Notas Conversíveis Classe C, em cada caso detidas pelos Credores de Backstop na Data Efetiva.

ACORDOS DE VOTAÇÃO, TRANSFERÊNCIAS E OUTROS ACORDOS

Acordos de Votação

As partes do acordo de acionistas da Holdco I e do acordo de acionistas da TAM concordaram em votar suas ações com direito a voto da Holdco I e ações da TAM para dar efeito aos acordos com relação à representação no conselho de diretores da TAM discutidos acima.

Restrições de transferência

Conforme previsto nos acordos de acionistas acima mencionados, a TEP Chile S.A. ("TEP Chile") pode vender todas as ações com direito a voto da Holdco I

de sua propriedade beneficiária como um bloco, sujeito à satisfação das disposições de venda em bloco, se ocorrer um evento de liberação (conforme descrito abaixo). Um "evento de liberação" ocorrerá se (i) ocorrer um aumento de capital da LATAM Airlines Group, (ii) a TEP Chile não exercer integralmente os direitos de preferência concedidos a ela pela lei aplicável no Chile com relação a tal aumento de capital em relação a todas as suas ações ordinárias restritas da LATAM Airlines Group e (iii) após tal aumento de capital ser concluído, o indivíduo designado pela TEP Chile para eleição ao conselho de administração da LATAM Airlines Group com a assistência do Cueto Group não for eleito ao conselho de administração da LATAM Airlines Group. Como resultado da implementação da reestruturação estabelecida em nosso Plano de Reorganização, ocorreu um "evento de liberação". No entanto, nenhuma venda das ações com direito a voto da Holdco I de propriedade beneficiária da TEP Chile foi implementada.

Restrição à transferência de ações da TAM

A LATAM concordou no acordo de acionistas da Holdco I em não vender ou transferir quaisquer ações da TAM para qualquer pessoa (exceto nossas afiliadas) a qualquer momento em que a TEP Chile possuir quaisquer ações com direito a voto da Holdco I. No entanto, a LATAM terá o direito de efetuar tal venda

ou transferência se, ao mesmo tempo em que tal venda ou transferência, a LATAM (ou seu cessionário) adquirir todas as ações com direito a voto da Holdco I detidas beneficentemente pela TEP Chile por um valor igual à base tributária atual da TEP Chile em tais ações e quaisquer custos que a TEP Chile seja obrigada a incorrer para efetuar tal venda ou transferência. A TEP Chile nos concedeu irrevogavelmente o direito atribuível de comprar todas as ações com direito a voto da Holdco I detidas beneficentemente pela TEP Chile em conexão com qualquer venda desse tipo.

Opção de conversão

De acordo com o acordo de acionistas da Holdco I, temos o direito unilateral de converter nossas ações sem direito a voto da Holdco I em ações com direito a voto da Holdco I na extensão máxima permitida por lei e de aumentar nossa representação nos conselhos de administração da TAM e da Holdco I se e quando permitido de acordo com as leis de controle de propriedade estrangeira no Brasil e outras leis aplicáveis se a conversão não tiver um efeito adverso (conforme definido acima na seção "-Restrições de Transferência"). Em fevereiro de 2019, concluímos os procedimentos para a troca de ações da Holdco I S.A., por meio da qual a LATAM Airlines Group SA aumentou sua participação indireta na TAM S.A., de 48,99% para 51,04%. Esta transação foi realizada de

acordo com a Medida Provisória nº 863/2018 emitida pelo CADE em 13 de dezembro de 2018, por meio da qual é permitida a participação de até 100% de capital estrangeiro em companhias aéreas no Brasil.

Se pudermos comprar e/ou converter nossas ações e não exercermos nosso direito de fazê-lo em tempo hábil, os acionistas controladores da TAM terão o direito de nos vender suas ações com direito a voto da Holdco I por um valor igual à contraprestação da venda.

Aquisições 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 fusão serão feitas pela Holdco I.

RELATÓRIO ANUAL DE GESTÃO DO COMITÊ DE ADMINISTRAÇÃO

NCG 519: 3.3 COMITÊS DO CONSELHO E 10. COMENTÁRIOS DOS ACIONISTAS E DO COMITÊ DE DIRETORES

De acordo com o disposto no número 5 do parágrafo 8º do artigo 50 bis da Lei nº 18.046 sobre Sociedades Anônimas, o Comitê de Administração da LATAM Airlines Group S.A. (a “Companhia”, a “Companhia” ou “LATAM”), procede à emissão do seguinte relatório anual sobre sua gestão referente ao ano de 2024.

I. INTEGRAÇÃO DO COMITÊ DE ADMINISTRAÇÃO

Desde 2 de maio de 2024, o Comitê de Diretores da Companhia é composto por Frederico Curado,

Sonia J.S. Villalobos e Michael Neruda, com apenas o primeiro, que também é o Presidente do Comitê de Diretores, tendo status de diretor independente segundo a lei chilena.

Os diretores foram eleitos em Assembleia Geral Ordinária realizada em 25 de abril de 2024 para um mandato de dois anos, de acordo com o disposto no estatuto social da Companhia.

II. RELATÓRIO DAS ATIVIDADES DO COMITÊ

Durante o ano fiscal de 2024, o Comitê de Administração se reuniu em 16 ocasiões, a fim de exercer suas faculdades e cumprir seus deveres de acordo com o artigo 50 Bis da Lei nº 18.046 sobre Sociedades Anônimas, bem como revisar ou avaliar outros assuntos que o Comitê de Administração considerou necessários.

Os principais tópicos discutidos são relatados abaixo.

Revisão do balanço e das demonstrações financeiras

O Comitê de Administração examinou e revisou as demonstrações financeiras da Companhia em 31 de dezembro de 2023, bem como no encerramento dos trimestres findos em 31 de março, 30 de junho e 30 de setembro de 2024, na reunião extraordinária de 22 de fevereiro e nas sessões ordinárias de 18 de janeiro, 2 de maio, 7 de agosto, 6 de novembro e 3 de dezembro de 2024, respectivamente, incluindo os relatórios dos Auditores Externos da Companhia, PriceWaterhouseCoopers Consultores Auditores Compañía Limitada ("PwC"), que participaram de todas as sessões.

Revisão de relatórios de imparidade

Nas sessões realizadas em 22 de fevereiro, 2 de maio, 7 de agosto e 6 de novembro de 2024, o Comitê de Administração discutiu questões relacionadas à análise de indícios de impairment sobre determinados ativos incluídos nas demonstrações financeiras da unidade geradora de caixa Transporte Aéreo. Foram discutidos os resultados dos testes de impairment em 31 de dezembro de 2023, bem como a análise de indícios de impairment em 31 de março, 30 de junho de 2024 e 30 de setembro, concluindo que não há indícios de deterioração que justifiquem a necessidade de a Companhia realizar testes adicionais naquela data, nem realizar ajuste contábil dos ativos na data do teste.

Sistemas de compensação para executivos e trabalhadores

Nas sessões de 2 de maio e 20 de dezembro de 2024, o Comitê analisou as atuais políticas e sistemas de remuneração e a atualização dos planos de remuneração dos principais executivos e trabalhadores da Companhia, incluindo o Programa de Incentivos Corporativos (CIP).

Auditoria Interna

Na sessão realizada em 18 de janeiro, foi aprovado o Plano de Auditoria Interna de 2024, bem como o encerramento do Plano de 2023. Nas sessões realizadas em 6 de março, 2 de abril, 2 de maio, 5 de junho, 7 de agosto, 3 de setembro, 1 de outubro, 6 de novembro e 3 de dezembro de 2024, foi revisado o status do plano de Auditoria Interna realizado durante o ano de 2024, destacando os principais

projetos que foram abordados, os aspectos relevantes das auditorias que foram executadas e o status dos controles internos.

Auditorias sob regulamentações SOX

Nas sessões do Comitê de Administração de 18 de janeiro e 22 de fevereiro, foram apresentados os resultados obtidos na certificação SOX durante o ano de 2023, no contexto da aprovação das demonstrações financeiras de 2023. Nas sessões realizadas em 2 de abril, 5 de junho, 7 de agosto, 3 de setembro, 1 de outubro, 6 de novembro e 3 de dezembro de 2024, foi apresentado o planejamento a ser seguido em termos de regulamentação SOX para a certificação de 2024. Também foi informado, nas sessões realizadas em 22 de fevereiro e 6 de março, sobre os assuntos mais relevantes a serem considerados durante 2024, os projetos da Companhia que podem impactar a regulamentação SOX, e um cronograma a ser seguido quanto a esta certificação ao longo de 2024.

Serviços de Auditoria Externa

Na sessão de 22 de fevereiro de 2024, a PwC apresentou o relatório de auditoria externa de 2023. Na sessão de 6 de março de 2024, foi realizada a avaliação de desempenho dos auditores externos. Na sessão de 2 de maio de 2024, a PwC apresentou o Plano Integrado de Auditoria Externa para o ano de 2024, abordando tópicos relacionados aos requisitos regulatórios quanto à comunicação e entregas de trabalho, a composição da equipe da PwC, a abordagem consolidada da auditoria, o progresso obtido durante o ano na revisão do controle interno e o cronograma de atividades e comunicações que

serão mantidas com os membros do Comitê. Nas sessões de 7 de agosto e 6 de novembro de 2024, a PwC apresentou o status do Plano, incluindo os testes de controle interno.

Gestão de Riscos Corporativos

Ao longo do ano, o Comitê de Diretores revisou em diferentes sessões os riscos corporativos que foram considerados mais relevantes. Neste contexto, nas sessões realizadas em 6 de março e 3 de setembro, foram revisados os riscos relacionados à segurança cibernética; Na sessão realizada em 2 de abril, foi revisada a implementação do plano de mitigação de riscos de fraude; Nas sessões de 7 de agosto e 3 de dezembro, foram revisados os riscos relacionados a questões tributárias e nas sessões de 3 de setembro e 1º de outubro, foram revisados os riscos associados à sustentabilidade.

Da mesma forma, o Comitê de Diretores revisou em 5 de junho de 2024, os riscos corporativos, incluindo a prevenção, o modelo de risco e seu status. Da mesma forma, em particular, são realizadas revisões dos principais riscos dos diferentes territórios em que o grupo opera. Neste contexto, na sessão de 2 de maio, foi apresentado o status da subsidiária LATAM Airlines Colômbia, em 1º de outubro, o negócio de carga e o território dos Estados Unidos foram apresentados ao Comitê, e em 3 de dezembro, o status da LATAM Brasil foi apresentado, identificando os riscos associados a cada um desses negócios e as iniciativas que foram implementadas para mitigá-los.

Conformidade

O Comitê de Administração, nas sessões de 22 de fevereiro, 6 de março, 3 de setembro, 1º de outubro e 3 de dezembro de 2024, recebeu os relatórios e treinamentos semestrais sobre Compliance, revisando, entre outros assuntos, o atual Programa de Compliance e seus principais conteúdos, dentre os quais o comprometimento da alta administração, as normas e leis mais relevantes, o desenvolvimento de políticas, treinamentos e comunicações, o status dos Terceiros Intermediários (“TPIs”), a identificação e gestão de riscos de Compliance, o reporte de Compliance em nível corporativo, entre outros.

Políticas LATAM

Na sessão realizada em 22 de fevereiro, foi revisado o Código de Conduta da LATAM. Na sessão ordinária realizada em 7 de agosto de 2024, foi revisada a Norma Geral nº 501 emitida pela Comissão do Mercado Financeiro, que estabelece as sanções mínimas das Políticas de Operações Regulares e regulamenta a divulgação pública de operações com partes relacionadas, e as atualizações exigidas pelas políticas da Companhia, relacionadas a (i) em matéria de operações habituais, a regulamentação exige a inclusão de informações sobre as transações que o Conselho de Administração define como habituais, contraparte da operação e valores máximos a serem considerados; e (ii) em termos de reporte de operações com partes relacionadas, deve ser elaborado e divulgado um relatório semestral sobre as operações com partes relacionadas efetivamente realizadas pela companhia durante o semestre anterior. O Comitê concordou em recomendar ao Conselho de Administração a aprovação das atualizações da

Política de Operações Regulares e da Política de Operações com Partes Relacionadas, juntamente com sua publicação, para fins de cumprimento das regulamentações mencionadas.

Na sessão ordinária realizada em 3 de setembro de 2024, foram revisadas as atualizações da Política de Prevenção de Delitos Corporativos, em razão da recente entrada em vigor no Chile da nova Lei de Delitos Econômicos.

Na sessão ordinária de 3 de dezembro de 2024, foi revisto o processo de elaboração, revisão e aprovação das apólices existentes e analisadas as atualizações das apólices existentes e novas, entre as quais se destaca a Política de Recuperação de Compensações Erroneamente Concedidas (Clawback).

Exame de relatórios relacionados à Política de Transações com Partes Relacionadas (“RPT”)

Nas sessões do Comitê realizadas em 2 de maio e 6 de novembro de 2024, em cumprimento à obrigação de reporte estabelecida na atual Política de RPO da Companhia, a administração informou ao Comitê de Administração sobre: (i) as operações habituais realizadas pelo Grupo LATAM com aquelas subsidiárias nas quais sua participação é inferior a 95%, (ii) as principais operações realizadas entre as empresas do Grupo LATAM em geral, e (iii) aquelas operações reveladas na nota explicativa às demonstrações financeiras sobre transações com partes relacionadas.

Recomendações do Comitê de Diretores

Por outro lado, o Comitê de Administração fez as recomendações abaixo indicadas, por ocasião da

nomeação dos Auditores Externos da Companhia, Agências Privadas de Classificação de Riscos para o ano de 2024, além de outros assuntos relacionados à sua função.

RELATÓRIO DE ATIVIDADES POR SESSÃO DO COMITÊ DE DIRETORES

NCG 519: 3.3.IV COMITÉS DEL DIRECTORIO

O Comitê de Diretores reuniu-se e realizou sessões em dezesseis ocasiões, com a participação de seus três membros em cada uma dessas sessões, as quais são detalhadas a seguir, com uma breve relação dos principais assuntos examinados em cada uma das sessões:

1. Sessão Ordinária N°250 18/01/2024

- Processos de Atualização e Encerramento de Demonstrações Financeiras e Certificação SOX
- Plano de Trabalho de Auditoria Interna 2024
- Plano de Trabalho de Encerramento 2023 Auditoria Interna
- Resultados Metas Auditoria Interna 2023
- Agenda do Comitê de Diretores 2024

2. Sessão Extraordinária N°192 22/02/2024

- Aprovação do teste de imparidade em 31 de dezembro de 2023
- Revisão do Processo de Encerramento das Demonstrações Financeiras de 31 de dezembro de 2023
- Relatório do Auditor Externo
- Atualização do Código de Conduta da LATAM
- Nomeação de Perito Financeiro

3. Sessão Ordinária N°251 06/03/2024

- Avaliação de Desempenho do Auditor Externo
- Proposta de Classificação de Risco das Empresas para o Ano Fiscal de 2024
- Status de segurança cibernética
- Atualização do Programa de Conformidade
- Relatório Anual de Gestão do Comitê de Administração
- Atualização do plano de trabalho da Auditoria Interna
- Sessão Executiva - Espaço Reservado para CEO
- Sessão Executiva - VP Legal & Compliance Vaga Reservada

4. Sessão Ordinária N°252 04/02/2024

- Status de implementação do modelo de gerenciamento de fraudes
- Revisar estimativas e políticas contábeis relevantes
- Status e Progresso do Plano de Trabalho de Auditoria Interna e SOX 2024
- Metas de Gestão de Auditoria 2024

5. Sessão Ordinária N°253 05/02/2024

- Sistema de Remuneração e Planos de Compensação para Executivos e Trabalhadores da Empresa
- Tópicos de revisão LATAM Airlines Colômbia
- Atualização da investigação da LATAM Cargo
- Revisão e Aprovação das Demonstrações Financeiras do Primeiro Trimestre de 2024
- Plano de Auditoria Externa 2024 PwC
- Transação com Partes Relacionadas
- Sessão Executiva - Vaga Reservada para CFO

- Sessão Executiva - Vaga Reservada Auditor Interno LATAM
- Atualização de questões financeiras e corporativas

6. Sessão Ordinária N°254 06/05/2024

- Situação de Risco Corporativo
- Revisão do status do projeto de combustível
- Revisão do status do projeto de gerenciamento de identidade e acesso
- Plano de Auditoria Antecipada 2024 e SOX

7. Sessão Extraordinária n.º 193 07/02/2024

- Atualização do Processo de Reabertura e Relistagem do Programa de American Depositary Receipts (ADRS) da Companhia Apresentação

8. Sessão Extraordinária N°194 15/07/2024

- Atualização sobre o processo de reabertura e relistagem do programa de ADR e potencial venda secundária de ações
- Revisão e recomendação para publicação e compartilhamento de números Flash segundo trimestre
- Fato Essencial Facilidade de Crédito Rotativo (RCF)

9. Sessão Extraordinária n° 195 17/07/2024

- Atualização do programa ADR de relistagem

10. Sessão Ordinária N°255 24/07/2024

- Venda Secundária de Ações

11. Sessão Ordinária N°256 08/07/2024

- Revisão e Aprovação das Demonstrações Financeiras do Segundo Trimestre de 2024
- Atualização sobre questões fiscais
- Regra Geral nº 501 da Comissão do Mercado Financeiro.
- Estrutura Corporativa
- Atualização do Plano de Auditoria 2024
- Funções e responsabilidades entre o Comitê de Auditoria e o Comitê de Diretores.
- Sessão Executiva - Vaga Reservada Auditor Externo

12. Sessão Ordinária N°257 09/03/2024

- Status de segurança cibernética - Apresentação da Mandiant
- Atualização da Política de Prevenção ao Crime Corporativo
- Atualização de Risco de Sustentabilidade
- Atualização do Plano de Auditoria
- Atualização do Auditor Externo (PCAOB)

13. Sessão Ordinária N°258 01/10/2024

- Status de negócios de carga e Estados Unidos
- Status do Balcão de Gestão de Fraudes
- Atualização de Risco de Sustentabilidade
- Atualização de tópicos de conformidade
- Atualização do Plano de Auditoria
- Sessão Executiva - Espaço Reservado para CEO
- Sessão Executiva - Vaga Reservada VP Legal & Compliance

14. Sessão Ordinária N°259 06/11/2024

- Revisão e Aprovação das Demonstrações Financeiras do Terceiro Trimestre de 2024
- Revisão de estimativas e políticas contábeis relevantes
- Proposta de Relatório referente ao Relatório Geral Padrão nº 501 da Comissão do Mercado Financeiro
- Plano de Auditoria e Atualização SOX

15. Sessão Ordinária n.º 260 03/12/2024

- Tópicos de revisão LATAM Airlines Brasil
- Atualização sobre questões fiscais
- Calendário Demonstrações Financeiras Fechamento e Relatório 20F
- Status de Auditoria Externa e Certificação SOX
- Sessão Executiva - Vaga Reservada Auditor Externo
- Status do Projeto de Combustível
- Atualização das Políticas de Conformidade

16. Sessão Extraordinária n° 196 20/12/2024

- Atualização do Plano de Incentivo



REMUNERAÇÃO E GASTOS DO COMITÊ DE DIRETORES.

GRI-19
NCG 519: 3.3 COMITÊS DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

A Assembleia Geral Ordinária da Companhia, realizada em 25 de abril de 2024, aprovou para o exercício financeiro de 2024 e até a próxima Assembleia Geral Ordinária a ser realizada em 2025:

(i) Como remuneração base para cada membro Diretor do Comitê de Diretores, uma taxa anual fixa de US\$ 50.000 e US\$ 85.417 para o Presidente do Comitê de Diretores, pagável independentemente do número de sessões às quais o Comitê de Diretores compareceu, sem limite de sessões.

(ii) A título de remuneração adicional para cada Conselheiro membro do Conselho de Administração, uma quantia variável, equivalente a um terço adicional (1/3) calculada sobre a remuneração incremental a que o respectivo membro do Conselho fizer jus como Conselheiro, considerado o tempo que cada um tiver exercido o cargo de membro do Conselho de Administração.

Os diretores Michael Neruda, Bornah Moghbel, William de Wulf e Bouk van Geloven renunciaram às suas remunerações como membros do Conselho de Administração, do Comitê de Auditoria e dos subcomitês.

Para o funcionamento do Comitê de Administração e seus assessores, a Lei n.º 18.046 das 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 25 de abril de 2024 aprovou um orçamento anual de despesas para o comitê de US\$ 185.417 para o Ano Fiscal de 2024 e até a próxima Assembleia Geral Ordinária a ser realizada em 2025. Durante 2024, esse orçamento de despesas não foi utilizado.

RECOMENDAÇÕES DO COMITÊ DE DIRETORES.

NCG 519: 3.3.IV COMITÉS DEL DIRECTORIO Y 11. COMENTARIOS DE ACCIONISTAS Y DEL COMITÉ DE DIRECTORES

IV.1 Proposta de Nomeação de Auditores Externos.

Na sessão do Comitê de Administração de 6 de março de 2024 e de acordo com o disposto no número 2) do oitavo parágrafo do artigo 50 bis da Lei número 18.046 sobre Sociedades Anônimas, fica acordado propor ao Conselho de Administração da Companhia, com base na análise realizada pela administração quanto à avaliação técnica e econômica da licitação para este serviço realizada em 2023 e no trabalho e avaliação de desempenho do trabalho de auditoria do ano anterior, continuar com os auditores externos PwC para o ano fiscal de 2024. A proposta anterior foi aprovada pela Assembleia Geral de Acionistas da Companhia realizada em 25 de abril de 2024.

IV.2 Proposta de Agências Privadas de Classificação de Risco.

O Comitê de Administração na sessão de 6 de março de 2024 e de acordo com as disposições do parágrafo 2) do oitavo parágrafo do artigo 50 bis

da Lei número 18.046 sobre Sociedades Anônimas, concordou em propor ao Conselho de Administração as Agências de Classificação de Risco para submeter à aprovação da Assembleia Geral Ordinária de Acionistas da Companhia em 25 de abril de 2024. Nesse sentido, o Comitê resolveu propor ao Conselho de Administração da Companhia a nomeação das seguintes empresas locais de Classificação de Risco: a nomeação das empresas Fitch Chile Risk Rating Limited e Feller-Rate Risk Rating Limited. Em relação à classificação de risco internacional, a designação das empresas Fitch Ratings Inc., Moody's Investors Service e Standard & Poor's Ratings Services

IV.3 Outras recomendações:

Além das recomendações indicadas acima e como parte de sua gestão habitual, o Comitê de Administração recomendou ao Conselho de Administração, entre outros temas, a aprovação das Demonstrações Financeiras Trimestrais de março, junho e setembro; a adoção de novas políticas corporativas e suas atualizações; aprovar o Plano de Incentivo aos executivos e empregados da Companhia (CIP).

IV.4 Comitê de Auditoria:

Em 17 de julho de 2024, o Conselho de Administração criou o Comitê de Auditoria, com a finalidade de cumprir com as regulamentações dos Estados Unidos da América. Este Comitê de Auditoria é um comitê diferente do Comitê de Diretores exigido pelo artigo 50 bis da Lei nº 18.046. O Comitê de Auditoria é composto pelo Sr. Frederico Curado e pela Sra. Sonia J.S. Villalobos.

As principais funções do Comitê de Auditoria são: i)

Supervisão das Informações Financeiras e Relatórios Contábeis, ii) Supervisão da Auditoria Externa, iii) Supervisão do Sistema de Controle Interno, iv) Supervisão da Conformidade Regulatória e Ética e, finalmente, v) Supervisão da Auditoria Interna e Gestão de Riscos.

COMENTÁRIOS E PROPOSTAS SOBRE O DESEMPENHO EMPRESARIAL

NCG 519: 10.COMENTÁRIOS DOS ACIONISTAS E DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Em relação ao parágrafo terceiro do artigo 74 da Lei nº 18.046, vale ressaltar que não houve comentários ou propostas do Conselho de Administração ou de acionistas detentores de 10% ou mais das ações com direito a voto da LATAM Airlines Group S.A. sobre o desempenho dos negócios da empresa.

NOVA ESTRUTURA DE REMUNERAÇÃO ANUAL DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO PARA O EXERCÍCIO FISCAL DE 2024

NCG 519: 3.2.II CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Em 25 de abril de 2024, a assembleia geral ordinária de acionistas aprovou a nova estrutura de remuneração anual do Conselho, para o ano fiscal de 2024 e até a próxima assembleia geral ordinária programada para ocorrer nos primeiros quatro meses de 2025. Em tal assembleia, os acionistas concordaram com uma remuneração anual fixa de US\$ 80.000 para cada membro do conselho (US\$ 160.000 no caso do presidente). A remuneração acima mencionada é paga mensalmente à taxa de um doze avos do valor correspondente, independentemente do número de reuniões do conselho em que os diretores participem,



sem limite de sessões. Além da remuneração base, uma remuneração adicional foi aprovada para cada membro do Conselho na assembleia geral realizada em 25 de abril de 2024, a ser determinada com base nos seguintes critérios:

- a) De 16 de novembro de 2023 a 15 de novembro de 2024, cada membro do Conselho teve direito a receber uma remuneração adicional equivalente a 9.226.234 unidades de remuneração ou “URAs”, desde que o diretor tenha atuado continuamente como membro do Conselho até o final desse período.
- b) De 16 de novembro de 2024 até a data da próxima assembleia geral ordinária de acionistas programada para ocorrer nos primeiros quatro meses de 2025, cada membro do Conselho terá direito a receber outro valor adicional equivalente a 3.844.264 URAs, desde que o diretor atue continuamente como membro do Conselho até o final desse período.
- c) Além disso, os membros do Conselho que também são membros do Comitê do Conselho de Administração têm direito a determinada remuneração fixa e variável (ver “Comitê do Conselho de Administração e Comitê de Auditoria” abaixo).

Se um membro do Conselho de Administração deixar de exercer seu cargo antes de 15 de novembro de 2024 (exceto devido à incapacidade legal de atuar como diretor da empresa, ou devido a um conflito de interesses superveniente ou outra causa que não lhe permita continuar exercendo seus deveres fiduciários como diretor), tal diretor teria direito a uma parcela pro rata das URAs mencionadas na letra a. acima e perderia o direito de receber o restante. Da mesma forma, se um membro do Conselho de Administração

deixar de exercer sua posição após 15 de novembro de 2024, mas antes da data da próxima assembleia geral ordinária de acionistas programada para ocorrer nos primeiros quatro meses de 2025 (exceto devido à incapacidade legal de atuar como diretor da empresa, ou devido a um conflito de interesses superveniente ou outra causa que não lhe permita continuar exercendo seus deveres fiduciários como diretor), tal membro manteria o direito de receber as URAs referidas na letra a. acima, teria direito a uma parcela pro rata das URAs referidas na letra b. acima e perderia o direito de receber o lembrete. Para o único propósito de calcular a referida parcela pro rata das URAs referidas na letra b. acima, a assembleia geral ordinária de acionistas correspondente a 2025 será considerada como tendo ocorrido em 15 de abril de 2025.

No caso de mudança de controle da Companhia, o diretor que mantiver seu status na data em que ocorrer a mudança de controle terá direito a receber as URAs mencionadas nas letras a. e b. acima. No caso de mudança na composição do Conselho de Administração, cada novo diretor terá direito à remuneração variável descrita acima em uma base pro rata com base nos meses em que tal diretor ocupou o cargo, e cada diretor que sair receberá tal remuneração em uma base pro rata pelo tempo em que tal diretor ocupou seu cargo no respectivo período.

Cada URA será medida em relação ao valor de uma ação do LATAM Airlines Group e será paga considerando o preço médio ponderado das ações da Companhia durante os 10 dias úteis da bolsa de valores anteriores à sua respectiva data de acumulação (ou seja, 15 de novembro de 2024,

a data da próxima assembleia geral ordinária de acionistas programada para ocorrer nos primeiros quatro meses de 2025, a data em que o membro do Conselho de Administração deixou de estar em seu cargo, conforme aplicável). As transações nas bolsas de valores chilenas e não chilenas (incluindo a NYSE) serão levadas em consideração para fins de determinação de tal preço médio ponderado.

Os valores pagos durante o ano de 2024 a título de remuneração variável conforme alíneas (a), (b) e (c) acima são:

	MUS\$
Diretores da URA	763
Comitê do Conselho de Administração da	85
Total	848

Os membros do Conselho Michael Neruda, Bornah Moghbel e William de Wulf, bem como o ex-membro Bouk Van Geloven, renunciaram à sua remuneração como membros do Conselho de Administração, do Comitê de Diretores e dos subcomitês.

INFLUÊNCIA POLÍTICA

GRI 415-1

Contribuições monetárias do grupo Latam

	2021	2022	2023	2024
Lobby, representação de interesses ou similar	0	0	0	0
Campanhas políticas, organizações e candidatos locais, regionais ou nacionais	0	0	0	0
Associações comerciais, guildas, associações ou grupos isentos de impostos (por exemplo, grupos de reflexão)	1.044.795	1.402.306	1.829.742	1.545.987
Outros	0	0	0	0
Contribuições	1.044.795	1.402.306	1.829.742	1.545.987
Cobertura de dados	100%	100%	100%	100%



Maiores contribuições monetárias para organizações

NOME DA ORGANIZAÇÃO	DESCRIÇÃO DA ORGANIZAÇÃO	VALOR PAGO EM 2024
Associação Brasileira de Aerolíneas (ABEAR)	A missão da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR) é incentivar o hábito de voar no Brasil, promovendo o crescimento contínuo e sustentável da aviação civil no país. Suas estratégias de atuação incluem o planejamento, a implementação e o suporte de ações e programas destinados a promover tanto o transporte de passageiros quanto o de carga . Fundada em 2012 pelas principais companhias aéreas brasileiras, como AVIANCA, AZUL, GOL, TAM (atualmente LATAM) e TRIP, a associação também tem como objetivo estreitar relacionamentos dentro da cadeia da aviação, atuando em estreita colaboração com os setores público e privado, associações de classe e consumidores, para garantir um desenvolvimento harmonioso e eficiente do setor aéreo no Brasil.	US\$909.733
Associação Latinoamericana e do Caribe de Transporte Aéreo (ALTA Brasil)	A Associação Latino-Americana e Caribenha de Transporte Aéreo (ALTA Brasil) é uma organização sem fins lucrativos que reúne as principais empresas do setor de aviação civil da região. Entre seus associados estão as companhias aéreas responsáveis por mais de 80% do tráfego aéreo da América Latina e Caribe. O propósito fundamental desta associação é coordenar esforços colaborativos para fomentar o desenvolvimento de um ambiente de aviação mais seguro, eficiente, rentável e sustentável. Tudo isso, com o objetivo de gerar crescimento socioeconômico para as comunidades dos países da América Latina e Caribe.	US\$90.160
Associação Chilena de Linhas Aéreas (Achila)	A Associação Chilena de Companhias Aéreas (Achila) é uma organização que reúne as principais companhias aéreas que operam no Chile, tanto nacionais quanto internacionais. Seu objetivo é promover o desenvolvimento e a sustentabilidade da indústria da aviação civil no país, garantindo altos padrões de segurança, qualidade e acessibilidade no transporte aéreo. A Achila também trabalha para fortalecer as conexões aéreas entre o Chile e o resto do mundo, contribuindo para a competitividade e o crescimento econômico do setor.	US\$62.000



**OUTROS INDICADORES SUGERIDOS
PELA S&P GLOBAL (AVALIAÇÃO DE
SUSTENTABILIDADE CORPORATIVA)**

Métricas de sucesso para remuneração de CEO

O grupo LATAM utiliza indicadores de desempenho para a remuneração variável do CEO, que são vinculados a retornos financeiros. Esses indicadores geralmente refletem um desempenho financeiro sólido, como EBITDAR Ajustado (US\$ milhões), Fluxo de Caixa Livre Desalavancado (US\$ milhões) e ROIC (% NOPAT Ajustado dividido pelo Capital Investido).

Alinhamento com desempenho de longo prazo

O grupo LATAM oferece incentivos de longo prazo como parte da remuneração variável do seu CEO, com o período de aquisição mais longo chegando a 42 meses. Este incentivo é concedido na forma de bônus e está sujeito a políticas de clawback. Na medida permitida pela lei aplicável, os pagamentos feitos sob o CIP estarão sujeitos a recuperação ou reembolso: (a) conforme exigido por lei ou de acordo com qualquer política aplicável do Empregador; ou (b) no caso de o Empregado violar os acordos restritivos descritos acima.



NOSSO NEGÓCIO

Marco regulatório

NCG 519: 6.1.III Y 6.1.IV SETOR INDUSTRIAL
GRI 2-27

A seguir, o Grupo LATAM realiza uma breve referência aos efeitos materiais de regulamentações aeronáuticas e outras em vigor nas jurisdições relevantes nas quais operamos.

Estamos sujeitos à jurisdição de várias agências reguladoras e de execução em cada um dos países onde operamos. Nesse contexto, o grupo LATAM considera ter obtido e mantido a autoridade necessária, incluindo autorizações e certificados operacionais quando necessário, que estão sujeitos à conformidade contínua com estatutos, regras e regulamentos pertinentes ao setor aéreo, incluindo quaisquer regras e regulamentos que possam ser adotados no futuro.

Os países onde realizamos a maioria de nossas operações são estados contratantes e membros permanentes da ICAO, uma agência das Nações Unidas estabelecida em 1947 para auxiliar no planejamento e desenvolvimento do transporte aéreo internacional. A ICAO estabelece padrões técnicos para a indústria da aviação internacional. Na ausência de uma regulamentação local aplicável referente à segurança ou manutenção, os países onde operamos incorporaram por referência a maioria dos padrões técnicos da ICAO.

Acreditamos que estamos em conformidade material com todos esses padrões técnicos relevantes.

REGULAMENTAÇÃO AMBIENTAL E DE RUÍDO

Não há regulamentações ou controles ambientais materiais nas jurisdições em que operamos impostos às companhias aéreas, aplicáveis a aeronaves ou que de outra forma nos afetem, exceto leis e regulamentações ambientais de aplicabilidade geral.

No Chile, Brasil, Colômbia, Equador, Peru, entre outros, as aeronaves devem cumprir com certas restrições de ruído. As aeronaves da LATAM cumprem substancialmente com todas essas restrições, tendo implementado pelo menos o padrão conhecido como “Requisitos do Capítulo 3” (Anexo 16, Vol. 1 da ICAO) em toda a sua frota.

SEGURANÇA E PROTEÇÃO

As operações do Grupo LATAM estão sujeitas à jurisdição de diversas agências em cada um dos países onde operamos, que definem padrões e requisitos para a operação de aeronaves e sua manutenção.

Por exemplo, nos Estados Unidos, a Lei de Segurança da Aviação e Transporte exige, entre outras coisas, a implementação de certas medidas de segurança por companhias aéreas e aeroportos, como a exigência de que todas as malas de passageiros sejam revistadas em busca de explosivos.

O financiamento para a segurança de companhias aéreas e aeroportos exigido pelo Aviation Security Act é fornecido em parte por uma taxa de segurança de passageiros de US\$ 5,60 por segmento, sujeita a um limite de US\$ 11,20 por viagem de ida e volta; no entanto, as companhias aéreas são responsáveis pelos custos que excedem essa taxa. A implementação dos requisitos do Aviation Security Act resultou em custos maiores para as companhias aéreas e seus passageiros. Desde os eventos de 11 de setembro de 2001, o Congresso dos Estados Unidos determinou, e a TSA implementou, vários procedimentos e requisitos de segurança que impuseram e continuarão a impor encargos às companhias aéreas, passageiros e embarcadores.

Abaixo estão algumas regulamentações aeronáuticas específicas relacionadas a direitos de rota e política de preços nos países onde operamos.

CHILE

Regulamentação Aeronáutica

Tanto a DGAC quanto a Junta de Aeronáutica Civil (“JAC”) supervisionam e regulam a indústria de aviação chilena. A DGAC se reporta diretamente à Força Aérea Chilena e é responsável por supervisionar a conformidade com as leis e regulamentos chilenos relacionados à navegação aérea. A JAC é a autoridade de aviação civil chilena.

Principalmente com base no Decreto-Lei nº 2.564, que regula a aviação comercial, o JAC estabelece as principais políticas comerciais para a indústria da aviação no Chile e regula a atribuição de rotas internacionais e o cumprimento de certos requisitos de seguro, enquanto o DGAC regula as operações de voo, incluindo pessoal, aeronaves e padrões de segurança, controle de tráfego aéreo e gestão aeroportuária.

Obtivemos e mantemos a autoridade necessária do governo chileno para conduzir operações de voo, incluindo certificados de autorização do JAC e certificados técnicos operacionais da DGAC, cuja continuação está sujeita à conformidade contínua com os estatutos, regras e regulamentos aplicáveis relativos ao setor aéreo, incluindo quaisquer regras e regulamentos que possam ser adotados no futuro.

O Chile é um estado contratante, bem como um membro permanente, da ICAO. As autoridades chilenas incorporaram os padrões técnicos da ICAO para a indústria da aviação internacional nas leis e regulamentos chilenos. Na ausência de um regulamento chileno aplicável referente à segurança ou manutenção, a DGAC incorporou por referência a maioria dos padrões técnicos da ICAO.

Acreditamos que estamos em conformidade material com todos esses padrões técnicos relevantes.



Direitos de Rota

Rotas Domésticas: As companhias aéreas chilenas não são obrigadas a obter autorizações para transportar passageiros ou carga em rotas domésticas, mas apenas a cumprir os requisitos técnicos e de seguro estabelecidos respectivamente pela DGAC e pela JAC.

Não há barreiras regulatórias que impeçam uma companhia aérea estrangeira de criar uma subsidiária chilena e entrar no mercado doméstico chileno usando essa subsidiária. Em 18 de janeiro de 2012, o Secretário de Transporte e o Secretário de Economia do Chile anunciaram uma abertura unilateral dos céus domésticos chilenos. Isso foi confirmado em novembro de 2013 e está em vigor desde essa data.

Rotas Internacionais: Como uma companhia aérea que fornece serviços em rotas internacionais, a LATAM também está sujeita a uma variedade de acordos bilaterais de transporte aéreo civil que preveem a troca de direitos de tráfego aéreo entre o Chile e vários outros países. Não há garantia de que os acordos bilaterais existentes entre o Chile e governos estrangeiros continuarão, e uma modificação, suspensão ou revogação de um ou mais tratados bilaterais pode ter um efeito adverso material em nossas operações e resultados financeiros.

Os direitos de rota internacional, bem como os direitos de pouso correspondentes, são derivados de uma variedade de acordos de transporte aéreo negociados entre o Chile e governos estrangeiros. Sob tais acordos, o governo de um país concede ao governo de outro país o direito de designar uma

ou mais de suas companhias aéreas domésticas para operar serviços regulares para certos destinos do primeiro e, em certos casos, para conectar-se ainda mais a destinos de terceiros países. No Chile, quando frequências de rota adicionais de e para cidades estrangeiras se tornam disponíveis, qualquer companhia aérea qualificada pode se candidatar para obtê-las.

Se houver mais de um candidato para uma frequência de rota, o JAC a concede por meio de um leilão público por um período de cinco anos. O JAC concede frequências de rota sujeitas à condição de que a companhia aérea beneficiária as opere em uma base permanente. Se uma companhia aérea deixar de operar uma rota por um período de seis meses ou mais, o JAC pode rescindir seus direitos a essa rota. As frequências de rota internacionais são livremente transferíveis.

Em outubro de 2023, foi realizado um leilão público pela JAC para 13 frequências internacionais para a rota Santiago – Lima, onde participaram três companhias aéreas chilenas, a LATAM venceu dez das treze, pelas quais pagamos US\$ 315.000.

Política de preços de passagens aéreas

As companhias aéreas chilenas têm permissão para estabelecer suas próprias tarifas domésticas e internacionais sem regulamentação governamental. Para mais informações, veja a seção “Regulamentação Antitruste” abaixo.

Em 1997, a Comissão Antitruste aprovou e impôs um plano tarifário autorregulatório específico para nossas operações domésticas no Chile, consistente

com a diretriz da Comissão Antitruste para manter um ambiente competitivo. De acordo com esse plano, devemos registrar uma notificação no JAC sobre qualquer aumento ou redução nas tarifas padrão em rotas consideradas “não competitivas” pelo JAC e qualquer redução nas tarifas em rotas “competitivas” com pelo menos 20 dias de antecedência. Devemos registrar uma notificação no JAC sobre qualquer aumento nas tarifas em rotas “competitivas” com pelo menos 10 dias de antecedência.

Além disso, as autoridades chilenas agora exigem que justifiquemos qualquer modificação que fizemos em nossas tarifas em rotas não competitivas. Também devemos garantir que nossos rendimentos médios em uma rota não competitiva não sejam maiores do que aqueles em rotas competitivas de distância similar.

PERU

Regulamentação Aeronáutica

A Dirección General de Aeronáutica Civil peruana (a “PDGAC”) supervisiona e regula a indústria de aviação peruana. A PDGAC se reporta diretamente ao Ministério dos Transportes e Comunicações e é responsável por supervisionar a conformidade com as leis e regulamentos peruanos relacionados à navegação aérea. Além disso, a PDGAC regula a atribuição de rotas nacionais e internacionais e a conformidade com certos requisitos de seguro, e regula as operações de voo, incluindo pessoal, aeronaves e padrões de segurança, controle de tráfego aéreo e gestão de aeroportos.

Obtivemos e mantemos as autorizações necessárias do governo peruano para conduzir operações de voo, incluindo autorização e certificados técnicos operacionais, cuja continuação está sujeita à conformidade contínua com estatutos, regras e regulamentos aplicáveis pertencentes ao setor aéreo, incluindo quaisquer regras e regulamentos que possam ser adotados no futuro.

O Peru é um estado contratante e um membro permanente da ICAO. A ICAO estabelece padrões técnicos para a indústria da aviação internacional, que as autoridades peruanas incorporaram às leis e regulamentações peruanas. Na ausência de uma regulamentação peruana aplicável referente à segurança ou manutenção, o PDGAC incorporou por referência a maioria dos padrões técnicos da ICAO.

Acreditamos que estamos em conformidade material com todos os padrões técnicos relevantes.

Direitos de Rota

Rotas Domésticas: As companhias aéreas peruanas são obrigadas a obter licenças relacionadas ao transporte de passageiros ou carga em quaisquer rotas domésticas e a cumprir com os requisitos técnicos e legais estabelecidos pelo PDGAC. As companhias aéreas não peruanas não estão autorizadas a fornecer serviço aéreo doméstico entre destinos no Peru.

Rotas Internacionais: Como uma companhia aérea que fornece serviços em rotas internacionais, a LATAM Airlines Peru também está sujeita a uma variedade de acordos bilaterais de transporte aéreo civil que preveem a troca de direitos de tráfego aéreo entre o Peru e vários outros países. Não há garantia de

que os acordos bilaterais existentes entre o Peru e governos estrangeiros continuarão, e uma modificação, suspensão ou revogação de um ou mais tratados bilaterais pode ter um efeito adverso material em nossas operações e resultados financeiros.

Direitos de rota internacional, bem como os direitos de pouso correspondentes, são derivados de uma variedade de acordos de transporte aéreo negociados entre o Peru e governos estrangeiros. Sob tais acordos, o governo de um país concede ao governo de outro país o direito de designar uma ou mais de suas companhias aéreas domésticas para operar serviços regulares para certos destinos do primeiro e, em certos casos, para conectar-se ainda mais a destinos de terceiros países.

No Peru, quando frequências de rota adicionais de e para cidades estrangeiras se tornam disponíveis, qualquer companhia aérea qualificada pode se candidatar para obtê-las. Se houver mais de um candidato para uma frequência de rota, o PDGAC a concede em conformidade com diferentes regras de designação por um período de quatro anos. O PDGAC concede frequências de rota sujeitas à condição de que a companhia aérea beneficiária as opere de forma permanente. Se uma companhia aérea deixar de operar uma rota por um período de 90 dias ou mais, o PDGAC pode rescindir seus direitos a essa rota. Nos últimos anos, o PDGAC revogou as frequências de rota não utilizadas de várias operadoras peruanas.

ECUADOR

Regulamentação Aeronáutica

Existem duas instituições que controlam a aviação

comercial em nome do Estado: (i) O Consejo Nacional de Aviación Civil (“CNAC”), que dirige a política de aviação; e (ii) a DGAC, que é uma agência técnica reguladora e de controle.

O CNAC emite licenças de operação e outorga concessões operacionais a companhias aéreas nacionais e internacionais. Ele também emite pareceres sobre tratados bilaterais e multilaterais de transporte aéreo, aloca rotas e direitos de tráfego e aprova acordos operacionais conjuntos, como wet leases e shared codes.

Fundamentalmente, a DGAC é responsável por:

- garantir que as normas e regulamentos técnicos nacionais e as normas e regulamentos internacionais da OACI sejam observados;
- manter registros de seguros, aeronavegabilidade e licenças de aeronaves civis equatorianas;
- manutenção do Registro Nacional de Aeronaves;
- emissão de licenças para as tripulações;
- controlar o tráfego aéreo dentro do espaço aéreo doméstico;
- aprovar códigos compartilhados; e
- modificando licenças de operação.

A DGAC também deve cumprir os padrões e métodos recomendados pela ICAO, já que o Equador é signatário da Convenção de Chicago de 1944.

Direitos de Rota

Rutas domésticas: LRotas Domésticas: As companhias aéreas devem obter autorização da CNAC (uma licença ou concessão de operação) para fornecer transporte aéreo.

Para operações domésticas, apenas empresas incorporadas no Equador podem operar localmente. Atualmente, as operações podem ser conduzidas com um registro equatoriano e/ou um registro estrangeiro sob um acordo de arrendamento seco, mas apenas com uma tripulação equatoriana.

Rotas Internacionais: As autorizações para operações internacionais são baseadas em tratados de transporte aéreo assinados pelo Equador ou, caso contrário, o princípio da reciprocidade é aplicado. Todas as companhias aéreas que fazem negócios na América Latina e que são incorporadas em países que são membros da Comunidade Andina de Naciones (a Comunidade Andina, ou “CAN”) obtêm seus direitos de tráfego com base em decisões atualmente em vigor sob esse regime, em particular a decisão N°582 de 2004, que garante livre acesso aos mercados, sem nenhum tipo de restrição, exceto considerações técnicas.

Política de preços de passagens aéreas

Em 13 de outubro de 2011, foi aprovada a Lei Orgânica de Regulação e Controle do Poder de Mercado, com o propósito de evitar, prevenir, corrigir, eliminar e sancionar o abuso de operadores econômicos com poder de mercado, bem como sancionar práticas restritivas, desleais e acordos que envolvam colusão. Esta Lei cria uma nova entidade pública como

autoridade máxima de aplicação e estabelece os procedimentos de investigação e as sanções aplicáveis, que são severas.

As tarifas não são regulamentadas e estão sujeitas apenas a registro. Em geral, tratados bilaterais sobre transporte aéreo permitem que as tarifas aéreas sejam regulamentadas pela regulamentação do país de origem.

BRASIL

Regulamentação Aeronáutica

A indústria aeronáutica brasileira é regulada e supervisionada pela Agência Nacional de Aviação Civil do Brasil (ANAC), que é vinculada ao Ministério dos Portos e Aeroportos (MPOR) e trabalha em conjunto com a Secretaria de Aviação Civil (SAC), que é subordinada ao MPOR. A SAC é responsável por definir políticas públicas, enquanto a ANAC é responsável por regular e monitorar essas políticas.

A ANAC, como autoridade de aviação civil do Brasil, supervisiona a conformidade com as leis e regulamentos de aviação brasileiros. Foi estabelecida principalmente pela Lei nº 11.182/2005 para regular a aviação comercial, a alocação de rotas domésticas e internacionais, a conformidade com requisitos específicos de seguro, operações de voo — incluindo regulamentos de pessoal, aeronaves e padrões de segurança — direitos e deveres dos passageiros , representação internacional do Brasil na aviação civil perante organizações internacionais e inspeções de serviço, entre outros assuntos.

Além da ANAC, a aviação civil no Brasil também é controlada em termos de espaço aéreo e navegação aérea pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), entidade subordinada ao Comando da Aeronáutica, que por sua vez é subordinado ao Ministério da Defesa.

Em relação à infraestrutura aeroportuária, desde 2011, o Governo Federal implementa o Programa de Concessões Aeroportuárias, e atualmente, 59 aeroportos foram concedidos à iniciativa privada. No total, 11 grupos econômicos controlam os aeroportos concessionados no Brasil. A Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) é responsável apenas pelo Aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro.

A LATAM Airlines Brasil obteve e mantém a autoridade necessária do governo brasileiro para conduzir operações de voo, incluindo autorização e certificados técnicos operacionais da ANAC, cuja continuação está sujeita à conformidade contínua com estatutos, regras e regulamentos aplicáveis pertencentes ao setor de aviação, incluindo quaisquer regras e regulamentos que possam ser adotados no futuro.

A ANAC é a autoridade brasileira de aviação civil e é responsável por supervisionar a conformidade com as leis e regulamentos brasileiros relacionados ao transporte aéreo. O Brasil é um estado contratante e um membro permanente da ICAO. A ICAO estabelece padrões técnicos para a indústria da aviação internacional, que as autoridades brasileiras incorporaram às leis e regulamentos brasileiros. Na ausência de um regulamento brasileiro aplicável referente à segurança ou manutenção, a ANAC incorporou por referência a maioria dos padrões técnicos da ICAO.

Direitos de Rota

Rutas domésticas: Rotas Domésticas: As companhias aéreas brasileiras operam sob um regime de autorização de serviços públicos e, por esse motivo, as companhias aéreas brasileiras são obrigadas a obter uma autorização das autoridades brasileiras para fornecer serviços de transporte aéreo de passageiros e carga . Além disso, um Certificado de Operador Aéreo (“AOC”) também é exigido para que as companhias aéreas brasileiras forneçam serviços regulares de transporte doméstico de passageiros ou carga . As companhias aéreas brasileiras também precisam cumprir todos os requisitos técnicos estabelecidos pela Agência Nacional de Aviação Civil (“ANAC”).

Com base no Código Brasileiro de Aeronáutica (“CBA”) estabelecido pela Lei Federal Brasileira nº 7.565/86, não há limitações à propriedade de companhias aéreas brasileiras por investidores estrangeiros, desde que a companhia aérea seja constituída sob a lei brasileira e tenha sua sede e administração sediadas no país. O CBA também declara que companhias aéreas não brasileiras não estão autorizadas a fornecer serviços de transporte aéreo doméstico no Brasil.

Rotas Internacionais: As companhias aéreas brasileiras e não brasileiras que prestam serviços em rotas internacionais também estão sujeitas a uma variedade de acordos bilaterais de transporte aéreo civil que preveem a troca de direitos de tráfego aéreo entre o Brasil e vários outros países. Os direitos de rota internacional, bem como os direitos de pouso correspondentes, são derivados de uma variedade de acordos de transporte aéreo negociados entre o Brasil e governos estrangeiros. Sob tais acordos, o governo de um país concede ao governo de outro

país o direito de designar uma ou mais de suas companhias aéreas domésticas para operar serviços regulares para certos destinos do primeiro e, em certos casos, para conectar-se ainda mais a destinos de terceiros países.

No Brasil, quando frequências de rota adicionais de e para cidades estrangeiras se tornam disponíveis, qualquer companhia aérea qualificada pode se candidatar para obtê-las. Se houver mais de um candidato para uma frequência de rota, a ANAC deve realizar uma licitação pública e adjudicá-la à companhia aérea eleita. A ANAC concede frequências de rota sujeitas à condição de que a companhia aérea beneficiária as opere em caráter permanente. 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 aéreas

As companhias aéreas brasileiras e estrangeiras estão autorizadas a estabelecer suas próprias tarifas internacionais e domésticas, neste último caso apenas para as companhias aéreas brasileiras, sem regulamentação governamental, desde que não abusem de qualquer posição dominante de mercado que possam desfrutar.

As companhias aéreas podem registrar reclamações perante o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (“CADE”) com relação a práticas monopolistas ou outras práticas de preços praticadas por outras companhias aéreas que violem as leis antitruste do Brasil.

COLÔMBIA

Regulamentação Aeronáutica

A entidade governamental responsável por regular, dirigir e supervisionar a aviação civil na Colômbia é a Aeronáutica Civil (a “AC”), uma agência técnica atribuída ao Ministério dos Transportes. A AC é a autoridade aeronáutica para todo o território nacional, responsável por regular e supervisionar o espaço aéreo colombiano. A AC pode interpretar, aplicar e complementar toda a regulamentação da aviação civil e do transporte aéreo para garantir a conformidade com o Regulamento Aeronáutico Colombiano (“RAC”). A AC também concede as autorizações necessárias para o transporte aéreo.

Direitos de Rota

O AC concede licenças de operação para transportadoras nacionais e estrangeiras que pretendem operar na, de e para a Colômbia. No caso de companhias aéreas colombianas, para obter a licença operacional, a empresa deve cumprir com o RAC e cumprir requisitos legais, econômicos e técnicos, para posteriormente ser submetida a audiências públicas onde a conveniência pública e a necessidade do serviço são consideradas.

O mesmo processo deve ser seguido para adicionar rotas nacionais ou internacionais; cuja concessão está sujeita aos instrumentos bilaterais firmados pela Colômbia. A única exceção para não cumprir o procedimento de audiência pública é que o pedido venha de um país membro da CAN, ou que a rota ou permissão que está sendo solicitada faça parte de um regime desregulamentado. Mesmo que não passe pelo processo de audiência pública, a companhia

aérea deve enviar um estudo completo ao AC e a solicitação é tornada pública no site da autoridade.

As rotas não podem ser transferidas em nenhuma circunstância e não há limite para investimentos estrangeiros em companhias aéreas nacionais.

Política de preços de passagens aéreas

Desde julho de 2007, conforme declarado na resolução 3299 da entidade Aeronáutica Civil, as tarifas aéreas de nível inferior para transporte internacional e doméstico foram eliminadas. Sob a resolução 904 emitida em fevereiro de 2012, a autoridade Aeronáutica Civil deixou de impor a obrigação de cobrar uma sobretaxa de combustível para transporte doméstico e internacional de passageiros e carga.

A partir de 1º de abril de 2012, as transportadoras aéreas podem decidir livremente se cobram uma sobretaxa de combustível. No caso de uma sobretaxa de combustível ser cobrada, ela deve fazer parte da tarifa, mas deve ser informada separadamente nos bilhetes, na publicidade ou em outros métodos de marketing usados pela empresa.

Na mesma linha, a partir de 1º de abril de 2012, não há mais nenhuma restrição quanto às tarifas máximas publicadas pelas companhias aéreas, nem quanto às obrigações das transportadoras aéreas de comunicar à Autoridade Civil Aeronáutica as tarifas e condições no dia seguinte ao de sua publicação.

As tarifas administrativas não estão sujeitas a nenhuma alteração, sendo sua cobrança obrigatória para o transporte de passageiros segundo o Regulamento Civil Aeronáutico. Tarifas administrativas diferenciadas

aplicam-se às vendas de bilhetes feitas por meio de canais de Internet.

REGULAMENTAÇÃO ANTITRUSTE

Chile

A Procuradoria Econômica Nacional (“FNE” pelo seu nome em espanhol) é uma das principais autoridades antitruste do Chile. A FNE supervisiona e investiga questões antitruste, que são regidas pelo Decreto-Lei nº 211 de 1973, conforme alterado, ou a “Lei Antitruste”. A Lei Antitruste considera como anticompetitiva qualquer conduta que impeça, restrinja ou dificulte a concorrência, ou que se proponha a produzir tais efeitos. A Lei Antitruste continua dando exemplos das seguintes condutas anticompetitivas: (i) cartéis; (ii) abuso de posição dominante; e (iii) intertravamento.

O FNE ou uma pessoa prejudicada pode processar por danos decorrentes de uma violação da Lei Antitruste processando no Tribunal Antitruste Chileno (o “TDLC” por seu nome em espanhol). O TDLC tem autoridade para impor uma variedade de sanções por violações da Lei Antitruste, incluindo: (i) a alteração ou rescisão de atos e contratos; (ii) a alteração ou dissolução de entidades legais envolvidas na infração; e/ou (iii) a imposição de uma multa de até 30% das vendas da entidade infratora correspondente à linha de produtos e/ou serviços associados à infração, durante todo o prazo em que a infração durou; alternativamente, uma multa igual ao dobro do benefício econômico obtido pela empresa infratora; ou quando nenhuma dessas alternativas puder ser aplicada, uma multa de até aproximadamente US\$ 50 milhões (60.000 UTA). Se o TDLC encontrar uma violação antitruste, a pessoa prejudicada pode entrar com uma ação por

danos em uma ação subsequente perante o TDLC, incluindo reivindicações individuais e ações coletivas.

A Lei Antitruste também considera a possibilidade de sanções criminais para indivíduos envolvidos em casos de cartel. Em 17 de agosto de 2023, a Lei Chilena nº 21.595 (Lei de Crimes Econômicos, ou “ECA”) foi publicada no Diário Oficial. A ECA modificou as sanções criminais aplicáveis a indivíduos em casos de cartel, que incluem o seguinte:

Prisão no seu grau máximo até prisão no seu grau mínimo (ou seja, de 3 anos e um dia a 10 anos).

Multas, calculadas de acordo com o sistema de “multas diárias” (em princípio, 151 a 200 multas diárias). O valor de uma multa diária corresponde à renda líquida média diária que o condenado teve no período de um ano antes do início da investigação contra tal indivíduo, considerando renda de trabalho, aluguéis, renda de capital ou renda de qualquer outra natureza. Se a renda líquida média diária for desproporcionalmente baixa em relação aos ativos do condenado, o tribunal pode aumentar o valor da multa diária em até duas vezes.

Devolução de lucros, pela qual uma pessoa é desapropriada de bens patrimoniais cujo valor corresponde ao montante dos lucros obtidos por meio do crime ou por sua perpetração. Os lucros obtidos incluem os aluguéis e lucros que foram originados, qualquer que seja sua natureza jurídica. Os lucros também incluem o equivalente aos custos evitados pelo ato ilícito. A devolução de lucros pode ser imposta mesmo sem uma condenação, desde que seja provado que os bens tiveram sua origem em um ato que constitui um crime.

Inabilitação para exercer cargo público, de 3 anos até perpetuidade.

Inabilitação para exercer o cargo de diretor ou principal executivo em qualquer entidade sujeita à supervisão da Comissão do Mercado Financeiro ou em empresa controlada pelo Estado, de 3 a 10 anos.

Inabilitação para contratar com o Estado (qualquer de seus órgãos, serviços, empresas ou sociedades) e rescisão de qualquer contrato em vigor com o Estado, de 3 anos até a perpetuidade. A inabilitação se estende a qualquer empresa, fundação ou corporação da qual o condenado seja direta ou indiretamente sócio, acionista ou membro.

Essas sanções podem ser aplicadas conjuntamente. Além disso, de acordo com o ECA, os crimes de cartel sempre se qualificam como um “crime econômico”, de modo que a determinação específica da pena de prisão a ser imposta, bem como a decisão sobre sua potencial substituição por uma forma de execução em liberdade ou com prisão parcial, é regida pelo ECA.

Precedentes relevantes

Plano de auto-regulação

Conforme descrito acima em “—Direitos de Rota— Política de Pregos de Tarifas Aéreas”, de acordo com a Resolução nº 445 de agosto de 1995, o antecessor do TDLC aprovou uma fusão entre a LAN Chile e a LADECO sujeita a certas condições, incluindo um plano tarifário autorregulado específico para o mercado doméstico de passageiros aéreos consistente com a diretriz do TDLC de manter um ambiente competitivo dentro do mercado doméstico. Este plano tarifário autorregulado foi atualizado pelo TDLC estabelecendotaxas máximas em rotas não competitivas sob um esquema de conformidade mensal. Assim, desde outubro de 1997, a LATAM Chile segue um plano autorregulado, que foi modificado e aprovado pelo TDLC em julho de 2005, e posteriormente em setembro de 2011. Em fevereiro de 2010, a FNE encerrou a investigação iniciada em 2007 sobre nossa conformidade com este plano tarifário autorregulado e nenhuma outra observação foi feita.

Fusão de LAN e TAM

Em junho de 2012, as autoridades antitruste do Chile e do Brasil impuseram certas medidas de mitigação como parte de sua aprovação da fusão LAN/TAM. Além disso, a associação também foi submetida às autoridades antitruste da Alemanha, Itália, Espanha

e Argentina. Todas essas jurisdições concederam autorizações incondicionais para essa transação. Para mais informações sobre essas medidas de mitigação, veja abaixo.

As medidas de mitigação impostas pelo TDLC a respeito da fusão da LAN e da TAM estão na Resolução Nº 37/2011 de 21 de setembro de 2011. O TDLC aprovou a fusão proposta entre a LAN e a TAM, sujeita a 14 condições conforme descrito abaixo:

- 1. Trocar determinados slots no Aeroporto de Guarulhos, em São Paulo, Brasil, para serem utilizados por um terceiro eventual interessado em oferecer voos diretos sem escalas entre São Paulo e Santiago;
- 2. Abertura do programa de fidelização às companhias aéreas que operam ou desejam operar as rotas Santiago (Chile)-São Paulo (Brasil), Santiago (Chile) -Rio de Janeiro (Brasil), Santiago (Chile) - Montevideu (Uruguai) e Santiago (Chile) - Assunção (Paraguay) durante o período de cinco anos a partir da efetivação da fusão;
- 3. Execução de acordos interline com companhias aéreas que operam as rotas Santiago (Chile) -São Paulo (Brasil), Santiago (Chile) - Rio de Janeiro (Brasil) e Santiago (Chile) - Assunção (Paraguay);
- 4. Certas restrições de capacidade e outras restrições transitórias aplicáveis à rota Santiago (Chile) - São Paulo (Brasil);
- 5. Certas alterações ao plano tarifário autorregulatório da LAN aprovado pelo TDLC com relação aos negócios de passageiros domésticos da LAN;

6. A obrigação da LATAM de renunciar a uma aliança global de companhias aéreas dentro de 24 meses a partir da data em que a fusão se tornar efetiva, exceto no caso de o TDLC aprovar o contrário, ou de optar por não participar de nenhuma aliança global de companhias aéreas;

7. Restrições aos acordos de compartilhamento de código com certas companhias aéreas sul-americanas ou fora da aliança global de companhias aéreas à qual a LATAM pertence para rotas com origem ou destino no Chile ou que se conectam à América do Norte e Europa, incluindo a obrigação de obter aprovação do TDLC antes da execução de certos acordos de compartilhamento de código (a “Sétima Condição”);

8. O abandono de quatro frequências de tráfego aéreo com direitos de liberdade entre o Chile e o Peru, além de limitações para adquirir mais de 75% das frequências de tráfego aéreo nessa rota e com relação à duração de novas frequências de tráfego aéreo que os estados negociem e que a autoridade aeronáutica chilena atribua à LATAM;

9. Emissão de declaração da LATAM apoiando a abertura unilateral dos céus domésticos chilenos (cabotagem) e abstenção de quaisquer ações que impeçam tal abertura;

10. Promoção pela LATAM do crescimento e operação normal dos aeroportos de Guarulhos (Brasil) e Arturo Merino Benítez (Chile), para facilitar o acesso aos mesmos a outras companhias aéreas;

11. Certas restrições relativas a incentivos às agências de viagens;

12. Manter temporariamente 12 voos de ida e volta por semana entre o Chile e os Estados Unidos e pelo menos sete voos de ida e volta sem escalas por semana entre o Chile e a Europa;

13. Certas restrições transitórias ao aumento de tarifas nas rotas Santiago-São Paulo e Santiago - Rio de Janeiro para o negócio de passageiros e nas rotas Chile-Brasil para o negócio de carga ;

14. Contratação de consultor independente, especialista em operações aéreas, para, em coordenação com a FNE, monitorar e auditar o cumprimento das condições impostas pela Decisão por 36 meses.

Conformidade com a Sétima Condição

Em 2015, a FNE apresentou uma queixa contra a LATAM perante o TDLC alegando que a LATAM não estava cumprindo a Sétima Condição. A LATAM apresentou uma declaração de defesa se opondo à reivindicação e posteriormente chegou a um acordo com a FNE (o “Acordo de Conciliação”) que foi aprovado pelo TDLC em 22 de dezembro de 2015. O Acordo encerrou o processo legal iniciado pela FNE e não estabeleceu nenhuma violação pela LATAM das resoluções do TDLC ou quaisquer regulamentações antitruste aplicáveis pela LATAM. O Acordo de Conciliação estabeleceu a obrigação da LATAM de alterar e rescindir certos acordos de compartilhamento de código e contratar um consultor terceirizado independente, que atuaria como um consultor da FNE para monitorar a conformidade da LATAM com a Sétima Condição e o Acordo de Acordo.

Joint Venture com a Delta

Em 15 de outubro de 2019, a LATAM foi notificada de que a FNE havia aberto uma investigação sobre um acordo de joint venture firmado entre a LATAM e a Delta Air Lines Inc. (“Delta”). Em 13 de agosto de 2021, a Delta e a LATAM chegaram a um acordo extrajudicial com a FNE para encerrar a investigação e permitir a implementação de seu acordo de joint venture, sujeito a certas medidas de mitigação. O acordo foi aprovado em 28 de outubro de 2021 pelo TDLC, encerrando a investigação da FNE.

As medidas de mitigação incluíram, entre outras, obrigações para a LATAM restringir e isolar trocas de informações e bancos de dados relacionados a mercados de joint venture, bem como atualizar o programa de conformidade da empresa. O acordo também impõe certas obrigações à Delta e aos diretores do conselho da LATAM nomeados com os votos da Delta, como declarações juramentadas atestando a independência dos diretores da LATAM nomeados com os votos da Delta, medidas de conformidade para restringir a troca de informações comercialmente sensíveis e treinamento antitruste periódico sobre suas obrigações sob o acordo.

Da mesma forma, em 6 de novembro de 2023, LATAM, Delta e FNE chegaram a outro acordo extrajudicial para alterar parte dos acordos de codeshare entre as empresas, que foi aprovado pelo TDLC em 7 de dezembro de 2023.

Brasil

O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) aprovou a fusão LAN/TAM por decisão unânime durante sua audiência em 14 de dezembro de 2011, sujeita às seguintes condições: (1) o novo grupo combinado (LATAM) deve deixar uma das duas alianças globais das quais fazia parte (Star Alliance ou oneworld); e (2) o novo grupo combinado (LATAM) deve oferecer a troca de dois pares de slots no Aeroporto Internacional de Guarulhos, para serem usados por um terceiro ocasional interessado em oferecer voos diretos sem escalas entre São Paulo e Santiago, Chile. Essas imposições estão em linha com as medidas de mitigação adotadas pelo TDLC, no Chile.

Em 24 de fevereiro de 2021, o CADE aprovou sem remédios o Joint Venture Agreement entre a Delta Air Lines e a LATAM Airlines Group. Anteriormente, em um caso separado, o CADE aprovou sem remédios a aquisição pela Delta Air Lines de até 20% das ações ordinárias da LATAM em 18 de março de 2020.

Em 15 de janeiro de 2024, a Superintendência-Geral do CADE aprovou, sem restrições, a inclusão do transporte de cargas no escopo da joint venture entre Delta e LATAM.

Em 21 de março de 2024, reagindo a uma notícia da imprensa, o CADE enviou um ofício à LATAM Airlines Brasil para obter informações relacionadas à aquisição de outros tipos de aeronaves. A LATAM está cooperando com a autoridade e apresentou todos os esclarecimentos necessários.

Uruguai

Em 14 de dezembro de 2020, a autoridade antitruste do Uruguai (Comisión de Promoción y Defensa de la Competencia) aprovou o Acordo de Joint Venture entre LATAM e Delta Air Lines. O mesmo acordo foi protocolado perante a autoridade aeronáutica do Uruguai (Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica) em 21 de setembro de 2020 e aprovado à revelia em 20 de dezembro de 2020, uma vez que expirou o prazo previsto pela Lei do Código Aeronáutico à autoridade para deliberar sobre o assunto (90 dias após o protocolo).

Estados unidos

Em 8 de julho de 2020, a LATAM e a Delta Air Lines solicitaram aprovação e liberação antitruste de todos os acordos relacionados ao seu Joint Venture Agreement perante o Departamento de Transporte dos EUA (“DOT”). Em 30 de setembro de 2022, o DOT aprovou o Joint Venture Agreement entre a Delta Air Lines e o grupo LATAM.

Colômbia

Em 4 de setembro de 2020, a LATAM e a Delta Air Lines solicitaram a aprovação do Acordo de Joint Venture perante a Aerocivil, que foi recebida em 10 de maio de 2021.

FATOS RELEVANTES

NCG 519: 10. FATOS RELEVANTES OU MATERIAIS

Santiago, 03 de abril de 2024

Outros:

Em conformidade com o disposto no artigo 9º e no parágrafo segundo do artigo 10 da Lei nº 18.045 e com o Regulamento Geral nº 30 e a Circular nº 660, ambos da Comissão do Mercado Financeiro, devidamente autorizada para esse fim, comunico a V.Sas. o seguinte Fato Relevante referente à LATAM Airlines Group S.A. (a "Companhia"):

Renúncia do Diretor:

O Conselho de Administração da Companhia, em reunião realizada hoje, tomou conhecimento da renúncia apresentada nesta mesma data pelo Sr. Bouk Van Geloven ao cargo de Diretor da Companhia, que entrará em vigor a partir das 23h59 do dia 24 de abril de 2024. O Conselho de Administração expressou sua gratidão pelo trabalho realizado pelo Sr. Van Geloven e sua contribuição à Companhia. Em decorrência da referida renúncia, e de acordo com o disposto no artigo 32 da Lei nº 18.046 sobre Direito Societário, na próxima Assembleia Geral Ordinária, cuja convocação está relatada abaixo, o Conselho de Administração deverá ser totalmente renovado.

Convocação para Assembleias Gerais Extraordinária e Ordinária:

O Conselho de Administração da Companhia, na mesma reunião de hoje, decidiu convocar uma Assembleia Geral Extraordinária a ser realizada no dia 25 de

abril de 2024, às 11:00 horas, e uma Assembleia Geral Ordinária, a ser realizada imediatamente após a referida reunião, que ocorrerá na Mac-Iver 125, 17º andar, Santiago, a fim de conhecer ou decidir, conforme o caso, sobre as matérias abaixo indicadas:

Assembleia Geral Extraordinária de Acionistas

A Reunião Extraordinária terá como objeto os seguintes assuntos:

- Eliminar o quarto artigo transitório dos estatutos corporativos.
- Registrar a redução integral do capital social em razão do término do prazo de colocação dos títulos conversíveis em ações emitidos contra o aumento de capital aprovado na Assembleia Geral Extraordinária da Companhia datada de 05 de julho de 2022; e
- Em geral, adotar as reformas dos estatutos e todos os demais acordos que sejam necessários ou convenientes para executar as decisões adotadas pelo Conselho.

Assembleia Geral Ordinária de Acionistas

A Reunião Ordinária terá por objeto as seguintes matérias:

- Memória, Balanço e Demonstrações Financeiras correspondentes ao Exercício de 2023; a situação da Companhia; e respectivo relatório da Empresa de Auditoria Externa;
- Distribuição de dividendo definitivo sobre os lucros do Exercício Social de 2023;

- Eleição do Conselho de Administração;
- Remuneração do Conselho de Administração para o Ano Fiscal de 2024;
- Remuneração e orçamento do Conselho de Administração para o exercício de 2024;
- Designação da Empresa de Auditoria Externa;
- Designação de Agências de Classificação de Risco;
- Definição do jornal para as publicações que a Empresa deverá fazer;
- Relatório de operações com partes relacionadas; e
- Outros assuntos de interesse social específicos da Assembleia Geral Ordinária.

O Conselho de Administração da Companhia decidiu implementar meios remotos de participação e votação nas Assembleias.

Terão direito de participar das Assembleias, exercendo seu direito de voz e voto nelas, os titulares de ações inscritas no Registro de Acionistas à meia-noite do quinto dia útil anterior ao dia de sua celebração, ou seja, registradas à meia-noite do dia 19 de abril de 2024.

Os acionistas interessados em participar das Assembleias, ou seu representante, deverão se registrar, até as 15h00 do dia anterior às Assembleias, enviando um e-mail para a caixa registrojuntas@dcv.cl, expressando seu interesse em participar das Assembleias, anexando uma imagem digitalizada de

sua carteira de identidade em ambos os lados ou seu passaporte; de poder, se aplicável; e o formulário de solicitação de participação nas Assembleias. As Assembleias ocorrerão por meio da plataforma de videoconferência Zoom e votação por aclamação ou votação por voz, ou por meio da plataforma de votação eletrônica fornecida pela DCV Registries S.A. que será inserida por meio da plataforma Click&Vote, por meio do link “Junte-se ao Conselho”. O restante da documentação necessária e informações mais detalhadas sobre como se registrar, participar e votar remotamente nas Assembleias e outros aspectos que sejam apropriados para esse fim estarão disponíveis e serão comunicados em tempo hábil por meio de instruções que serão carregadas no site da Companhia, www.latamairlinesgroup.net.

Os editais de convocação serão publicados no Diário La Tercera, de Santiago, nos dias 10, 15 e 19 de abril de 2024.

Os acionistas poderão obter cópia dos documentos que embasam as matérias sobre as quais deverão se pronunciar nas Assembleias, a partir de 10 de abril de 2024, no site da Companhia, www.latamairlinesgroup.net. Além disso, qualquer acionista que desejar obter cópia dos referidos documentos poderá contatar, também a partir de 10 de abril de 2024, o Departamento de Relações com Investidores da Companhia pelo endereço de e-mail InvestorRelations@latam.com ou pelo telefone (56-2) 2565-3844, para esse fim. Entre tais documentos, estarão disponíveis informações sobre as alternativas de empresas de auditoria externa que serão propostas à Assembleia Ordinária do Ano Fiscal de 2024 e suas respectivas fundações.

Proposta de Dividendos:

Por fim, o Conselho de Administração acordou propor na Assembleia Geral Ordinária a distribuição do Dividendo nº 52, Definitivo, Mínimo Obrigatório, de 30% do lucro líquido do Exercício Fiscal de 2023, ou seja, o equivalente em pesos a US\$ 174.549.442,99, o que significa distribuir um dividendo de US\$ 0,0002887797894 por ação, que seria pago em 16 de maio de 2024, em seu equivalente em pesos de acordo com a taxa de câmbio “observada” publicada no Diário Oficial no quinto dia útil anterior ao dia da distribuição, ou seja, em 10 de maio de 2024. Caso o dividendo seja aprovado nos termos propostos pelo Conselho de Administração, os acionistas inscritos no Registro de Acionistas à meia-noite de 10 de maio de 2024 terão direito ao recebimento do dividendo.

Santiago, 03 de abril de 2024

Outros

Em conformidade com o artigo 9º e o parágrafo segundo do artigo 10 da Lei nº 18.045 e com a Norma Geral nº 30 e a Circular nº 660, ambas da Comissão do Mercado Financeiro, devidamente autorizada para esse fim, comunico o seguinte Fato Relevante referente à LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” ou a “Companhia”):

● Em reunião realizada nesta mesma data, o Conselho de Administração da Companhia aprovou o início do processo para voltar a abrir e listar os ADRs da Companhia na Bolsa de Valores de Nova York (“NYSE”) (o “Programa de Relistagem de ADRs”). Este processo envolve diversos procedimentos e exigências perante a Securities and Exchange Commission dos Estados Unidos da América e a NYSE.

● Uma vez cumpridos os requisitos referidos no parágrafo 1 acima, caberá ao Conselho de Administração decidir se aprova ou não, e torna efetiva, a Relistagem do Programa de ADR. A Relistagem do Programa de ADR assim resolvida será oportunamente informada por um novo fato relevante. Esta decisão será tomada:

- uma vez obtido o consentimento daqueles que foram os principais credores que apoiaram o plano de recuperação da Companhia que foi aprovado e confirmado em seu procedimento de recuperação judicial nos termos do Capítulo 11 do Código de Falências dos Estados Unidos da América, e sem o qual a Companhia não teria saído do referido procedimento de recuperação judicial; e

- considerando as condições de mercado e o melhor interesse da Empresa.

● O processo para finalizar a Relistagem do Programa de ADR está estimado nesta data em até seis meses, contados a partir deste Fato Relevante.

A Companhia manterá seus acionistas e o mercado em geral informados sobre o andamento do processo de Relistagem do Programa de ADRs.

Santiago, 25 de abril de 2024

Outros

Em conformidade com o disposto no artigo 9º e no parágrafo segundo do artigo 10 da Lei nº 18.045 do Mercado de Valores Mobiliários, e na Norma Geral nº 30 de sua Comissão, devidamente autorizada para esse fim, permito-me comunicar o seguinte, em caráter de Fato Relevante da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM”):

● Reformas de Estatutos

Na Assembleia Geral Extraordinária da LATAM (a “Assembleia Extraordinária”) realizada nesta data, 25 de abril de 2024, foram aprovadas todas as reformas estatutárias para as quais a referida Assembleia foi convocada, entre elas a eliminação do quarto artigo transitório do estatuto social da LATAM, que regulava a duração do Conselho de Administração. A renúncia apresentada pelo Sr. Bouk Van Geloven ao cargo de Conselheiro em 3 de abril de 2024, conforme relatado em Fato Relevante da mesma data, tornou necessária a renovação completa dos membros do Conselho de Administração na Assembleia Geral Ordinária, a que se refere o ponto II abaixo. Após a eliminação do artigo acima mencionado, o Conselho de Administração eleito na referida Assembleia permanecerá no cargo pelo prazo de dois anos a partir desta data.

● Renovação Total do Conselho de Administração.

Na Assembleia Geral Ordinária da LATAM realizada também nesta data, imediatamente após a Assembleia Geral Extraordinária, foi renovado o Conselho de Administração da LATAM.

Foram eleitas as seguintes pessoas:

● Sr. Enrique Cueto Plaza;

● Sr. Ignacio Cueto Plaza;

● Sr. Frederico F. Curado (como conselheiro independente);

● Senhor William de Wulf;

● Sr. Antonio Gil Nievas;

● Senhor Bornah Moghbel;

● Senhor Michael Neruda;

● Sra. Sonia Villalobos; e

● Sr. Alexander D. Wilcox.

Santiago, 25 de abril de 2024

Participação nos lucros (pagamento de dividendos)

De acordo com o disposto na Circular nº 660, de 22 de outubro de 1986, de sua Comissão, e devidamente autorizado, informo sua Comissão que na Assembleia Geral Ordinária de Acionistas da LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM”) realizada nesta data, 25 de abril de 2024, foi aprovada a distribuição do Dividendo nº 52, Definitivo, Mínimo Obrigatório, até 30% do lucro líquido do Exercício Fiscal de 2023, ou seja, o valor equivalente em pesos chilenos a US\$ 174.549.442,99, o que significa distribuir um dividendo de US\$ 0,0002887797894 por ação, que será pago em 16 de maio de 2024, em seu equivalente em pesos chilenos de acordo com a taxa de câmbio “observada” publicada no Diário Oficial no quinto dia útil anterior ao dia da distribuição, ou seja, em 10 de maio. 2024.

Terão direito ao recebimento do dividendo os acionistas inscritos no Registro de Acionistas à meia-noite do dia 10 de maio de 2024.

O aviso a que se refere o Título II da referida Circular 660 será publicado no dia 8 de maio de 2024, no jornal “La Tercera” de Santiago.

Em anexo encontra-se o formulário n.º 1 que estabelece a mesma Circular n.º 660, devidamente preenchido e assinado.

Santiago, 03 de mayo de 2024

Outros

Em conformidade com o artigo 9º e parágrafo segundo do artigo 10 da Lei nº 18.045 e com a Norma Geral nº 30, de sua Comissão, devidamente autorizada para esse fim, informo o seguinte Fato Relevante referente à LATAM Airlines Group S.A. (a “Companhia”):

Presidente e Vice-Presidente.

Na Reunião do Conselho realizada nesta mesma data, Ignacio Cueto Plaza e Bornah Moghbel foram nomeados Presidente e Vice-Presidente do Conselho de Administração, respectivamente.

Comitê de Diretores.

Da mesma forma, na mesma Reunião do Conselho e conforme disposto no artigo 50 bis da Lei nº 18.046 das Sociedades Anônimas, foi observado que o Comitê de Diretores seria composto pelos Diretores Frederico Curado (como diretor independente), Michael Neruda

e Sonia J.S. Villalobos.

Santiago, 02 de julio de 2024

Outros

Em conformidade com o artigo 9º e o parágrafo segundo do artigo 10 da Lei nº 18.045 e com a Norma Geral nº 30, ambas da Comissão do Mercado Financeiro, devidamente autorizada para esse efeito, comunico o seguinte Fato Relevante referente à LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” ou a “Companhia”):

● Conforme relatado pelo Fato Relevante datado de 3 de abril de 2024, na data o Conselho de Administração da LATAM aprovou o início do processo de abertura e relistagem do programa de ADR da Companhia na Bolsa de Valores de Nova York (a “Relistagem do Programa de ADR”). Tal processo está atualmente em andamento.

● Com a convicção de que uma venda secundária, se acontecer, pode resultar em um aumento da liquidez do programa e, portanto, tornar mais eficaz a Relistagem do Programa de ADR, a LATAM explorou com certos credores que eram partes de apoio do nosso plano de reorganização (o “Plano de Reorganização”) que foi aprovado e confirmado em nosso processo de reorganização nos Estados Unidos da América de acordo com as regras estabelecidas no Capítulo 11 do Título 11 do Código dos Estados Unidos da América (o “Processo do Capítulo 11”) – que a partir de hoje são acionistas em decorrência de sua implementação, se estariam interessados em princípio em considerar uma possível venda secundária de uma parcela de sua participação

acionária na Companhia. Nesse sentido, por meio de informações de interesse divulgadas em 17 de maio de 2024, informamos que, embora naquela data não tivessem tomado nenhuma decisão sobre o assunto, confirmaram seu interesse preliminar e indicaram que tal decisão seria possivelmente motivada pelo processo de implementação da Relistagem do Programa de ADR e pelas condições de mercado.

● A esse respeito, cabe lembrar que no contexto da implementação do Plano de Recuperação Judicial, conforme informado no Fato Relevante de 3 de novembro de 2022, dentre outros:

- Em novembro de 2022, os credores da Companhia receberam, em liquidação de seus créditos, notas conversíveis em ações da Companhia, as quais foram previamente convertidas.

- A Companhia e as partes de apoio da reestruturação contemplada no Plano de Reorganização celebraram um Acordo de Direitos de Registro (“RRA”). Sob o RRA, essas partes de apoio teriam o direito de obter o apoio da Companhia se optassem por alienar toda ou parte de suas participações acionárias na LATAM em uma ou mais ofertas públicas secundárias de ações em subscrições de compromisso firme nos Estados Unidos da América registradas na Securities and Exchange Commission dos Estados Unidos da América (oferta pública subscrita). Doravante, cada venda secundária, uma “Venda Secundária sob o RRA”. De acordo com os termos do RRA, a primeira Venda Secundária sob o RRA (i) só pode ser iniciada a pedido das principais partes de apoio sob o RRA (as “Partes de Apoio Necessárias”); e (ii) deve, no julgamento de boa-fé dos subscritores gestores,

representar pelo menos US\$ 200 milhões. Una copia del RRA fue hecha pública en Noviembre de 2022 en el expediente del Procedimiento Capítulo 11 como un suplemento a nuestro Plan de Reorganización.

Uma cópia do RRA foi tornada pública em novembro de 2022 no processo do Capítulo 11 como um suplemento ao nosso Plano de Reorganização.

- A execução do RRA foi uma condição precedente para o apoio das partes de apoio à reestruturação estabelecida no Plano de Reorganização, sem a qual a Companhia não teria saído da falência.

● Considerando o que está indicado no parágrafo 2. acima, é intenção da Companhia que a Relistagem do Programa de ADR ocorra simultaneamente à primeira Venda Secundária sob o RRA com a convicção de que, conforme declarado acima, maior liquidez tornará a Relistagem do Programa de ADR mais eficaz no melhor interesse da Companhia e de seus acionistas em geral.

● Vale mencionar que, de acordo com os termos do RRA, os Acionistas Vendedores têm o poder de determinar a data em que a venda secundária ocorrerá, podendo inclusive retirar ou modificar o tamanho da venda secundária. Portanto, uma vez que a preferência é que a Relistagem do Programa de ADR ocorra simultaneamente com a primeira Venda Secundária sob o RRA, na data deste documento a Companhia não tem certeza da data em que a Relistagem do Programa de ADR e a primeira Venda Secundária sob o RRA poderiam ocorrer.

● Está previsto que essa primeira Venda Secundária

sob o RRA ocorreria somente nos Estados Unidos da América e outras jurisdições fora da República do Chile por meio da emissão de novos ADRs na mesma data da Relistagem do Programa de ADR.

● De acordo com os termos do RRA, as outras partes credoras do mesmo, que a partir de hoje também são acionistas como resultado da implementação do Plano de Reorganização, têm o direito de aderir a esta primeira Venda Secundária sob o RRA como acionistas vendedores. Para esse efeito, a Companhia dará as notificações contempladas em tal acordo para que os outros signatários do RRA possam decidir exercer ou não seu direito de adesão.

● Caso, conforme indicado acima, os Acionistas Vendedores optem por adiar ou retirar seu pedido de venda secundária a que se refere este fato relevante, o Conselho de Administração da Companhia avaliará a melhor oportunidade para a Relistagem do Programa de ADR quando as condições descritas em maiores detalhes em nosso fato relevante de 3 de abril de 2024 forem atendidas (ou seja, (i) sujeito ao consentimento daqueles que foram os principais credores que sustentaram o Plano de Recuperação aprovado e confirmado no Processo do Capítulo 11, sem o qual a Companhia não teria saído do referido procedimento de recuperação; e (ii) considerando as condições de mercado e o melhor interesse da Companhia).

A Companhia manterá seus acionistas e o mercado em geral informados sobre o andamento do Relistamento do Programa de ADRs e da primeira Venda Secundária no âmbito do RRA.

Conforme exigido pela Regra 135e sob o U.S. Securities

Act de 1933, conforme alterado (o "U.S. Securities Act"), este fato material não constitui uma oferta de venda ou solicitação de uma oferta de compra de títulos nos Estados Unidos, e os títulos não podem ser oferecidos ou vendidos nos Estados Unidos sem registro ou isenção de registro. Quaisquer ofertas, solicitações ou ofertas de compra, ou quaisquer vendas de títulos, incluindo uma potencial venda secundária, serão feitas de acordo com os requisitos de registro e prospecto do Securities Act.

Santiago, 15 de julio de 2024

Outros

Em atendimento ao disposto no artigo 9º e no parágrafo segundo do artigo 10 da Lei nº 18.045, e ao disposto na Norma Geral nº 30, devidamente autorizado pelo Conselho de Administração em reunião realizada nesta mesma data, comunico à Comissão do Mercado Financeiro (a "Comissão"), como FATO RELEVANTE da LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM" ou a "Companhia"), o seguinte:

● Em 29 de março de 2016, a Companhia celebrou um contrato de linha de crédito rotativo com vários bancos, que foi posteriormente alterado e reformulado em 3 de novembro de 2022 por instrumento particular no idioma inglês e sujeito às leis do Estado de Nova York, Estados Unidos da América, denominado "Contrato de Crédito e Garantia Alterado e Reformulado", pelo qual a Companhia recebeu uma linha de crédito rotativo no valor principal de US\$ 600 milhões (a "Linha de Crédito Rotativo I"). A Linha de Crédito Rotativo I foi inicialmente garantida por uma combinação de aeronaves, motores e outras peças de reposição de propriedade da LATAM e da TAM Linhas Aéreas S.A.

Hoje, a Companhia, atuando por meio de sua filial domiciliada no Estado da Flórida, Estados Unidos da América, celebrou uma emenda à Linha de Crédito Rotativo I (a "Emenda à Linha de Crédito Rotativo I"). Esta Emenda à Linha de Crédito Rotativo I tem como objetivo, entre outras coisas: (i) estender a data de vencimento programada da Linha de Crédito Rotativo I para julho de 2029 (vencimento original em novembro de 2025), com uma opção de estendê-la até julho de 2030; (ii) aumentar o valor da Linha de Crédito Rotativo I de US\$ 600 milhões para um valor agregado de US\$ 800 milhões; (iii) eliminar referências ao processo de reorganização ao qual a Companhia e várias de suas subsidiárias estavam sujeitas sob as regras do Capítulo 11 do Título 11 do Código dos Estados Unidos (o "Processo do Capítulo 11"); e (iv) incluir credores adicionais à Linha de Crédito Rotativo I, de modo que, após a Emenda à Linha de Crédito Rotativo I, os credores dessa Linha serão os listados no parágrafo 3 abaixo.

Por fim, cabe ressaltar que a Companhia garantirá tal Emenda à Linha de Crédito Rotativo I com diferentes ativos compostos por uma combinação de aeronaves, motores e diversas peças de reposição de propriedade da Companhia e da TAM Linhas Aéreas S.A., e terá a opção de modificar ou substituir tais garantias, com o consentimento da maioria dos bancos participantes da Emenda à Linha de Crédito Rotativo I. Além disso, a TAM Linhas Aéreas S.A. atuará como garantidora das obrigações da Companhia sob a Emenda à Linha de Crédito Rotativo I.

● Conforme informado por fato relevante datado de 11 de outubro de 2022, no contexto do financiamento concedido à Companhia para emergir do Processo do Capítulo 11, a Companhia, agindo por meio de

sua filial domiciliada no Estado da Flórida, Estados Unidos da América, celebrou em 12 de outubro de 2022, uma linha de crédito rotativo de US\$ 500 milhões por meio de um instrumento privado no idioma inglês e sujeito às leis do Estado de Nova York, Estados Unidos da América, denominado "Super-Priority Debtor-In-Possession and Exit Revolving Loan Agreement" com vários bancos e instituições financeiras como credores, o JPMorgan Chase Bank como agente administrativo para tais credores e o Wilmington Trust, National Association como agente fiduciário colateral para as partes garantidas (a "Linha de Crédito Rotativo II" e, juntamente com a Linha de Crédito Rotativo I, as "Linhas de Crédito Rotativo").

Hoje, a Companhia, agindo por meio de sua filial domiciliada no Estado da Flórida, Estados Unidos da América, celebrou a alteração à Linha de Crédito Rotativo II (a "Alteração à Linha de Crédito Rotativo II" e, juntamente com a Alteração à Linha de Crédito Rotativo I, as "Alterações à Linha de Crédito Rotativo"), com o efeito de, entre outras coisas: (i) estender a data de vencimento programada da Linha de Crédito Rotativo II de novembro de 2026 para 15 de julho de 2029; desde que, no entanto, a Linha de Crédito Rotativo II possa ser paga antecipadamente 180 dias antes da data de vencimento de qualquer um dos contratos de financiamento que compartilham garantias com a Linha de Crédito Rotativo II se até então tais contratos de financiamento não tiverem sido pagos ou estendidos; (ii) aumentar o valor da Linha de Crédito Rotativo II de US\$ 500 milhões para US\$ 750 milhões; (iii) excluir referências ao Processo do Capítulo 11; (iv) incluir credores adicionais à Linha de Crédito Rotativo II, de modo que, após a Emenda à Linha de Crédito Rotativo II, os credores serão aqueles identificados no parágrafo 3 abaixo; e (v) modificar certos termos comerciais da Linha de Crédito Rotativo II relativos a taxas de juros e tarifas, incluindo o seguinte:

Taxas de juros

A partir de novembro de 2026, (i) a margem aplicável a cada taxa de juros será reduzida em 1,00% (de 3,00% para 2,00% para a taxa de juros ABR e de 4% para 3% para a Taxa SOFR a Prazo e Taxa SOFR Simples Diária); (ii) uma taxa de utilização será introduzida além da margem aplicável a cada taxa de juros, que varia entre 0,10% e 0,50% dependendo do valor desembolsado; e (iii) os ajustes na Taxa SOFR a Prazo e na SOFR Simples Diária serão eliminados.

Taxa de compromisso

A partir de novembro de 2026, a taxa de compromisso aumentará de 0,625% para 1,00%.

Por fim, em decorrência da Emenda à Linha de Crédito Rotativo II, será necessário modificar os documentos de garantia concedidos tanto no Chile quanto no exterior, que garantem a Linha de Crédito Rotativo II, de modo que os interesses de garantia neles previstos sejam estendidos a esta emenda.

● Após as Emendas à Linha de Crédito Rotativo, os credores sob as Linhas de Crédito Rotativo são JPMorganChase Bank, N.A.; Goldman Sachs Lending Partners LLC; Citibank, N.A.; Barclays Bank PLC; Banco Santander, S.A.; Deutsche Bank Securities Inc, filial de Nova York; BNP Paribas; MUFG Bank, LTD e Natixis, filial de Nova York.

● Como resultado das Emendas à Linha de Crédito Rotativo, a Companhia terá, na data deste documento, um total de US\$ 1.550 milhões em Linhas de Crédito Rotativo com data de vencimento programada para 2029.

Até a data deste documento, a Companhia não utilizou as Linhas de Crédito Rotativo e, portanto, elas estão totalmente disponíveis.

Santiago, 18 de julho de 2024

Outros

Em conformidade com o artigo 9º e o parágrafo segundo do artigo 10 da Lei nº 18.045 e com a Norma Geral nº 30, ambas da Comissão do Mercado Financeiro, devidamente autorizada para esse efeito, comunico o seguinte Fato Relevante referente à LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” ou a “Companhia”):

● Conforme relatado em fatos materiais datados de 3 de abril de 2024 e 2 de julho de 2024, a Companhia está atualmente no processo de reabertura e relistagem de seu programa de ADR na Bolsa de Valores de Nova York (“NYSE”) (a “Relistagem do Programa de ADR”). Este processo envolve vários procedimentos e requisitos perante a Securities and Exchange Commission dos Estados Unidos da América (“SEC”) e a NYSE.

● Como parte dos procedimentos e requisitos para a Relistagem do Programa ADR:

- O Conselho de Administração aprovou a LATAM para celebrar um novo contrato de depósito (o “Novo Contrato de Depósito”) com o banco depositário de seu programa de ADR (ou seja, JP Morgan);

- O Conselho de Administração aprovou que

a LATAM envie à SEC os formulários F-6, F-3, suplemento de prospecto preliminar ao F-3, MD&A 6-K e formulário 8-A, entre outros, conforme exigido pelos regulamentos dos EUA; e

- Para desempenhar as funções do comitê de auditoria exigidas pelas regulamentações dos EUA, o Conselho de Administração criou um comitê do Conselho para servir como Comitê de Auditoria. Este Comitê de Auditoria é um acréscimo ao Comitê de Diretores exigido pelo artigo 50 bis da Lei Chilena nº 18.046. Tal Comitê de Auditoria será integrado pelo Sr. Frederico P. Fleury Curado e pela Sra. Sonia J.S. Villalobos.

● O Novo Acordo de Depósito contempla, entre outras coisas, a alteração da proporção atualmente em vigor entre ações e ADRs (a “Alteração de Proporção”), da proporção existente de 1:1 para uma nova proporção de 2.000:1 (ou seja, cada ADR representará duas mil ações). Espera-se que a Alteração de Proporção entre em vigor em ou por volta de 24 de julho de 2024.

Em relação aos ADRs atualmente existentes, serão adotadas medidas para implementar essa nova proporção, conforme exigido pela regulamentação dos EUA.

● O Conselho de Administração da Companhia também aprovou na data deste documento que, dentro do contexto da Relistagem do Programa de ADR, e com efeito a partir da data em que se tornar efetivo, 100.000.000 de novos ADRs serão registrados. Para implementar o acima, os registros correspondentes serão feitos na SEC.

Esses novos ADRs são adicionais aos 217 milhões de

ADRs atualmente registrados e, portanto, o número de ADRs registrados totalizará aproximadamente 317 milhões. Esses novos ADRs estarão disponíveis para os acionistas que, de tempos em tempos, optarem por trocar suas ações por ADRs em nosso programa de ADR.

● Conforme relatado no fato relevante datado de 2 de julho de 2024, a preferência da Companhia continua sendo que a Relistagem do Programa de ADR ocorra simultaneamente à primeira venda secundária sob o contrato de direitos de registro (“RRA” – Registration Rights Agreement, e esta primeira venda secundária sob o mesmo, a “Primeira Venda Secundária sob o RRA”).

● Considerando tal preferência, o Conselho de Administração determinará a data em que a Relistagem do Programa de ADR se tornará efetiva assim que a ocorrência da Primeira Venda Secundária sob o RRA for confirmada e para permitir tal venda.

● De acordo com as informações disponíveis até a data deste documento para o Conselho, a Primeira Venda Secundária sob o RRA deve ocorrer em ou por volta de 24 de julho de 2024, quando o acordo de subscrição correspondente será assinado. Se confirmado, o Conselho de Administração determinará que a data em que a Relistagem do Programa de ADR se tornará efetiva será em ou por volta de 25 de julho de 2024.

● Dito isto, não obstante o interesse dos acionistas que solicitaram a Primeira Venda Secundária sob o RRA (os “Acionistas Vendedores”) em prosseguir com tal venda, os Acionistas Vendedores podem retirar seu pedido para a Primeira Venda Secundária sob o

RRA até que o acordo de subscrição correspondente seja assinado.

● Se os Acionistas Vendedores se retirarem da Primeira Venda Secundária sob o RRA, é razoável esperar que a Relistagem do Programa de ADR seja implementada posteriormente no futuro, sujeita à aprovação do Conselho de Administração e às condições descritas no fato relevante datado de 3 de abril de 2024 (ou seja, (i) o consentimento é obtido daqueles que foram os principais credores de apoio ao plano de reorganização aprovado e confirmado no Processo do Capítulo 11, e que são os Acionistas Vendedores; e (ii) a concordância de condições de mercado adequadas e o melhor interesse da Companhia).

● A partir desta data, a Companhia espera que a Relistagem do Programa de ADR entre em vigor por volta de 25 de julho de 2024, sujeita à assinatura do contrato de subscrição correspondente, conforme indicado no parágrafo 7 anterior.

A Companhia manterá seus acionistas e o mercado em geral informados sobre o andamento do Programa de Relistagem de ADRs.

Santiago, 18 de julho de 2024

Outros

Em conformidade com o artigo 9º e o parágrafo segundo do artigo 10 da Lei nº 18.045 e com a Norma Geral nº 30, ambas da Comissão do Mercado Financeiro, devidamente autorizada para esse efeito, comunico o seguinte Fato Relevante referente à LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” ou a “Companhia”):

● Conforme relatado por meio de fatos materiais datados de 3 de abril de 2024, 2 de julho de 2024 e 17 de julho de 2024:

● A Companhia está atualmente no processo de reabertura e relistagem de seu programa de ADR na Bolsa de Valores de Nova York (a “Relistagem do Programa de ADR”); e

● A preferência da Companhia continua sendo que a Relistagem do Programa de ADR ocorra simultaneamente com a primeira venda secundária sob o acordo de direitos de registro (“RRA”) concedido no contexto da emergência do processo de reorganização sob o Capítulo 11 do Título 11 do Código dos Estados Unidos (a “Primeira Venda Secundária sob o RRA”).

● Embora a Companhia não tenha certeza sobre a data em que a Primeira Venda Secundária sob o RRA e a Relistagem do Programa de ADR poderiam ocorrer, nesta data:

- A Companhia submeterá à Securities and Exchange Commission dos Estados Unidos da América (a “SEC”) os prospectos e outros registros exigidos pelos regulamentos da SEC para progredir na potencial Primeira Venda Secundária sob a RRA (a saber, (i) Formulário F-3, (ii) suplemento preliminar do prospecto ao Formulário F-3, (iii) MD&A 6-K e (iv) Formulário 8-A). Doravante, esses registros serão chamados de “Registros da SEC”; e

- O respectivo roadshow começará. O acima exposto, conforme declarado no fato material datado de 17 de julho de 2024, não obstante os acionistas que solicitaram a Primeira Venda

Secundária sob o RRA podem retirar sua solicitação até que o acordo de subscrição correspondente seja assinado.

● Conforme aconselhado pelos consultores jurídicos externos da Empresa nos Estados Unidos da América, ao realizar uma colocação primária ou secundária de ações de uma empresa é proposto após a conclusão de um trimestre fiscal, é esperado, e de fato costumeiro, que a respectiva empresa divulgue publicamente certas informações financeiras preliminares sobre aquele trimestre. Em tais casos, o Regulamento G e o Item 10(e) do Regulamento S-K sob o U.S. Securities Act de 1933 exigem que a respectiva empresa faça certas divulgações adicionais relacionadas a medidas financeiras não-GAAP e não-IFRS (as “Métricas Financeiras Adicionais”).

Para que os registros da SEC estejam em conformidade com o acima exposto, tais registros também devem incluir, entre outras coisas: (i) as medidas financeiras GAAP ou IFRS mais diretamente comparáveis; e (ii) uma reconciliação quantitativa com a medida financeira GAAP ou IFRS mais próxima para as Métricas Financeiras Adicionais históricas.

● Dado o parágrafo acima mencionado, uma vez que os SEC Filings serão feitos apenas alguns dias após o fechamento do segundo trimestre, que terminou em 30 de junho de 2024, os SEC Filings incluem certas informações financeiras sobre o fim daquele trimestre. Uma cópia dessas informações está anexada a este fato material como Apêndice A.

● As informações financeiras relativas ao segundo trimestre de 2024 aqui divulgadas estão em processo de auditoria, têm escopo limitado e, portanto, podem

estar sujeitas a ajustes em conexão com o processo regulatório de preparação das demonstrações financeiras trimestrais da Companhia (incluindo, conforme aplicável, devido a fatos externos, nossa revisão interna ou a revisão por nossos auditores externos). As demonstrações financeiras trimestrais do segundo trimestre de 2024 serão divulgadas conforme informado anteriormente em 7 de agosto.

Estas informações financeiras não constituem nem substituem de forma alguma a apresentação das demonstrações financeiras correspondentes à Comissão do Mercado Financeiro e ao mercado, quanto aos requisitos de conteúdo, procedimentos e prazos de apresentação estipulados por este Serviço na regulamentação em vigor.

A Companhia manterá seus acionistas e o mercado em geral informados sobre o andamento do Programa de Relistagem de ADRs.

Santiago, 24 de julho de 2024

Outros

Em conformidade com o artigo 9º e o parágrafo segundo do artigo 10 da Lei nº 18.045 e com a Norma Geral nº 30, ambas da Comissão do Mercado Financeiro, devidamente autorizada para esse efeito, comunico o seguinte Fato Relevante referente à LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” ou a “Companhia”):

● Em reunião realizada nesta data, o Conselho de Administração da Companhia aprovou que a reabertura e relistagem de seu programa de ADR na Bolsa de Valores de Nova York passa a vigorar a partir de 25 de julho de 2024.

● Na data deste documento, os acionistas que solicitaram a primeira venda secundária sob o acordo de direitos de registro (a “Primeira Venda Secundária sob o RRA”) concordaram com os bancos atuando como subscritores sob o mesmo, que o preço de tal venda secundária seja de US\$ 24 por ADR. Dado que cada ADR representa 2.000 ações da Companhia devido à mudança de proporção anunciada no fato relevante datado de 18 de julho de 2024, isso resulta em um preço por ação de US\$ 0,012.

● Nesta data, o respectivo contrato de subscrição foi assinado entre (i) a Companhia, (ii) os acionistas vendedores e (iii) Goldman Sachs & Co. LLC, Barclays Capital Inc. e J.P. Morgan Securities LLC, atuando como coordenadores globais, agentes de colocação e representantes dos outros subscritores desta venda secundária (ou seja, Citigroup Global Markets Inc., Santander US Capital Markets LLC, Deutsche Bank Securities Inc., BNP Paribas Securities Corp., MUFG Securities Americas Inc., Natixis Securities Americas LLC, LarrainVial Securities US, LLC e Morgan Stanley & Co. LLC).

● A Primeira Venda Secundária sob o RRA foi, em última análise, de 19.000.000 de ADRs da Empresa, e o pagamento pela mesma será feito em 26 de julho de 2024. Os vendedores nesta transação serão os acionistas a serem definidos nos registros que serão feitos na SEC, listados no Anexo em anexo.

Santiago, 08 de agosto de 2024

Outros

Em conformidade com o artigo 9º e parágrafo segundo do artigo 10 da Lei nº 18.045 e a Norma

Geral nº 30, devidamente autorizada para esse fim, comunico a Vossa Excelência o seguinte Fato Relevante referente à LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM”, a “Companhia”):

● Com esta data e de acordo com os requisitos da Norma Geral nº 501 emitida pela Comissão do Mercado Financeiro, com a decisão favorável do Comitê de Administração, o Conselho de Administração da LATAM concordou, a partir de hoje, em alterar a política de operações regulares da LATAM (a “Política de Operações Regulares da LATAM”), que, de acordo com a referida norma, passará a ser aplicável a partir de 1º de setembro de 2024.

● O texto completo e atualizado da Política de Operações Regulares da LATAM está publicado no site da Companhia, na seção Diretrizes de Governança na seção Governança (<https://www.latamairlinesgroup.net/static-files/5492388e-8342-4fbc-8a0c9adab3116c49>). Da mesma forma, cópias da política estão disponíveis para as partes interessadas nos escritórios da Companhia, localizados na Avenida Presidente Riesco N°5711, andar 20, comuna de Las Condes, Santiago.

Santiago, 1 de outubro de 2024

Emissões de títulos em mercados internacionais e/ou nacionais

Em conformidade com o artigo 9º e o parágrafo segundo do artigo 10 da Lei nº 18.045 e com a Norma Geral nº 30, devidamente autorizada para esse fim, comunico a V.Sas. o seguinte Fato Relevante com relação à LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM”, a “Companhia” ou a “Companhia”):

Nesta data, a Companhia concordou em colocar nos mercados internacionais, bonds garantidos por US\$ 1.400 milhões, a uma taxa de juros anual de 7,875% com vencimento em 2030 (os “US Notes”), nos termos da Regra 144-A e do Regulamento S da Securities and Exchange Commission dos Estados Unidos da América, nos termos do Securities Act de 1933, dos Estados Unidos da América (o “U.S. Securities Act”). Dadas as condições de mercado prevalentes, a Companhia resolveu emitir bonds no valor descrito, que é US\$ 200 milhões a mais do que o valor informado em 26 de setembro de 2024.

Os recursos obtidos com as Notas dos EUA, juntamente com o uso de US\$ 200 milhões em dinheiro (que é US\$ 200 milhões a menos do que o valor informado em 26 de setembro de 2024), serão utilizados para o pagamento e extinção das obrigações da LATAM sob os títulos por um valor total de US\$ 450 milhões, que têm uma data de vencimento programada em 2027 (os “Títulos de 2027”) e um cupom de 13,375%, e o financiamento a prazo no valor de US\$ 1.081 milhões com vencimento em 2027 (o “Financiamento a Prazo de 2027”), com um cupom de SOFR + 965 bps, equivalente a aproximadamente 15%, contemplado como parte do financiamento de saída do Processo do Capítulo 11 da Companhia (o “Financiamento de Saída”), bem como a rescisão e/ou modificação dos documentos concedidos sob o Financiamento de Saída, conforme necessário, para implementar o acima exposto. Quaisquer fundos restantes das Notas dos EUA, juntamente com as reservas de caixa atuais da LATAM, serão usados para capital de giro e outros fins corporativos gerais.

Como consequência do exposto, e de acordo com a Circular N° 988 de 16 de janeiro de 1991, emitida pela

sua Comissão, a Companhia estima uma economia anual em pagamentos de juros de aproximadamente US\$ 83 milhões e um impacto único na Demonstração de Resultados da Companhia de aproximadamente US\$ 134 milhões, dos quais US\$ 45 afetarão o fluxo de caixa durante o quarto trimestre do ano corrente.

As Notas dos EUA serão essencialmente garantidas e compartilharão o mesmo pacote de garantias atualmente contemplado no Financiamento de Saída. No entanto, no caso de os títulos com vencimento em 2029 serem refinanciados, a Companhia terá a opção de liberar parte da garantia relacionada ao negócio de carga e outras garantias associadas a esse mesmo negócio.

As Notas dos EUA foram vendidas a compradores institucionais qualificados nos Estados Unidos, de acordo com a Lei de Valores Mobiliários dos EUA, e não foram registradas sob a Lei de Valores Mobiliários ou as leis de valores mobiliários de qualquer estado ou outra jurisdição.

Santiago, 15 de outubro de 2024

Outros

Em conformidade com o disposto no artigo 9º e no parágrafo segundo do artigo 10 da Lei nº 18.045 e com a Norma Geral nº 30 e a Circular nº 1.072, de 14 de maio de 1992, ambas da Comissão do Mercado Financeiro (a “Comissão”), o abaixo assinado, devidamente autorizado para esse fim, informa o seguinte Fato Relevante com relação à LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM”, a “Companhia” ou a “Companhia”):



Conforme divulgado anteriormente, por meio de Fato Relevante datado de 1º de outubro de 2024, nesta data, a Companhia emitiu e colocou no mercado internacional, notas garantidas no valor de US\$ 1.400 milhões, a uma taxa de juros anual de 7,875% com vencimento em 2030 (as “Notas dos EUA”), nos termos da Regra 144-A e do Regulamento S da Securities and Exchange Commission dos Estados Unidos da América, nos termos do Securities Act de 1933, dos Estados Unidos da América (o “US Securities Act”).

Usando os recursos das Notas dos EUA e US\$ 200 milhões adicionais em dinheiro, a LATAM pagou e extinguiu suas obrigações sob as notas de US\$ 450 milhões, que tinham uma data de vencimento programada para 2027 (as “Notas de 2027”) e um cupom de 13,375%, juntamente com o financiamento a prazo no valor de US\$ 1.081 milhões, com vencimento em 2027 (o “Financiamento a Prazo de 2027”), com um cupom de SOFR + 965 bps, equivalente a aproximadamente 15%, todos contemplados como parte do financiamento de saída do Processo do Capítulo 11 da Empresa (o “Financiamento de Saída”). Se houver, os recursos restantes das Notas dos EUA e reservas de caixa atualmente mantidas pela LATAM deverão ser usados para capital de giro e outros propósitos corporativos gerais.

Como consequência do exposto, e de acordo com a Circular nº 988 de 16 de janeiro de 1991, emitida pela sua Comissão, a Companhia estima uma economia anual em pagamentos de juros de aproximadamente US\$ 83 milhões e um impacto único na Demonstração de Resultados da Companhia de aproximadamente US\$ 134 milhões, dos quais US\$ 45 afetarão o fluxo de caixa durante o quarto trimestre do ano corrente.

As Notas dos EUA serão essencialmente garantidas e compartilharão o mesmo pacote de garantias atualmente contemplado no Financiamento de Saída. No entanto, no caso de as notas com vencimento em 2029, também emitidas no contexto do Financiamento de Saída, serem refinanciadas, a Companhia terá a opção de liberar parte da garantia relacionada ao negócio de carga .

As Notas dos EUA foram vendidas a compradores institucionais qualificados nos Estados Unidos de acordo com o US Securities Act e não foram registradas sob o Securities Act ou as leis de valores mobiliários de qualquer estado ou outra jurisdição. O formulário exigido pela Circular nº 1.072 mencionada acima está anexado a este documento.

FATORES DE RISCO

NCG 519: 3.6 FATORES DE RISCO
GRI 3-3

Os seguintes fatores de risco e os fatores de risco importantes descritos em outros relatórios que enviamos ou arquivamos na Securities and Exchange Commission (“SEC”) podem afetar nossos resultados reais e podem fazer com que nossos resultados reais sejam materialmente diferentes daqueles expressos em quaisquer declarações prospectivas feitas por nós ou em nosso nome.

Para avaliar os riscos descritos nos fatores de risco, temos um modelo de risco abrangente que abrange vários aspectos do nosso negócio e é revisado trimestralmente. Este modelo de risco serve como uma estrutura para identificar, avaliar e mitigar riscos potenciais que podem impactar nossa organização. Entendemos que os cenários de risco evoluem e, portanto, conduzimos revisões contínuas do nosso modelo de risco para garantir sua relevância e eficácia no tratamento de riscos emergentes.

Em particular, como somos uma empresa não americana, há riscos associados ao investimento em nossos ADSs que não são típicos para investimentos em ações de empresas americanas. Antes de tomar uma decisão de investimento, você deve considerar cuidadosamente todas as informações contidas neste documento, incluindo aquelas descritas abaixo.

Resumo dos fatores de risco

A seguir, um resumo dos principais riscos que podem afetar negativamente nossos negócios, operações e resultados financeiros.

Riscos relacionados ao nosso negócio

- Altos níveis de concorrência no setor aéreo e a consolidação ou fusões de concorrentes nos mercados em que o grupo opera podem afetar negativamente o nível de operações.
- Alguns de nossos concorrentes podem receber suporte externo, o que pode afetar negativamente nossa posição competitiva.
- Os negócios e os resultados operacionais do grupo podem ser afetados negativamente se não conseguirmos obter e manter rotas, acesso adequado ao aeroporto, slots e outras licenças operacionais.
- Não podemos garantir que no futuro teremos acesso a instalações adequadas e direitos de pouso necessários para concretizar nossos planos de expansão.
- O grupo depende de alianças estratégicas, relacionamentos comerciais e aprovações regulatórias para crescimento estratégico internacional, e seus negócios podem ser afetados negativamente se qualquer um deles for interrompido ou inatingível.
- A falha na implementação bem-sucedida da estratégia do grupo ou a falha em ajustar essa estratégia à situação econômica atual prejudicaria os negócios do grupo.

- O grupo LATAM pode ter dificuldades em encontrar, treinar e reter funcionários, o que pode levar ao aumento de custos e prejudicar nossa capacidade de executar estratégias e implementar iniciativas operacionais.
- Se perdermos a alta gerência e outros funcionários importantes e eles não forem substituídos por indivíduos com habilidades comparáveis, ou se não conseguirmos manter a cultura da nossa empresa, nossos negócios e resultados operacionais poderão ser afetados de forma adversa e substancial.
- Nossos negócios podem sofrer consequências adversas devido a ações coletivas de funcionários do grupo LATAM ou de terceiros, incluindo interrupções por greves ou outras ações trabalhistas.
- Dependemos da manutenção de uma alta taxa de utilização de aeronaves para aumentar nossas receitas e absorver nossos custos fixos, o que nos torna especialmente vulneráveis a atrasos.
- Nossas operações estão sujeitas a flutuações no fornecimento e no custo do combustível de aviação, o que pode afetar negativamente nossos negócios.
- Estamos expostos a aumentos nas taxas de pouso e outras taxas de serviços aeroportuários que podem afetar negativamente nossas margens e posição competitiva.
- Uma parcela significativa da nossa receitas de carga vem de relativamente poucos tipos de produtos e pode ser impactada por eventos que afetam sua produção, comércio ou demanda.

- Um acúmulo de reembolsos de ingressos pode ter um efeito adverso em nossos resultados financeiros.
- Se não conseguirmos incorporar aeronaves arrendadas, incluindo arrendamentos operacionais e financeiros, à frota a taxas e termos aceitáveis no futuro, nossos negócios poderão ser afetados negativamente.
- Aumentos nos custos de seguro e/ou reduções significativas na cobertura podem prejudicar nossa condição financeira e os resultados das operações.
- Aumentos em nossos custos trabalhistas, que constituem uma parcela substancial de nossas total das despesas operacionais, podem impactar diretamente nossos lucros.
- Enfrentamos riscos de reputação relacionados ao uso das mídias sociais.
- Enfrentamos riscos de reputação relacionados à desinformação e à informação incorreta.

Riscos de Segurança e Operacionais

- Dependemos de um número limitado de fornecedores para certas aeronaves e peças de motor. O grupo LATAM voa e depende de aeronaves Airbus e Boeing, e nossos negócios podem ser afetados negativamente se não recebermos entregas de aeronaves em tempo hábil, se as aeronaves desses fornecedores ficarem indisponíveis ou se o público desenvolver uma percepção negativa das aeronaves que usamos em nossas operações.
- Problemas com sistemas de controle de tráfego



aéreo ou outras falhas técnicas podem interromper nossas operações e ter um efeito adverso material em nossos negócios.

- Perdas e responsabilidades no caso de um acidente envolvendo uma ou mais de nossas aeronaves podem afetar materialmente nossos negócios.

- Problemas técnicos e operacionais prolongados com a infraestrutura aeroportuária em cidades onde temos presença significativa podem ter um efeito adverso material em nossas operações.

- Nossos negócios podem ser afetados negativamente por uma desaceleração no setor aéreo causada por eventos exógenos que afetam o comportamento de viagem ou aumentam os custos, como surtos de doenças, condições climáticas e desastres naturais, guerras ou ataques terroristas.

- Os impactos de uma pandemia e os esforços para mitigar a propagação de um vírus podem ter um impacto adverso nos negócios, operações e resultados financeiros do grupo.

- Interrupções ou violações de segurança de nossa infraestrutura ou sistemas de tecnologia da informação podem interferir nas operações, comprometer informações de passageiros ou funcionários e nos expor a responsabilidades, o que pode afetar negativamente nossos negócios e reputação.

Riscos relacionados com a indústria aérea e os países onde o grupo opera

- Como nosso desempenho depende fortemente das condições econômicas nos países em que o grupo faz negócios, condições econômicas negativas nesses países podem impactar negativamente os negócios e os resultados operacionais do grupo.

- Os governos latino-americanos exerceram e continuam a exercer influência significativa sobre suas economias.

- A instabilidade política e a agitação social na América Latina podem afetar negativamente nossos negócios.

- Como nossos negócios dependem amplamente de prestadores de serviços terceirizados, a falha dessas partes em desempenhar conforme o esperado ou interrupções em nossos relacionamentos com esses provedores ou na prestação de serviços para nós podem ter um efeito adverso em nossa posição financeira e nos resultados das operações.

- Nossos resultados financeiros estão expostos a flutuações cambiais.

Riscos ambientais e regulatórios

- Nossas operações estão sujeitas a regulamentações ambientais locais, nacionais e internacionais; os custos de conformidade com as regulamentações aplicáveis, ou as consequências da não conformidade, podem afetar negativamente nossos resultados, nossos negócios ou nossa reputação.

- Nossos negócios podem ser afetados negativamente pelas consequências das mudanças climáticas.

- O negócio é altamente regulamentado e mudanças no ambiente regulatório em diferentes países podem afetar negativamente nossos negócios e resultados operacionais.

- Estamos sujeitos a leis e regulamentos anticorrupção, antissuborno, antilavagem de dinheiro e antitruste no Chile, Brasil, Peru, Estados Unidos e em vários outros países em que operamos. Violações de quaisquer dessas leis ou regulamentos podem ter um impacto adverso material em nossa reputação, resultados operacionais e condição financeira.

- Estamos sujeitos a riscos relacionados a litígios e procedimentos administrativos que podem afetar negativamente nossos negócios e desempenho financeiro no caso de uma decisão desfavorável.

- Os rápidos avanços tecnológicos e a digitalização podem gerar riscos na implementação e no controle regulatório.

- Nossa reputação e marca podem ser afetadas negativamente se não conseguirmos progredir em direção ao alcance de nossas metas de sustentabilidade ambiental.

Riscos relacionados ao nosso endividamento

- Temos necessidades substanciais de liquidez e continuamos a buscar várias opções de financiamento. Nosso negócio pode ser afetado negativamente se não formos capazes de pagar nossa dívida ou atender às nossas futuras necessidades de financiamento.

- Temos exposição significativa à SOFR e outras taxas de juros flutuantes; aumentos nas taxas de juros aumentarão nosso custo de financiamento e podem ter efeitos adversos em nossa condição financeira e resultados operacionais.

- Nossos acordos de dívida contêm vários covenants afirmativos, negativos e financeiros, que podem limitar nossa capacidade de conduzir nossos negócios. Uma violação de certos covenants negativos também pode desencadear um evento de inadimplência e aceleração de nosso endividamento.

Riscos relacionados às nossas ações ordinárias e ADRs

- Nossos principais acionistas podem ter interesses diferentes daqueles dos detentores de ADSs.

- A percepção do mercado de uma oferta secundária pode criar pressão descendente no preço de mercado de nossas ações ordinárias e ADRs.

- Os detentores de ADSs podem ser afetados negativamente por seus direitos de voto limitados.

- Os detentores de ADSs podem ser afetados negativamente por desvalorizações cambiais e flutuações cambiais.

- Mudanças futuras nos controles de investimento estrangeiro chileno e impostos retidos na fonte podem afetar negativamente os residentes não chilenos que investem em nossas ações.

- Nossos detentores de ADS podem não conseguir exercer direitos de preferência em determinadas

circunstâncias.

● Não somos obrigados a divulgar tantas informações aos investidores quanto um emissor dos EUA é obrigado a divulgar e, como resultado, você pode receber menos informações sobre nós do que receberia de uma empresa americana comparável.

Riscos relacionados ao nosso negócio

Altos níveis de concorrência no setor aéreo e a consolidação ou fusões de concorrentes nos mercados em que o grupo opera podem afetar negativamente o nível de operações.

Nossos negócios, condição financeira e resultados operacionais podem ser afetados negativamente por altos níveis de concorrência dentro do setor, particularmente a entrada de novos concorrentes nos mercados em que o grupo opera e a potencial implementação de estratégias agressivas de preços pelos concorrentes. As companhias aéreas competem principalmente por níveis de tarifas, frequência e confiabilidade do serviço, reconhecimento da marca, comodidades para passageiros (como programas de passageiro frequente) e a disponibilidade e conveniência de outros serviços de passageiros ou carga . Companhias aéreas novas e existentes (e empresas que fornecem carga terrestre ou transporte de passageiros) podem entrar em nossos mercados e competir conosco em qualquer uma dessas bases, inclusive oferecendo preços mais baixos, serviços mais atraentes ou aumentando suas ofertas de rotas em um esforço para ganhar maior participação de mercado. Para obter mais informações sobre nossos principais concorrentes, consulte “Item 4. Informações da empresa — Visão geral dos negócios — Operações

de passageiros — Operações internacionais de passageiros” e “Item 4. Informações da empresa — Visão geral dos negócios — Operações de passageiros — Modelo de negócios para operações domésticas”.

As companhias aéreas de baixo custo têm um impacto importante nas receitas do setor, dados seus baixos custos unitários. Custos mais baixos permitem que as transportadoras de baixo custo ofereçam tarifas baratas que, por sua vez, permitem que clientes sensíveis a preços voem ou mudem de transportadoras tradicionais para transportadoras de baixo custo. Nos últimos anos, vimos interesse no desenvolvimento do modelo de baixo custo em toda a América Latina. Por exemplo, a Sky Airline e a JetSmart são as principais concorrentes nos mercados chileno e peruano e ambas têm modelos de negócios de baixo custo. Em 2024, a JetSmart expandiu ainda mais sua presença na região ao entrar no mercado doméstico da Colômbia, um passo à frente em sua estratégia de crescimento, e intensificando a competição com as transportadoras locais. A Avianca também adaptou seu modelo de negócios ao incorporar elementos de uma transportadora de baixo custo, mantendo sua rede, programa de fidelidade e parcerias estratégicas. Além disso, algumas companhias aéreas buscaram estratégias de consolidação por meio de alianças ou fusões com transportadoras tradicionais. Exemplos incluem a criação do Abra Group (uma parceria entre a Avianca e a Gol), a aquisição pela American Airlines de uma participação minoritária na JetSmart em dezembro de 2022 e a recente assinatura de um memorando de entendimento não vinculativo entre o Abra Group e a Azul para explorar uma potencial fusão.

No negócio de carga , empresas como Maersk,

CMA CGM e MSC se expandiram para o transporte aéreo, em parte devido à pandemia de COVID-19 e à escassez de contêineres. A CMA CGM e a Air France-KLM lançaram oficialmente sua parceria estratégica de carga aérea de longo prazo em abril de 2023, combinando suas redes de carga complementares e capacidade de cargueiro. No entanto, essa parceria foi encerrada por acordo mútuo em janeiro de 2024, sem alterações na participação de 9% da CMA CGM na Air France-KLM. Além disso, a MSC Air Cargo iniciou suas operações em dezembro de 2022, com voos operados pela Atlas Air. Essas consolidações, fusões ou novas alianças podem continuar a aparecer, aumentando a concentração e os níveis de competição.

Além disso, como resultado do ambiente competitivo, pode haver maior consolidação na indústria aérea latino-americana e global, seja por meio de aquisições, joint ventures, parcerias ou alianças estratégicas. Não podemos prever os efeitos de maior consolidação na indústria. Além disso, a consolidação na indústria aérea e as mudanças nas alianças internacionais continuarão a afetar o cenário competitivo na indústria e podem resultar no desenvolvimento de companhias aéreas e alianças com maiores recursos financeiros, redes globais mais extensas e estruturas de custos reduzidas.

Alguns de nossos concorrentes podem receber suporte externo, o que pode afetar negativamente nossa posição competitiva.

Alguns de nossos concorrentes podem receber suporte de fontes externas, como seus governos nacionais, que podem não estar disponíveis para nós. O suporte pode incluir, entre outros, subsídios, auxílio financeiro ou isenções fiscais. Esse suporte

pode colocar o grupo em desvantagem competitiva e afetar adversamente as operações e o desempenho financeiro. Por exemplo, a Aerolineas Argentinas historicamente foi subsidiada pelo governo. Além disso, durante a pandemia da COVID-19, alguns concorrentes em rotas de longa distância (como American Airlines, Delta Air Lines, Southwest, United e Airfrance-KLM) receberam suporte do governo. Mais recentemente, em janeiro de 2025, a Azul e a Gol firmaram acordos com o governo brasileiro para reduzir suas dívidas fiscais em aproximadamente 42%. Esse suporte pode nos colocar em desvantagem competitiva e afetar adversamente nossos negócios, condição financeira e resultados operacionais.

Os negócios e os resultados operacionais do grupo podem ser afetados negativamente se não conseguirmos obter e manter rotas, acesso adequado ao aeroporto, slots e outras licenças operacionais.

Os negócios do grupo LATAM dependem do nosso acesso às principais rotas e aeroportos. Acordos bilaterais de aviação entre países, leis de céu aberto e aprovações locais de aviação frequentemente envolvem considerações políticas e outras fora do nosso controle. As operações do grupo podem ser limitadas por qualquer atraso ou incapacidade de obter acesso às principais rotas ou aeroportos, incluindo:

- limitações na nossa capacidade de transportar mais passageiros;
- a imposição de restrições à capacidade de voo;
- a incapacidade de garantir ou manter direitos de rota em mercados locais ou ao abrigo de acordos bilaterais; ou



- a incapacidade de manter nossos slots existentes e obter slots adicionais.

O grupo opera inúmeras rotas internacionais sujeitas a acordos bilaterais, bem como voos domésticos dentro do Chile, Peru, Brasil, Equador e Colômbia, sujeitos a aprovações de rotas locais e acesso a aeroportos. Veja “Item 4. Informações sobre a empresa — Visão geral dos negócios — Regulamentação.”

Não há garantia de que os acordos bilaterais existentes com os países nos quais as empresas do grupo estão sediadas e as autorizações de governos estrangeiros continuarão em vigor. Uma modificação, suspensão ou revogação de um ou mais acordos bilaterais pode ter um efeito adverso material em nossos negócios, condição financeira e resultados operacionais. A suspensão de nossa permissão para operar em certos aeroportos, destinos ou slots, ou a imposição de outras sanções também pode ter um efeito adverso material em nossos negócios. Uma mudança na administração das leis e regulamentos atuais ou a adoção de novas leis e regulamentos em qualquer um dos países nos quais o grupo opera que restrinjam nossas rotas, aeroportos ou outros acessos pode ter um efeito adverso material em nossos negócios, condição financeira e resultados operacionais.

Não podemos garantir que no futuro teremos acesso a instalações adequadas e direitos de pouso necessários para concretizar nossos planos de expansão.

Certos aeroportos que atendemos atualmente ou planejamos atender no futuro podem ter restrições de capacidade e impor várias restrições. Essas restrições incluem limitações em slots de decolagem e pouso

durante períodos específicos do dia e restrições em níveis de ruído de aeronaves. Não podemos garantir que nosso grupo será capaz de garantir um número adequado de slots, portões e outras instalações em aeroportos para expandir nossos serviços em linha com nossa estratégia de crescimento. Além disso, aeroportos que atualmente não estão sujeitos a restrições de capacidade podem enfrentar tais restrições no futuro.

Além disso, as companhias aéreas devem usar seus slots regularmente e prontamente, ou correm o risco de perdê-los para outras transportadoras. Se slots ou outros recursos do aeroporto não estiverem disponíveis ou forem restritos de alguma forma, podemos precisar modificar horários, alterar rotas ou reduzir a utilização de aeronaves. Também é possível que as autoridades de aviação nos países onde nosso grupo opera alterem as regras para atribuição de slots de decolagem e pouso. Um exemplo disso é o aeroporto de São Paulo (Congonhas), onde slots anteriormente operados pela Avianca Brasil foram reatribuídos principalmente para a Azul em 2019, depois que a Agência Nacional de Aviação Civil do Brasil (ANAC) aprovou novas regras para distribuição de slots. Da mesma forma, em 7 de junho de 2022, a ANAC aprovou a Resolução nº 682, pela qual a ANAC aprovou nova regulamentação para coordenação aeroportuária e definiu as regras para alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária por meio do uso de slots (por exemplo, coordenação de horários de chegada e partida) em aeroportos coordenados. Também atualizou os parâmetros aplicáveis aos aeroportos de Congonhas, Guarulhos (Aeroporto Internacional Governador André Franco Montoro), Rio de Janeiro (Aeroporto Santos Dumont), Recife (Aeroporto Internacional Gilberto

Freyre) e Pampulha (Aeroporto Carlos Drummond de Andrade). A ocorrência de qualquer um desses cenários envolvendo as operações do grupo LATAM poderá ter um impacto financeiro negativo em nossos negócios.

Em outubro de 2023, a LATAM e a JetSmart disputaram a alocação de frequências na rota Santiago-Lima. Durante um processo de licitação pública conduzido pela Junta de Aeronáutica Civil (JAC) do Chile, a LATAM garantiu 10 das 13 frequências disponíveis, enquanto a Sky Airline obteve as três restantes. A JetSmart, que anteriormente operava 14 frequências nesta rota, perdeu nove delas na licitação. A JetSmart criticou o processo, argumentando que a alocação favorecia as companhias aéreas com posições dominantes no mercado e levantava preocupações sobre a potencial acumulação de frequências. Em resposta, a LATAM alegou que a falha da JetSmart em garantir frequências se deveu às suas próprias escolhas estratégicas e não ao mecanismo de licitação. A disputa foi levada pela JetSmart ao Tribunal de Defesa de la Libre Competencia (Tribunal de Defesa da Concorrência do Chile ou “TDLC” pelo seu nome em espanhol), que, em janeiro de 2025, concluiu que o processo de licitação não violava as leis antitruste e aderiria aos regulamentos existentes.

Além disso, não podemos garantir que aeroportos sem restrições atuais não implementarão restrições no futuro, ou que as restrições existentes não se tornarão mais onerosas. Essas restrições podem limitar nossa capacidade de continuar fornecendo serviços ou expandindo nossas operações nesses aeroportos.

O grupo depende de alianças estratégicas, relacionamentos comerciais e aprovações regulatórias para crescimento estratégico internacional, e seus negócios podem ser afetados negativamente se qualquer um deles for interrompido ou inatingível.

A LATAM e suas afiliadas mantêm inúmeras alianças e relacionamentos comerciais nas jurisdições em que operam. Essas parcerias permitem que o grupo aprimore sua rede e ofereça aos clientes serviços que, de outra forma, não estariam disponíveis. No entanto, se qualquer uma dessas alianças ou relacionamentos se deteriorar, for encerrada ou deixar de fornecer os benefícios previstos, os negócios, a condição financeira e os resultados das operações do grupo podem ser afetados negativamente.

Além disso, os planos de crescimento estratégico internacional do grupo dependem, em parte, de receber aprovações regulatórias nos países onde ele busca expandir as operações por meio de acordos comerciais conjuntos. Há um risco de que o grupo não obtenha as aprovações necessárias, enquanto os concorrentes podem, permitindo que eles concorram por rotas importantes e potencialmente corroam a participação de mercado do grupo. Isso pode impactar negativamente a capacidade do grupo de atingir seus objetivos de crescimento e resultados financeiros. Nenhuma garantia pode ser dada sobre os benefícios, se houver, que podem ser derivados de tais acordos.

A falha na implementação bem-sucedida da estratégia do grupo ou a falha em ajustar essa estratégia à situação econômica atual prejudicaria os negócios do grupo.

Desenvolvemos um plano estratégico centrado em conectar a América Latina consigo mesma e com o mundo por meio de uma rede de transporte de passageiros e carga. Nossa estratégia é construída na entrega de experiências inigualáveis ao cliente, fomentando a sustentabilidade e impulsionando a inovação, tudo isso mantendo um equilíbrio entre crescimento econômico, eficiência operacional, cuidado ambiental e bem-estar social.

Para atingir essas metas, focamos em oferecer uma ampla rede de rotas que combina preços competitivos com conectividade perfeita nas Américas e além. Nossa abordagem integra segmentação de passageiros e serviços personalizados, garantindo acessibilidade para um público mais amplo, ao mesmo tempo em que atende às expectativas de clientes premium. A satisfação do cliente continua no centro de nossos esforços, apoiada por soluções digitais de ponta que criam uma experiência de viagem segura e confiável.

Além disso, estamos comprometidos com a sustentabilidade e a responsabilidade social, integrando práticas ambientais e sociais em nossas operações. Lideramos esforços em gestão ambiental, mudanças climáticas e economia circular, garantindo um impacto positivo nas regiões que atendemos. Fomos reconhecidos globalmente, incluindo nossa inclusão no Dow Jones Sustainability Index.

Dificuldades na implementação de nossa estratégia podem afetar negativamente os negócios e os resultados operacionais do grupo.

O grupo LATAM pode ter dificuldades em encontrar, treinar e reter funcionários, o que pode levar ao aumento de custos e prejudicar nossa capacidade

de executar estratégias e implementar iniciativas operacionais.

O setor de aviação é intensivo em mão de obra. Empregamos um grande número de pilotos, comissários de bordo, técnicos de manutenção e outros funcionários operacionais e administrativos, como pessoal de tecnologia especializado. O setor de aviação tem, de tempos em tempos, experimentado uma escassez de pessoal qualificado, especialmente pilotos e técnicos de manutenção, o que se intensificou um pouco durante a fase de recuperação do tráfego aéreo após o pico da pandemia. Se a rotatividade de funcionários, especialmente pilotos e técnicos de manutenção, aumentar drasticamente, nossos custos de treinamento serão significativamente maiores. O grupo LATAM não pode garantir que será capaz de recrutar, treinar e reter os gerentes, pilotos, técnicos e outros funcionários qualificados necessários para continuar as operações atuais ou substituir funcionários que estão saindo. Um aumento na rotatividade ou falha em recrutar, treinar e reter funcionários qualificados a um custo razoável pode afetar materialmente os negócios, a condição financeira e os resultados das operações. Uma perda de pessoal-chave ou erosão material do moral dos funcionários pode prejudicar a capacidade de executar a estratégia e implementar iniciativas operacionais, afetando adversamente o grupo.

Se perdermos a alta gerência e outros funcionários importantes e eles não forem substituídos por indivíduos com habilidades comparáveis, ou se não conseguirmos manter a cultura da nossa empresa, nossos negócios e resultados operacionais poderão ser afetados de forma adversa e material.

Dependemos da experiência e do conhecimento do setor de nossos executivos e outros funcionários-chave para projetar e executar nossos planos de negócios. Se tivermos uma rotatividade substancial em nossa liderança e outros funcionários-chave, e não formos capazes de substituir essas pessoas por indivíduos com habilidades comparáveis, ou se não conseguirmos manter a cultura da nossa empresa, nosso desempenho poderá ser materialmente afetado negativamente. Além disso, podemos não conseguir atrair e reter gerência sênior qualificada adicional e outro pessoal-chave conforme necessário no futuro.

Nossos negócios podem sofrer consequências adversas devido a ações coletivas de funcionários do grupo LATAM ou de terceiros, incluindo interrupções por greves ou outras ações trabalhistas.

Em 31 de dezembro de 2024, aproximadamente 46% dos funcionários do grupo, incluindo pessoal administrativo, tripulação de cabine, comissários de bordo, pilotos e técnicos de manutenção são membros de sindicatos e têm contratos e acordos de negociação coletiva que expiram regularmente. Os negócios, a condição financeira e os resultados das operações podem ser afetados materialmente de forma adversa por uma falha em chegar a um acordo com qualquer sindicato que represente tais funcionários ou por um acordo com um sindicato que contenha termos que não estejam de acordo com as expectativas ou que impeçam o grupo de competir efetivamente com outras companhias aéreas. Para obter mais informações sobre os sindicatos que representam os funcionários em cada país em que o grupo opera e onde estabelecemos acordos de negociação coletiva, consulte o “Item 6. Diretores, Alta Administração e Funcionários — Funcionários

— Relações Trabalhistas”.

Certos grupos de funcionários, como pilotos, comissários de bordo, mecânicos e nosso pessoal do aeroporto têm habilidades altamente especializadas. Como consequência, ações desses grupos, como greves, paralisações ou paralisações, podem interromper severamente as operações e impactar negativamente nosso desempenho operacional e financeiro, bem como nossa imagem.

Uma greve, interrupção ou paralisação do trabalho, ou qualquer disputa prolongada com funcionários que são representados por qualquer um desses sindicatos pode ter um impacto adverso nas operações. Esses riscos são tipicamente exacerbados durante períodos de renegociação com os sindicatos, o que normalmente ocorre a cada dois a quatro anos, dependendo da jurisdição e do sindicato.

Qualquer acordo coletivo de trabalho renegociado pode apresentar aumentos salariais significativos e um consequente aumento em nossas despesas operacionais. Qualquer falha em chegar a um acordo durante as negociações com sindicatos pode exigir que entremos em procedimentos de arbitragem, usemos recursos financeiros e de gestão e potencialmente concordemos com termos que sejam menos favoráveis a nós do que nossos acordos existentes. Os funcionários que atualmente não são membros de sindicatos também podem formar novos sindicatos que podem buscar mais aumentos salariais ou benefícios.

Além das ações dos funcionários do grupo LATAM, disputas trabalhistas envolvendo funcionários terceirizados também podem impactar nossas

operações. Por exemplo:

Em 12 de setembro de 2024, trabalhadores do Aeroporto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago, no Chile, iniciaram uma greve após negociações fracassadas com a concessionária do aeroporto, Nuevo Pudahuel. A greve durou um dia, e os trabalhadores solicitaram principalmente ajustes salariais e aumento de auxílio-alimentação. Os trabalhadores de Nuevo Pudahuel conseguiram chegar a um acordo no dia seguinte.

Em 9 de outubro de 2024, controladores de tráfego aéreo empregados pela NAV Brasil planejaram uma greve nacional para exigir um reajuste salarial de 8,5%. Embora a greve estivesse programada para durar um dia, ela foi cancelada após uma decisão judicial do Tribunal Superior do Trabalho, que impôs pesadas multas por quaisquer interrupções. O incidente intensificou as tensões trabalhistas dentro do setor de aviação brasileiro.

Em 15 de novembro de 2024, os funcionários da Dirección General de Aviación Civil (“DGAC”) do Chile iniciaram uma greve nacional por tempo indeterminado sobre bônus não pagos. A greve durou três dias antes que as negociações fossem retomadas, causando atrasos e cancelamentos generalizados em aeroportos chilenos. A interrupção impactou significativamente as operações de voo e enfatizou as disputas trabalhistas em andamento na região.

Embora o grupo LATAM tenha estabelecido protocolos para gerenciar esses tipos de situações, não há garantia de que sempre seremos capazes de chegar a acordos mutuamente benéficos em disputas futuras com funcionários, sindicatos ou terceiros. Quaisquer

disputas ou interrupções prolongadas podem afetar materialmente nossas operações, desempenho financeiro e posição de mercado.

Dependemos da manutenção de uma alta taxa de utilização de aeronaves para aumentar nossas receitas e absorver nossos custos fixos, o que nos torna especialmente vulneráveis a atrasos.

Geralmente, um elemento-chave da nossa estratégia é manter uma alta taxa de utilização diária da aeronave, que mede o número de horas que usamos nossa aeronave por dia. A alta utilização diária da aeronave nos permite maximizar a quantidade de receitas que geramos de nossa aeronave e absorver os custos fixos associados à nossa frota e é alcançada, em parte, pela redução dos tempos de resposta nos aeroportos e desenvolvimento de cronogramas que nos permitem aumentar a média de horas voadas por dia. Nossa taxa de utilização da aeronave pode ser afetada negativamente por uma série de fatores diferentes que estão além do nosso controle, incluindo tráfego aéreo e congestionamento do aeroporto, condições climáticas adversas, manutenção não antecipada e atrasos por prestadores de serviços terceirizados relacionados a questões como abastecimento, alimentação e manuseio em solo. Se a aeronave atrasar o cronograma, os atrasos resultantes podem causar uma interrupção em nosso desempenho operacional e ter um impacto financeiro em nossos resultados.

Nossas operações estão sujeitas a flutuações no fornecimento e no custo do combustível de aviação, o que pode afetar negativamente nossos negócios.

Preços mais altos de combustível de aviação

podem ter um efeito materialmente adverso em nossos negócios, condição financeira e resultados operacionais. Os custos de combustível de aviação historicamente representam uma quantia significativa de nossas despesas operacionais e representaram 34,5% de nossos custos totais de vendas em 2024. Para obter informações adicionais, consulte o “Item 11. Divulgações quantitativas e qualitativas sobre risco de mercado — risco de flutuações nos preços de combustível”. Tanto o custo quanto a disponibilidade de combustível estão sujeitos a muitos fatores e eventos econômicos e políticos que não podemos controlar nem prever, incluindo circunstâncias políticas e econômicas internacionais, como a instabilidade política nos principais países exportadores de petróleo.

Qualquer escassez de fornecimento de combustível pode resultar em preços mais altos de combustível ou reduções em serviços aéreos regulares. Em agosto de 2024, uma falha elétrica na refinaria da Ecopetrol (empresa estatal da Colômbia) em Cartagena causou uma escassez significativa de combustível de aviação. Este evento específico levou a desafios operacionais, incluindo cancelamentos de voos em grandes aeroportos, enquanto as companhias aéreas lutavam para administrar o fornecimento reduzido. A Ecopetrol implementou medidas de contingência para lidar com essa escassez, incluindo a importação de combustível de aviação, mas as restrições de fornecimento persistiram por semanas, ressaltando a vulnerabilidade das operações aéreas a tais interrupções.

Outros fatores, como déficits de produção da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (“OPEP”), interrupções por condições climáticas

severas ou desastres naturais, ações trabalhistas (por exemplo, a greve de caminhoneiros de 2018 no Brasil) ou conflitos geopolíticos como a agitação no Oriente Médio ou o conflito na Ucrânia, podem impactar de forma semelhante os preços e a disponibilidade dos combustíveis.

Não podemos garantir que seríamos capazes de compensar quaisquer aumentos no preço do combustível. Além disso, preços mais baixos de combustível podem resultar em tarifas mais baixas por meio da redução ou eliminação de sobretaxas de combustível. Entramos em acordos de hedge de combustível, mas não há garantia de que tais acordos serão adequados para nos proteger de um aumento nos preços do combustível no futuro próximo ou no longo prazo. Consulte o “Item 11. Divulgações quantitativas e qualitativas sobre risco de mercado — risco de flutuações nos preços do combustível”.

Estamos expostos a aumentos nas taxas de pouso e outras taxas de serviços aeroportuários que podem afetar negativamente nossas margens e posição competitiva.

O grupo deve pagar taxas aos operadores aeroportuários pelo uso de suas instalações. Qualquer aumento substancial nas taxas aeroportuárias, incluindo no Aeroporto Internacional de Guarulhos em São Paulo, Aeroporto Internacional Jorge Chavez em Lima ou Aeroporto Internacional Comodoro Arturo Merino Benitez em Santiago, entre outros, pode ter um impacto adverso material em nossos resultados operacionais. Os impostos de passageiros e taxas aeroportuárias aumentaram substancialmente nos últimos anos. Não podemos garantir que os aeroportos em que o grupo opera não aumentarão ou manterão

altos impostos de passageiros e taxas de serviço no futuro. Quaisquer aumentos desse tipo podem ter um efeito adverso em nossa condição financeira e resultados operacionais.

Uma parcela significativa da nossa receitas de carga vem de relativamente poucos tipos de produtos e pode ser impactada por eventos que afetam sua produção, comércio ou demanda.

A demanda de carga do grupo, especialmente de exportadores latino-americanos, está concentrada em um pequeno número de categorias de produtos, como exportações de peixes, frutos do mar e frutas do Chile, aspargos do Peru e flores frescas do Equador e Colômbia. Da mesma forma, os mercados de importação desempenham um papel fundamental em nossas operações de carga, com a demanda por produtos como bens manufaturados, autopeças, produtos farmacêuticos e equipamentos de tecnologia impulsionando o tráfego de carga de entrada para a América Latina.

Eventos que afetam adversamente a produção, o comércio ou a demanda por esses bens podem afetar adversamente o volume de bens transportados e podem ter um impacto significativo nos resultados das operações. Futuras medidas de proteção comercial 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 impactados pela valorização ou depreciação das moedas locais.

Um acúmulo de reembolsos de ingressos pode ter um efeito adverso em nossos resultados financeiros.

Se o grupo for obrigado a pagar uma quantia substancial de reembolsos de passagens em dinheiro, isso pode ter um efeito adverso em nossos resultados financeiros ou posição de liquidez. Além disso, a LATAM tem acordos com instituições financeiras que processam transações de cartão de crédito de clientes para a venda de viagens aéreas e outros serviços. Sob certos acordos de processamento de cartão de crédito da LATAM, as instituições financeiras em certas circunstâncias têm o direito de exigir que a LATAM mantenha uma reserva igual a uma parcela das vendas antecipadas de passagens que foram processadas por essa instituição financeira, mas para as quais a LATAM ainda não forneceu o serviço (ou seja, transporte aéreo). Essas instituições financeiras podem exigir que reservas de dinheiro ou outras garantias sejam estabelecidas ou que a retenção de pagamentos relacionados a recebíveis seja coletada. Os reembolsos diminuem nossa liquidez e nos colocam em risco de acionar acordos de liquidez nesses acordos de processamento e, ao fazê-lo, podem nos forçar a registrar garantias em dinheiro com as empresas de cartão de crédito para vendas antecipadas de passagens.

Se não conseguirmos incorporar aeronaves arrendadas, incluindo arrendamentos operacionais e financeiros, à frota a taxas e termos aceitáveis no futuro, nossos negócios poderão ser afetados negativamente.

Uma grande parte da frota de aeronaves está sujeita a arrendamentos de longo prazo, incluindo arrendamentos operacionais e arrendamentos financeiros. Esses arrendamentos normalmente duram de 8 a 12 anos

a partir da data de execução. Podemos enfrentar mais concorrência ou um fornecimento limitado de aeronaves arrendadas, dificultando a negociação em termos competitivos após o término dos arrendamentos atuais ou o arrendamento de capacidade adicional necessária para o nível de operações almejado. Se formos forçados a pagar taxas de arrendamento mais altas, seja para arrendamentos operacionais ou financeiros, no futuro, para manter nossa capacidade e o número de aeronaves na frota, nossa lucratividade pode ser afetada negativamente.

Aumentos nos custos de seguro e/ou reduções significativas na cobertura podem prejudicar nossa condição financeira e os resultados das operações.

Eventos significativos que afetam o setor de seguros de aviação (como ataques terroristas, acidentes ou colisões aéreas, epidemias de saúde e as restrições de viagem generalizadas impostas pelo governo) podem resultar em aumentos significativos dos prêmios de seguro das companhias aéreas e/ou reduções relevantes da cobertura de seguros. Aumentos adicionais nos custos de seguro e/ou reduções na cobertura de seguro disponível podem ter um impacto material em nossos resultados financeiros, alterar a estratégia de seguro e também aumentar o risco de perdas não cobertas.

Aumentos em nossos custos trabalhistas, que constituem uma parcela substancial de nossas total das despesas operacionais, podem impactar diretamente nossos lucros.

Os custos trabalhistas constituem uma porcentagem significativa do nosso custo total de vendas (15,1% em 2024) e, às vezes, em nosso histórico operacional,

sofremos pressão para aumentar pessoal para nossos funcionários. Um aumento significativo em nossos custos trabalhistas pode resultar em uma redução material em nossos ganhos.

Enfrentamos riscos de reputação relacionados ao uso das mídias sociais.

O grupo LATAM frequentemente usa plataformas de mídia social como ferramentas de marketing. Essas plataformas proporcionam ao grupo LATAM, bem como a indivíduos, acesso a um amplo público de consumidores e outras pessoas interessadas. Comentários negativos sobre o grupo LATAM ou os produtos que ele vende podem ser postados em plataformas de mídia social e dispositivos semelhantes a qualquer momento, e podem ser adversos à reputação ou aos negócios do grupo LATAM. Além disso, como as leis, regulamentações e os termos de serviço de diferentes plataformas evoluem rapidamente para governar o uso das mídias sociais, a falha do grupo LATAM, seus funcionários ou terceiros agindo em nome do grupo LATAM em cumprir as leis e regulamentações aplicáveis no uso dessas plataformas e dispositivos pode impactar negativamente os negócios, a condição financeira e os resultados das operações do grupo LATAM ou sujeitá-lo a multas ou outras penalidades.

Enfrentamos riscos de reputação relacionados à desinformação e à informação incorreta

A proliferação de conteúdo falso ou enganoso pode ser usada como um mecanismo para semear dúvidas entre o público em geral e manchar a imagem de produtos e serviços estrangeiros. A desinformação ou informação equivocada sobre o grupo LATAM ou os

serviços que ele oferece pode afetar sua reputação e as relações com os clientes. A disseminação de notícias falsas ou maliciosas pode gerar percepções negativas sobre a segurança, a qualidade do serviço ou as práticas ambientais do grupo LATAM, enfraquecendo a confiança do consumidor nas operações do grupo. Além disso, as críticas amplificadas por meio de mídias sociais e plataformas digitais podem prejudicar a marca, especialmente em mercados sensíveis ou durante crises específicas. Além disso, a disseminação dessas informações pode (i) criar custos mais altos de gerenciamento de crise para a LATAM, pois o grupo precisaria de recursos dedicados para monitorar e neutralizar a desinformação em tempo real, (ii) influenciar o comportamento do cliente, reduzindo a demanda de voos ou afetando a preferência pelo grupo em relação aos concorrentes e (iii) criar tensões com funcionários ou sindicatos, impactando o ambiente de trabalho e dificultando as negociações coletivas.

Riscos de segurança e operacionais

Dependemos de um número limitado de fornecedores para certas aeronaves e peças de motor. O grupo LATAM voa e depende de aeronaves Airbus e Boeing, e nossos negócios podem ser afetados negativamente se não recebermos entregas de aeronaves em tempo hábil, se as aeronaves desses fornecedores ficarem indisponíveis ou se o público desenvolver uma percepção negativa das aeronaves que usamos em nossas operações.

Dependemos de um número limitado de fornecedores para aeronaves, motores de aeronaves e muitas peças de aeronaves e motores. Como resultado, somos vulneráveis a problemas associados ao

fornecimento dessas aeronaves, peças e motores, incluindo defeitos de projeto, problemas mecânicos, desempenho contratual pelos fornecedores ou percepção adversa pelo público que resultaria em requisitos de manutenção não programados, na evasão do cliente ou em ações das autoridades de aviação resultando na incapacidade de operar nossa aeronave. Durante 2024, os principais fornecedores do grupo LATAM foram os fabricantes de aeronaves Airbus e Boeing.

Além da Airbus e da Boeing, o grupo LATAM tem diversos outros fornecedores, principalmente relacionados a acessórios, peças de reposição e componentes para aeronaves, incluindo Pratt & Whitney Canada, MTU Maintenance, Rolls-Royce, General Electric Commercial Aviation Services Ltd., General Electric Celma, General Electric Engines Service, CMF International e Honeywell, entre outros.

Em 31 de dezembro de 2024, o grupo LATAM tinha uma frota total de 270 aeronaves Airbus e 77 Boeing (4 dessas aeronaves são ativos não circulantes classificados como mantidos para venda). Os riscos relacionados à Airbus e à Boeing incluem:

- nossa falha ou incapacidade de obter aeronaves Airbus ou Boeing, peças ou serviços de suporte relacionados em tempo hábil devido à alta demanda, atraso na entrega de aeronaves ou outros fatores;
- a interrupção do serviço da frota como resultado de necessidades de manutenção não programadas ou não previstas para essas aeronaves;
- a emissão pelas autoridades de aviação chilenas ou outras de diretivas restringindo ou proibindo o uso

de nossas aeronaves Airbus ou Boeing, ou exigindo inspeções e manutenção demoradas;

- percepção pública adversa de um fabricante como resultado de preocupações com a segurança, publicidade negativa ou outros problemas, reais ou percebidos, em caso de acidente;
- atrasos entre o momento em que percebemos a necessidade de novas aeronaves e o tempo que levamos para providenciar a entrega dessas aeronaves pela Airbus e pela Boeing ou por um fornecedor terceirizado; ou
- o atraso, por qualquer motivo, na conclusão de projetos de modernização de cabine que possam resultar na indisponibilidade da aeronave por um determinado período de tempo.

A pandemia da COVID-19 e seu impacto na indústria da aviação, juntamente com os subsequentes desafios da cadeia de suprimentos global enfrentados por fabricantes e distribuidores, resultaram em uma escassez generalizada de aeronaves e atrasos nas entregas programadas. Consequentemente, o período de espera para obtenção de novas aeronaves, bem como o tempo entre um novo pedido e sua entrega, tornou-se maior, afetando tanto a Airbus quanto a Boeing, bem como o grupo LATAM.

Em 25 de julho de 2023, a Pratt & Whitney divulgou um problema de contaminação por pó metálico afetando os motores PW1100 GTF, que equipam as aeronaves da família Airbus Neo. Em 31 de dezembro de 2024, o grupo LATAM relatou 44 aeronaves da família Airbus Neo em sua frota (aproximadamente 13% da frota total). O número total de AOG (Aircraft

on Ground) afetando as operações do grupo LATAM é uma fração desse número e dependerá do tempo de resposta da inspeção da oficina e do reparo do motor, e do nível de ciclos que os motores têm. Essas interrupções operacionais resultantes da escassez de motores da Pratt & Whitney, juntamente com potenciais reduções no tráfego aéreo, podem ter um efeito adverso em nossos negócios, resultados operacionais e condição financeira. Nossos negócios também podem ser afetados materialmente de forma adversa se os passageiros evitarem voar em nossas aeronaves devido a uma percepção adversa da fabricação de aeronaves, seja por questões de segurança ou outros problemas, reais ou percebidos, ou no caso de um acidente envolvendo tal aeronave ou seus motores.

Além disso, durante 2024, a Rolls-Royce sofreu atrasos na manutenção dos motores usados na aeronave Boeing 787-9. Esses atrasos intensificaram os desafios operacionais enfrentados pelas companhias aéreas, incluindo o grupo LATAM, à medida que navegam pelas interrupções causadas pela escassez de motores.

Em 31 de dezembro de 2024, a LATAM encontrou apoio da Pratt & Whitney e da Rolls-Royce, que, junto com a empresa, estão explorando soluções para as dificuldades mecânicas mencionadas acima.

Embora a LATAM esteja atualmente lidando com as dificuldades mecânicas mencionadas acima com o suporte da Pratt & Whitney e da Rolls-Royce, a ocorrência de um ou mais dos fatores mencionados acima pode restringir nossa capacidade de usar aeronaves para gerar lucros, responder ao aumento da demanda ou pode limitar nossas operações e afetar negativamente nossos negócios.

Problemas com sistemas de controle de tráfego aéreo ou outras falhas técnicas podem interromper nossas operações e ter um efeito adverso material em nossos negócios.

As operações, incluindo a capacidade de fornecer atendimento ao cliente, dependem da operação eficaz do equipamento, incluindo aeronaves, sistemas de manutenção e sistemas de reserva. As operações também dependem da operação eficaz dos sistemas de controle de tráfego aéreo doméstico e internacional e da infraestrutura de controle de tráfego aéreo pelas autoridades correspondentes nos mercados em que o grupo opera. Falhas de equipamento, escassez de pessoal, problemas de controle de tráfego aéreo e outros fatores que podem interromper as operações podem afetar adversamente nossos resultados financeiros, bem como nossa reputação.

Perdas e responsabilidades no caso de um acidente envolvendo uma ou mais de nossas aeronaves podem afetar materialmente nossos negócios.

Estamos expostos a potenciais perdas catastróficas no caso de um acidente de aeronave, incidente terrorista ou qualquer outro evento similar. Não pode haver garantia de que, como resultado de um acidente de aeronave ou incidente significativo:

- não precisaremos aumentar nossa cobertura de seguro;
- nossos prêmios de seguro não aumentarão significativamente;
- nossa cobertura de seguro cobrirá integralmente todas as nossas responsabilidades; e

- não seremos forçados a suportar perdas substanciais.

Reivindicações substanciais resultantes de um acidente ou incidente significativo que exceda nossa cobertura de seguro relacionada podem ter um efeito adverso material em nossos negócios, condição financeira e resultados operacionais. Além disso, qualquer acidente de aeronave, mesmo quando totalmente segurado, pode causar a percepção pública negativa de que nossas operações ou aeronaves são menos seguras ou confiáveis do que aquelas operadas por outras companhias aéreas ou por outras operadoras de voo, o que pode ter um efeito adverso material em nossos negócios, condição financeira e resultados operacionais.

Em 18 de novembro de 2022, a LATAM Airlines Peru informou que durante a decolagem do voo LA 2213 no Aeroporto Internacional Jorge Chávez de Lima, um caminhão de bombeiros entrou na pista durante um exercício de emergência e colidiu com sua aeronave. As autoridades posteriormente confirmaram as fatalidades de três bombeiros que estavam no caminhão de bombeiros que atingiu a aeronave. Não houve fatalidades entre os 102 passageiros e 6 tripulantes da aeronave. De acordo com o relatório final da Comissão de Investigação de Acidentes de Aviação (Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación, “CIAA”) emitido em setembro de 2023, essa cadeia de eventos foi originada pelo planejamento e coordenação inadequados do operador do aeroporto, bem como pela falha em usar a comunicação e a fraseologia padronizada da Organização da Aviação Civil Internacional (“ICAO”). Os danos à aeronave desse evento foram cobertos pelas apólices de seguro da LATAM.

Da mesma forma, em 11 de março de 2024, a LATAM sofreu outro incidente envolvendo o voo LA800, que operou de Sydney para Auckland. A aeronave Boeing 787-9 encontrou uma dificuldade técnica grave aproximadamente uma hora antes do pouso, resultando em uma queda abrupta de altitude. Este movimento inesperado levou a ferimentos entre dez passageiros e três tripulantes. Não houve fatalidades entre os 263 passageiros e 9 tripulantes da aeronave. O incidente foi causado por um problema técnico dentro da aeronave, que uma investigação posterior sugeriu ter sido causado por um comissário de bordo que pode ter ativado inadvertidamente um interruptor em um assento da cabine. Desde então, a empresa tem trabalhado em estreita colaboração com as autoridades de segurança da aviação para evitar ocorrências futuras. As apólices de seguro da LATAM cobriram o tratamento médico dos passageiros e tripulantes feridos e os custos de reparo associados ao incidente.

Problemas técnicos e operacionais prolongados com a infraestrutura aeroportuária em cidades onde temos presença significativa podem ter um efeito adverso material em nossas operações.

Nossas operações e estratégia de crescimento dependem das instalações e infraestrutura dos principais aeroportos, incluindo o Aeroporto Internacional de Santiago, os Aeroportos Internacionais de Guarulhos e Congonhas de São Paulo, o Aeroporto Internacional de Brasília, o Aeroporto Internacional El Dorado de Bogotá e o Aeroporto Internacional Jorge Chávez de Lima.

O Aeroporto Internacional de Santiago inaugurou seu novo Terminal Internacional, chamado Terminal 2, no final de fevereiro de 2022. O novo terminal reduziu os balcões de check-in assistido em 50%, o que representa um desafio para as companhias aéreas, pois as obriga a implementar modelos de autoatendimento. O Aeroporto Internacional de Santiago fez um progresso significativo em seus planos de remodelação do Terminal 1, que está sendo conduzido em duas fases (leste e oeste). Durante a fase inicial da remodelação do Terminal 1, a LATAM efetivamente manteve e concentrou as operações no setor leste, utilizando as instalações existentes. Em agosto de 2024, a concessionária iniciou a segunda fase da remodelação, transferindo toda a operação do terminal nacional para o setor oeste. Essa transição resultou em alguns impactos no uso das instalações pela LATAM, causando desafios operacionais, incluindo tempos de processamento mais longos para os passageiros. Todo o projeto de remodelação do Terminal 1 está no caminho certo e está programado para ser concluído até agosto de 2025, conforme planejado inicialmente

A reforma e expansão do Aeroporto Internacional Diego Aracena de Iquique, no Chile, foi concluída com sucesso, melhorando significativamente sua infraestrutura. A modernização incluiu a expansão do terminal de passageiros, atualizações nas áreas de embarque e desembarque e a instalação de sistemas de manuseio de bagagem de última geração. Da mesma forma, o Aeroporto Internacional Chacalluta de Arica concluiu sua reforma em dezembro de 2024. O projeto dobrou o tamanho do terminal para 12.184 m² e introduziu melhorias, como a adição de cinco pontes de embarque, uma nova torre de controle, áreas de retirada de bagagem expandidas e balcões

de companhias aéreas adicionais.

Além disso, há outros quatro projetos em andamento no Chile, focados principalmente em expansão e renovação, com previsão de conclusão entre 2025 e 2026: Aeroporto de Balmaceda, Aeroporto de Calama, Aeroporto Internacional La Florida e Aeroporto Internacional Presidente Carlos Ibáñez del Campo.

No Peru, o Aeroporto Internacional Jorge Chávez em Lima continua enfrentando desafios com capacidade de crescimento limitada na infraestrutura do lado ar, incluindo a pista, pátio e áreas de estacionamento, bem como superlotação dentro do terminal. A concessionária do aeroporto está nos estágios finais de construção de uma segunda pista e um novo terminal. Embora essas instalações tenham sido inicialmente planejadas para serem concluídas até o final de janeiro de 2025, sua inauguração foi remarcada para 30 de março de 2025. Quaisquer atrasos ou limitações adicionais decorrentes da construção em andamento podem impactar negativamente nossas operações, prejudicar o potencial de crescimento e afetar nossa competitividade no Peru e na região mais ampla.

Por outro lado, o Aeroporto de Jaén e o Aeroporto de Jauja no Peru continuam enfrentando desafios devido a problemas de infraestrutura de pista, que anteriormente levaram a interrupções operacionais e cancelamentos de voos. Em resposta, o governo peruano iniciou intervenções urgentes em 2023 para lidar com essas preocupações. No Aeroporto de Jaén, as operações foram suspensas várias vezes em 2023 devido às más condições da pista, levando ao anúncio de um cronograma de reabilitação da pista e um projeto de melhoria do terminal. No entanto,

as obras ainda estão em andamento e nenhuma data oficial de conclusão foi confirmada, deixando o aeroporto com capacidade operacional limitada.

Da mesma forma, no Aeroporto de Jauja, obras de renovação e melhoria da pista foram lançadas com o objetivo de aumentar a segurança e acomodar aeronaves maiores. O projeto deve ser concluído em meados de 2025, de acordo com atualizações recentes do governo. No entanto, devido à deterioração da pista, a LATAM Airlines Peru suspendeu indefinidamente suas operações de e para este aeroporto em fevereiro de 2025, citando preocupações com a segurança dos passageiros. Embora esses esforços reflitam o compromisso do governo em melhorar os aeroportos regionais, atrasos e construções em andamento continuam afetando os horários de voos e a conectividade na região.

Aeroportos brasileiros, como os Aeroportos Internacionais de Brasília e São Paulo (Guarulhos), limitaram o número de slots de decolagem e pouso por dia devido a limitações de infraestrutura. Qualquer condição que impeça ou atrase nosso acesso a aeroportos ou rotas que são vitais para nossa estratégia, ou nossa capacidade de manter nossos slots existentes e obter slots adicionais, pode afetar materialmente nossas operações.

Em 2022, sob o Programa de Concessão de Aeroportos do governo estadual do Brasil, 15 aeroportos receberam novas concessões. Entre eles, oito são operados pelo grupo LATAM, incluindo o Aeroporto de Congonhas, no centro de São Paulo. O Programa de Concessão facilita investimentos significativos em infraestrutura, mas também envolve um volume substancial de trabalho simultâneo. Nos próximos

cinco anos, 29 dos 55 aeroportos operados pelo grupo LATAM no Brasil estão programados para melhorias de infraestrutura, o que pode levar a restrições temporárias e afetar nossas receitas.

Em 2023, o GRU Airport, a concessionária do Aeroporto de Guarulhos, iniciou a fase final de sua expansão de infraestrutura após atrasos devido à pandemia da COVID-19. O projeto inclui a construção de uma nova pista de táxi de saída rápida na pista principal e pistas de táxi adicionais, bem como planos para novos píeres e expansão de pátio. A conclusão está prevista para entre 2025 e 2029, com investimentos adicionais de R\$ 1,4 bilhão necessários sob o contrato de concessão estendida aprovado pelo Tribunal de Contas da União (TCU).

Em 2024, o governo brasileiro anunciou planos para construir ou modernizar 100 aeroportos em todo o país nos próximos cinco anos. No momento, muitos desses projetos estão em planejamento ou estágios iniciais de construção, com algumas reformas já em andamento.

Embora o grupo LATAM esteja coordenando e apoiando de perto as concessionárias de aeroportos, quaisquer atrasos na conclusão das obras de remodelação ou expansão em andamento de qualquer um dos aeroportos indicados acima afetariam materialmente nossas operações.

Nossos negócios podem ser afetados negativamente por uma desaceleração no setor aéreo causada por eventos exógenos que afetam o comportamento de viagem ou aumentam os custos, como surtos de doenças, condições climáticas e desastres naturais, guerras ou ataques terroristas.

A demanda por transporte aéreo pode ser impactada negativamente por eventos exógenos, como epidemias (como Ebola e Zika) e pandemias (como a pandemia de COVID-19), ataques terroristas, guerra ou instabilidade política e social. O aumento das tensões geopolíticas e hostilidades em conexão com o conflito na Ucrânia e no Oriente Médio, e as sanções comerciais e monetárias que foram impostas em conexão com esses desenvolvimentos, afetaram e podem afetar significativamente os preços e a demanda mundiais de petróleo, causam turbulência no sistema financeiro global e impactam negativamente as viagens aéreas. Situações como essas podem ter um impacto material nos negócios, na condição financeira e nos resultados das operações.

Após um ataque terrorista do Hamas na Faixa de Gaza em 7 de outubro de 2023, Israel declarou guerra ao Hamas e outras organizações terroristas em Gaza. Embora um cessar-fogo tenha sido declarado, a situação permanece incerta e sujeita a mudanças. O conflito militar em andamento em Israel e na região ao redor, bem como a estabilidade de qualquer cessar-fogo e seus resultados a longo prazo, são altamente imprevisíveis. O conflito israelense e quaisquer futuros ataques terroristas ou ameaças de ataques, envolvendo ou não aeronaves comerciais, qualquer aumento nas hostilidades relacionadas a represálias contra organizações terroristas ou de outra forma e qualquer impacto econômico relacionado podem resultar na diminuição do tráfego de passageiros e afetar materialmente e negativamente os negócios, a condição financeira e os resultados das operações.

As receitas das companhias aéreas dependem do número de passageiros transportados, da tarifa paga por cada passageiro e de fatores de serviço, como os cronogramas de partidas e chegadas dos voos. Durante períodos de neblina, gelo, baixas temperaturas, tempestades ou outras condições climáticas adversas ou desastres naturais fora do nosso controle, alguns ou todos os nossos voos podem ser cancelados ou significativamente atrasados, afetando e interrompendo nossas operações e reduzindo a lucratividade. Aumentos na frequência, gravidade ou duração de tempestades, furacões, tufões, inundações ou outros eventos climáticos severos, incluindo mudanças no clima global e aumento das temperaturas globais, podem resultar em aumentos em atrasos e cancelamentos, ferimentos relacionados à turbulência e consumo de combustível para evitar esse clima, qualquer um dos quais pode resultar em perda de receitas e custos mais altos. Por exemplo, em 2022, uma aeronave da LATAM foi severamente danificada após voar em meio a uma tempestade na aproximação ao Aeroporto de Assunção, no Paraguai, e foi obrigada a fazer um pouso de emergência. Em outubro de 2023, houve atrasos e cancelamentos significativos devido às fortes condições climáticas no aeroporto de Guarulhos, Brasil. Da mesma forma, em fevereiro de 2024, os incêndios florestais no Chile que afetaram a Região de Valparaíso e a Região de La Araucanía impactaram as operações da LATAM no Aeroporto Internacional Arturo Merino Benítez e no Aeroporto Internacional de La Araucanía, respectivamente, atrasando voos e aumentando os custos operacionais derivados de certas medidas de flexibilidade comercial concedidas aos passageiros afetados pelos incêndios.

Além disso, no início de maio de 2024, o Aeroporto Internacional Salgado Filho em Porto Alegre, Brasil, sofreu inundações sem precedentes devido a fortes tempestades na região. As pistas e terminais do aeroporto ficaram submersos, levando à suspensão indefinida de todas as operações. Para manter a conectividade, os voos comerciais foram temporariamente realocados para a Base Aérea de Canoas, aproximadamente 17 quilômetros a nordeste de Porto Alegre. Após extensos esforços de recuperação, o aeroporto retomou parcialmente as operações em 21 de outubro de 2024. A LATAM Airlines Brasil começou a retomar gradualmente os voos domésticos em outubro de 2024, garantindo a conectividade aérea essencial no Brasil. Em janeiro de 2025, o grupo LATAM reintroduziu voos internacionais de Porto Alegre para Lima e Santiago. Notavelmente, o grupo LATAM não reportou nenhum dano às suas aeronaves como resultado das inundações. No entanto, houve impactos econômicos significativos nas companhias aéreas que operam na região. Por exemplo, a LATAM relatou uma redução de US\$ 25 milhões em sua receita operacional no segundo trimestre de 2024 como resultado das inundações. Este evento ressalta a vulnerabilidade da infraestrutura crítica a eventos climáticos extremos, destacando a necessidade de medidas de resiliência aprimoradas diante das mudanças climáticas.

Além disso, os preços e suprimentos de combustível, que constituem um custo significativo para nós, podem aumentar como resultado de quaisquer ataques terroristas futuros, um aumento geral nas hostilidades ou uma redução na produção de combustível, voluntária ou não, por países produtores de petróleo. Tais aumentos podem resultar em preços mais altos de passagens aéreas e diminuição da

demanda por viagens aéreas em geral, o que pode ter um efeito adverso nas receitas e resultados das operações.

Os impactos de uma pandemia e os esforços para mitigar a propagação de um vírus podem ter um impacto adverso nos negócios, operações e resultados financeiros do grupo.

Uma pandemia, como a COVID-19, e suas variantes podem afetar negativamente as condições econômicas globais, interromper as cadeias de suprimentos, afetar negativamente as operações de fabricação de aeronaves e reduzir a disponibilidade de peças de reposição para aeronaves.

Há uma possibilidade de mudanças no comportamento do consumidor no médio e longo prazo como resultado de uma pandemia e suas variantes que podem gerar impactos financeiros adversos para a LATAM. A pandemia da COVID-19 e o medo que a acompanha de surtos generalizados de doenças transmissíveis reduziram materialmente a demanda e a disponibilidade de viagens aéreas ao redor do mundo, afetando materialmente nossos negócios, operações e desempenho financeiro.

Até o final de 2023, nossas operações nos mercados domésticos estavam totalmente recuperadas, e o segmento internacional se recuperou totalmente durante o primeiro trimestre de 2024. Embora o segmento corporativo da LATAM já tenha atingido os níveis de RPK pré-pandemia, não podemos garantir que uma nova pandemia ou qualquer uma de suas variantes não afetará os negócios no futuro.

Interrupções ou violações de segurança de nossa infraestrutura ou sistemas de tecnologia da informação podem interferir nas operações, comprometer informações de passageiros ou funcionários e nos expor a responsabilidades, o que pode afetar negativamente nossos negócios e reputação.

Um erro tecnológico interno grave, falha ou incidente de segurança cibernética que impacte sistemas hospedados internamente em nossos data centers, externamente em locais de terceiros ou provedores de nuvem, ou interrupção em larga escala na infraestrutura tecnológica da qual dependemos, como energia, telecomunicações ou internet, pode interromper nossa rede tecnológica com impacto potencial em nossas operações. Nossos sistemas de tecnologia e dados relacionados também podem ser vulneráveis a uma variedade de fontes de interrupção, incluindo desastres naturais, ataques terroristas, falhas de telecomunicações, vírus de computador, ataques cibernéticos, violações de segurança na cadeia de suprimentos (fornecedores) e outros problemas de segurança. Esses sistemas incluem nosso sistema computadorizado de reservas aéreas, sistema de operações de voo, sistemas de telecomunicações, site, cliente, aplicativos de autoatendimento (“apps”), sistemas de manutenção, quiosques de check-in, sistemas de entretenimento a bordo e data centers.

Em julho de 2024, uma grande interrupção tecnológica global afetando vários setores foi desencadeada por uma falha em uma atualização de software para a plataforma CrowdStrike Falcon. A interrupção desencadeou interrupções nos sistemas da Microsoft, afetando milhões de dispositivos operados pelo Windows, o que resultou em companhias aéreas, bancos e veículos de mídia enfrentando problemas

significativos em suas operações.

Embora a interrupção não tenha sido um incidente de segurança cibernética, as equipes técnicas e de negócios do grupo LATAM implementaram rapidamente os protocolos estabelecidos para salvaguardar o ambiente tecnológico, evitando com sucesso quaisquer interrupções operacionais em voos e sistemas críticos. Consequentemente, nenhum voo foi cancelado durante a interrupção tecnológica.

Além disso, à luz do aumento da tecnologia de Inteligência Artificial generativa (“IA”), os sistemas de IA generativa têm o potencial de criar conteúdo enganoso ou prejudicial, como deep fakes ou fake news, levando à desinformação e manipulação. O uso indevido ou intenção maliciosa da IA generativa pode representar uma ameaça às nossas operações e reputação.

Além disso, como parte de nossas operações comerciais comuns, coletamos e armazenamos dados confidenciais, incluindo informações pessoais de nossos clientes e funcionários e informações de nossos parceiros comerciais. A operação segura das redes e sistemas nos quais esse tipo de informação é armazenada, processada e mantida é essencial para nossas operações e estratégias comerciais. Partes não autorizadas podem tentar obter acesso aos nossos sistemas ou informações por meio de fraude, engano ou incidentes de segurança cibernética. O hardware ou software que desenvolvemos ou adquirimos pode conter defeitos que podem comprometer inesperadamente a segurança das informações. O comprometimento de nossos sistemas de tecnologia resultando na perda, divulgação, apropriação indevida ou acesso às informações de

clientes, funcionários ou parceiros comerciais pode resultar em reivindicações ou procedimentos legais, responsabilidade ou penalidades regulatórias sob as leis que protegem a privacidade de informações pessoais, interrupção de nossas operações e danos à nossa reputação, qualquer um ou todos os quais podem afetar adversamente nossos negócios.

Até o momento, não tivemos nenhum incidente grave relacionado à segurança cibernética ou aos nossos sistemas de informação. Qualquer incidente desse tipo pode causar danos à nossa reputação e pode exigir que gastemos recursos substanciais para remediar a situação e, portanto, pode ter um efeito adverso material em nossos negócios e resultados operacionais. Além disso, não há garantia de que quaisquer esforços que fizermos para evitar esses incidentes serão bem-sucedidos em evitar danos aos nossos negócios. Consulte o “Item 16K. Segurança cibernética”.

Riscos relacionados com a indústria aérea e os países onde o grupo opera

Como nosso desempenho depende fortemente das condições econômicas nos países em que o grupo faz negócios, condições econômicas negativas nesses países podem impactar negativamente os negócios e os resultados operacionais do grupo e fazer com que o preço de mercado de nossas ações ordinárias e ADSs diminua.

A demanda de passageiros e carga é fortemente cíclica e altamente dependente do crescimento econômico global e local, expectativas econômicas e variações da taxa de câmbio, entre outras coisas. A ocorrência de eventos semelhantes no futuro pode

afetar negativamente nossos negócios. O grupo planeja continuar a expandir as operações com base na América Latina, o que significa que o desempenho continuará a depender fortemente das condições econômicas na região.

Os países latino-americanos historicamente vivenciaram instabilidade econômica, incluindo períodos irregulares de crescimento econômico, bem como recessões significativas (por exemplo, períodos de recessão econômica grave, desvalorização da moeda, alta inflação e instabilidade política). Nossos negócios foram afetados negativamente por esses fatores e condições recessivas econômicas globais, que incluem crescimento econômico fraco no Chile, recessões no Brasil e na Argentina e desempenho econômico ruim em certos países de mercados emergentes nos quais o grupo opera.

Altas taxas de juros, inflação (em alguns casos substancial e prolongada) e taxas de desemprego geralmente caracterizam cada economia. Dado que commodities como produtos agrícolas, minerais e metais representam uma porcentagem significativa das exportações de muitos países latino-americanos, as economias desses países são particularmente sensíveis às flutuações nos preços das commodities. Os investimentos na região também podem estar sujeitos a riscos cambiais, como restrições ao fluxo de dinheiro para dentro e para fora do país, extrema volatilidade em relação ao dólar americano e desvalorização.

Consequentemente, nossos negócios, condição financeira e resultados operacionais podem ser afetados negativamente por mudanças nas políticas ou regulamentações governamentais na América

Latina, incluindo fatores como taxas de câmbio e políticas de controle de câmbio, políticas de controle de inflação, políticas de controle de preços, políticas de proteção ao consumidor, impostos e restrições de importação, liquidez de mercados de capital e empréstimos nacionais, racionamento de eletricidade, políticas fiscais, incluindo aumentos de impostos e reivindicações fiscais retroativas, e outros desenvolvimentos políticos, diplomáticos, sociais e econômicos em ou afetando os países onde o grupo opera.

De acordo com a S&P, em 31 de dezembro de 2024, as classificações de moeda local de longo prazo dos países onde o grupo LATAM opera na América do Sul são as seguintes: Equador B- (perspectiva negativa), Peru BBB (perspectiva estável), Colômbia BBB- (perspectiva negativa), Chile A+ (perspectiva estável) e Brasil BB (perspectiva estável). Da mesma forma, as classificações de moeda estrangeira de longo prazo para esses países são: Equador B- (perspectiva negativa), Peru BBB- (perspectiva estável), Colômbia BB+ (perspectiva negativa), Chile A (perspectiva estável) e Brasil BB (perspectiva estável).

A LATAM não pode garantir que nenhum país passará por desenvolvimentos adversos semelhantes no futuro ou que a administração atual ou futura manterá políticas econômicas favoráveis aos negócios e de mercado aberto ou políticas que estimulem o crescimento econômico e a estabilidade social.

Os governos latino-americanos exerceram e continuam a exercer influência significativa sobre suas economias.

Os governos da América Latina frequentemente intervêm nas economias de seus respectivos países e ocasionalmente fazem mudanças significativas em políticas e regulamentações. As ações governamentais frequentemente envolvem, entre outras medidas, nacionalizações e expropriações, controles de preços, desvalorizações cambiais, aumentos obrigatórios de salários e benefícios a funcionários, controles de capital e limites de importações. Nossos negócios, condição financeira e resultados operacionais podem ser afetados negativamente por mudanças em políticas ou regulamentações governamentais, incluindo taxas de câmbio e políticas de controle de câmbio, políticas de controle de inflação, políticas de controle de preços, políticas de proteção ao consumidor, impostos e restrições de importação, liquidez de mercados de capital e empréstimos domésticos, racionamento de eletricidade, políticas fiscais (incluindo aumentos de impostos e supervisão fiscal retroativa). Por exemplo, as ações do governo brasileiro para controlar a inflação e implementar outras políticas envolveram controles de salários e preços, depreciação do real, restrições de remessas e intervenção do Banco Central para afetar as taxas básicas de juros.

No futuro, o nível de intervenção dos governos latino-americanos pode continuar ou aumentar. Não podemos garantir que essas ou outras medidas não terão um efeito adverso material na economia de cada país respectivo e, conseqüentemente, não afetarão adversamente nossos negócios, condição financeira e resultados operacionais.

A instabilidade política e a agitação social na América Latina podem afetar negativamente nossos negócios.

O grupo LATAM opera principalmente na América Latina e, portanto, está sujeito a uma gama completa de riscos associados às nossas operações nesta região. Esses riscos podem incluir condições políticas ou sociais instáveis, falta de sistemas legais bem estabelecidos ou confiáveis, controles de câmbio e outros limites à nossa capacidade de repatriar lucros e requisitos legais e regulatórios mutáveis.

Embora as condições políticas e sociais em um país possam diferir significativamente de outro país, eventos em qualquer um dos nossos principais mercados podem afetar negativamente os negócios, as condições financeiras ou os resultados das operações.

Por exemplo, em julho de 2017, o presidente brasileiro Luiz Inácio Lula da Silva foi condenado por corrupção e lavagem de dinheiro por um tribunal federal inferior no estado do Paraná em conexão com a "Operação Lava Jato". No entanto, a condenação foi anulada e seus direitos políticos restaurados pelo Supremo Tribunal Federal. O presidente Luiz Inácio Lula da Silva concorreu ao cargo na eleição presidencial de outubro de 2022 e derrotou o presidente Bolsonaro por uma pequena margem. O ex-presidente Bolsonaro questionou os resultados das eleições, resultando em protestos em todo o país. Luiz Inácio Lula da Silva foi empossado como presidente em janeiro de 2023. Não podemos prever quais políticas o presidente Luiz Inácio Lula da Silva pode adotar ou mudar durante seu mandato, ou o efeito que tais políticas podem ter em nossos negócios e na economia brasileira.

No Peru, em 7 de dezembro de 2022, o presidente Pedro Castillo anunciou a dissolução do congresso e pediu que novas eleições fossem realizadas imediatamente, provocando uma tentativa de

golpe de estado. Posteriormente, ele foi afastado do cargo e preso. No mesmo dia, a vice-presidente Dina Boluarte assumiu a presidência do Peru, para cumprir o mandato presidencial restante até 2026. Dina Boluarte é a sexta presidente que o Peru teve desde 2018. Nenhum de seus cinco antecessores no cargo conseguiu completar o mandato de cinco anos estabelecido pela Constituição e vários ex-presidentes estão presos ou processados em processos judiciais.

Em outubro de 2019, o Chile viu protestos significativos associados às condições econômicas que resultaram na declaração de estado de emergência em várias cidades importantes. Os protestos no Chile começaram por críticas sobre desigualdade social, falta de educação de qualidade, pensões fracas, aumento de preços e baixo salário mínimo. Se a agitação social no Chile se intensificasse novamente, isso poderia levar a atrasos operacionais ou impactar negativamente nossa capacidade de operar no Chile.

Além disso, iniciativas atuais para abordar as preocupações dos manifestantes estão em discussão no Congresso chileno. Essas iniciativas incluem reformas trabalhistas, tributárias e previdenciárias, entre outras. Em 25 de outubro de 2020, o Chile aprovou amplamente um referendo para redigir a constituição por meio de convenção constitucional. A eleição para selecionar a convenção constitucional de 155 membros ocorreu em 15 e 16 de maio de 2021. Em 4 de julho de 2021, a convenção constitucional foi convocada por um período de nove meses, com a possibilidade de uma extensão única de 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 constituição proposta

foi rejeitada por uma margem de 62% a 38% dos eleitores. Em 12 de dezembro de 2022, os legisladores chilenos anunciaram que haviam concordado com um documento intitulado "Acuerdo por Chile" (Acordo para o Chile). Este documento marcou o estabelecimento de um novo consenso e serviu como base para a reformulação da nova constituição proposta. A segunda constituição proposta foi finalizada em 30 de outubro de 2023. Em 17 de dezembro de 2023, um referendo foi realizado, no qual a constituição proposta foi rejeitada por uma margem de 55% a 45% dos eleitores.

O Chile realizou eleições presidenciais em dezembro de 2021, com o esquerdista Gabriel Boric vencendo por uma ampla margem. Gabriel Boric foi empossado como presidente em março de 2022. Não há garantia de que as recentes mudanças na administração chilena, sua constituição ou qualquer futura agitação civil não afetarão adversamente nossos negócios, resultados operacionais e condição financeira no Chile.

No Equador, Guillermo Lasso foi eleito presidente em 2021, para o período de 2021-2025. Em 16 de maio de 2023, após a exposição da mídia do "Caso Encuentro", que revelou as conexões entre o governo Lasso e certos membros da máfia albanesa, a Assembleia Nacional iniciou um processo de impeachment contra o presidente Lasso, por peculato. No entanto, no dia seguinte, Guillermo Lasso emitiu um decreto executivo (Decreto Ejecutivo 741), que ordenou a dissolução da Assembleia Nacional e convocou eleições presidenciais e legislativas extraordinárias para completar o período. Em 15 de outubro de 2023, Daniel Noboa foi eleito presidente interino da República do Equador por um período de 18 meses.

Ele se tornou o presidente mais jovem eleito por voto popular na história do país, aos trinta e cinco anos de idade, e o segundo presidente mais jovem na história do país.

Em 7 de janeiro de 2024, Adolfo Macias, líder de um grande cartel de drogas no Equador, escapou da prisão. Este evento revelou fortes conexões entre as gangues que controlam as prisões no país e oficiais do governo, e causou uma série de tumultos e ataques violentos em todo o país, incluindo saques, veículos em chamas, tiroteios, explosões e sequestros de policiais e civis. Como consequência, em 8 de janeiro de 2024, o presidente Noboa declarou estado de emergência de 60 dias em uma tentativa de controlar a violência de gangues, com o apoio do exército. Como consequência da violência em andamento, o presidente Noboa estendeu o estado de emergência por 30 dias. Além disso, em 21 de abril de 2024, um referendo constitucional foi realizado, no qual emendas relacionadas a medidas de segurança reforçadas foram aceitas.

Em 7 de agosto de 2022, Gustavo Petro, candidato do partido de esquerda “Pacto Histórico”, foi eleito Presidente da Colômbia. Embora ao longo da história os governos eleitos (e o Congresso Colombiano) tenham buscado políticas econômicas de livre mercado, com quase nenhuma intervenção econômica, não podemos prever se as políticas que poderiam ser adotadas pela administração teriam um impacto negativo na economia colombiana ou em nossas operações comerciais e desempenho financeiro. Além disso, eleições regionais foram realizadas em 29 de outubro de 2023, para eleger governadores para os 32 departamentos da Colômbia, bem como prefeitos e membros dos conselhos administrativos

locais do território nacional.

Em 19 de novembro de 2023, Javier Milei foi eleito presidente da República da Argentina por um período de quatro anos. Javier Milei é um político e economista de direita, que propôs uma revisão abrangente das políticas fiscais e estruturais do país (entre outras, dolarizar a economia, privatizar empresas públicas estatais, remover subsídios aos serviços públicos e fechar o Banco Central Argentino da Argentina). O Poder Executivo Argentino promulgou o Decreto nº 70/2023 contemplando várias medidas para reduzir o tamanho da administração pública e das despesas públicas e para desregulamentar a economia. Além disso, em 28 de junho de 2024, o Congresso Argentino aprovou a Lei nº 27.742 (a “Ley de Bases”) que (i) declarou emergência pública por um ano em questões administrativas, econômicas, financeiras e energéticas; (ii) delegou uma série de poderes legislativos ao Poder Executivo Argentino pelo mesmo período; e (iii) previu uma série de reformas legais, institucionais e tributárias que afetam vários setores da economia. Entretanto, não podemos prever o impacto social, político ou econômico das medidas anunciadas e implementadas pelo governo até o momento, bem como quaisquer medidas futuras ou o resultado do esquema de desregulamentação supostamente imposto por meio da legislação acima mencionada. Tais medidas podem afetar nossa condição financeira e os resultados das operações.

Embora as condições na América Latina variem de país para país, as reações dos nossos clientes aos acontecimentos na América Latina geralmente podem resultar em uma redução no tráfego de passageiros, o que pode afetar material e negativamente nossa condição financeira e os resultados das operações.

Como nossos negócios dependem amplamente de prestadores de serviços terceirizados, a falha dessas partes em desempenhar conforme o esperado ou interrupções em nossos relacionamentos com esses provedores ou na prestação de serviços para nós podem ter um efeito adverso em nossa posição financeira e nos resultados das operações.

Contratamos um número significativo de prestadores de serviços terceirizados para executar um grande número de funções que são integrais ao nosso negócio, incluindo operações regionais, operação de call centers de atendimento ao cliente, distribuição e venda de estoque de assentos de companhias aéreas, fornecimento de infraestrutura e serviços de tecnologia, desempenho de processos de negócios, incluindo compras e gerenciamento de caixa, fornecimento de manutenção e reparos de aeronaves, alimentação, serviços de solo e fornecimento de vários serviços públicos e desempenho de operações de abastecimento de aeronaves, entre outras funções e serviços vitais. Não controlamos diretamente esses prestadores de serviços terceirizados, embora celebremos acordos com muitos deles que definem o desempenho esperado do serviço. Qualquer um desses prestadores de serviços terceirizados, no entanto, pode deixar de cumprir materialmente seus compromissos de desempenho de serviço, pode sofrer interrupções em seus sistemas que podem impactar seus serviços, ou os acordos com tais prestadores podem ser rescindidos. Por exemplo, reservas de voos feitas por clientes e/ou agências de viagens por meio de Sistemas de Distribuição Global (“GDSs”) de terceiros podem ser afetadas negativamente por interrupções em nossos relacionamentos comerciais com operadores de GDS ou por problemas nas operações do GDS. Tais interrupções, incluindo a

falha em concordar com termos contratuais aceitáveis quando os contratos expiram ou de outra forma se tornam sujeitos a renegociação, podem fazer com que as informações de voo das transportadoras sejam limitadas ou indisponíveis para exibição, aumentar significativamente as taxas para nós e para os usuários do GDS e prejudicar nossos relacionamentos com clientes e agências de viagens.

Em 1º de maio de 2023, o grupo LATAM lançou uma Nova Capacidade de Distribuição (“NDC”), que segue a linguagem padrão modernizada da International Air Transport Association (“IATA”) (baseada em XML) para transmitir dados. Este canal de distribuição é uma alternativa para agências de viagens em todas as regiões onde o grupo opera, para acessar nosso conteúdo e poder comprar, reservar e gerenciar pedidos. Embora este canal de distribuição mitigue os riscos de interrupção de nossos serviços e diminua nossa dependência da tecnologia da GDS, não podemos garantir que o NDC da LATAM operará sem interrupções que possam afetar nossas operações.

A falha de qualquer um dos nossos provedores de serviços terceirizados em executar adequadamente suas obrigações de serviço, ou outras interrupções de serviços, incluindo aquelas da NDC pela LATAM, podem reduzir nossas receitas e aumentar nossas despesas ou nos impedir de operar nossos voos e fornecer outros serviços aos nossos clientes. Além disso, nossos negócios, desempenho financeiro e reputação podem ser prejudicados materialmente se nossos clientes acreditarem que nossos serviços não são confiáveis ou insatisfatórios.

Nossos resultados financeiros estão expostos a flutuações cambiais.

Preparamos e apresentamos nossas demonstrações financeiras consolidadas em dólares americanos. A LATAM e suas afiliadas operam em vários países e enfrentam o risco de variação nas taxas de câmbio de moedas estrangeiras em relação ao dólar americano ou entre as moedas desses vários países. Mudanças na taxa de câmbio entre o dólar americano e as moedas nos países em que o grupo opera podem afetar negativamente os negócios, a condição financeira e os resultados das operações. Se o valor do real brasileiro, do peso chileno ou de outras moedas nas quais as receitas são denominadas cair em relação ao dólar americano, 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 americano pode flutuar significativamente no futuro.

Mudanças nas políticas econômicas chilenas, brasileiras e outras políticas governamentais que afetam as taxas de câmbio também podem afetar negativamente os negócios, a condição financeira, os resultados das operações e o retorno aos nossos acionistas sobre suas ações ordinárias ou ADSs. Gerenciamos ativamente o risco cambial do real brasileiro para o dólar americano (R\$/US\$) ao celebrar contratos de derivativos cambiais e realizar operações internas para obter hedge natural. Para mais informações, consulte o “Item 11. Divulgações quantitativas e qualitativas sobre risco de mercado — risco de variação nas taxas de câmbio”.

Riscos ambientais e regulamentares

Nossas operações estão sujeitas a regulamentações ambientais locais, nacionais e internacionais; os custos de conformidade com as regulamentações aplicáveis, ou as consequências da não conformidade, podem afetar negativamente nossos resultados, nossos negócios ou nossa reputação.

As operações do grupo LATAM são afetadas por regulamentações ambientais em níveis local, nacional e internacional. Essas regulamentações abrangem, entre outras coisas, emissões para a atmosfera, descarte de resíduos sólidos e efluentes aquosos, ruído de aeronaves e outras atividades incidentes ao negócio. Operações futuras e resultados financeiros podem variar como resultado de tais regulamentações. A conformidade com essas regulamentações e regulamentações novas ou existentes que podem ser aplicáveis a nós no futuro podem aumentar nossa base de custos e afetar adversamente as operações e os resultados financeiros. Além disso, o não cumprimento dessas regulamentações pode nos afetar adversamente de várias maneiras, incluindo efeitos adversos na reputação do grupo.

Em 2016, a ICAO adotou uma resolução criando o Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (“CORSIA”), fornecendo uma estrutura para uma medida global baseada no mercado para estabilizar as emissões de dióxido de carbono (“CO2”) na aviação civil internacional (ou seja, voos da aviação civil que partem de um país e chegam em outro). O CORSIA será implementado em fases, começando com a participação dos estados-membros da ICAO de forma voluntária durante uma fase piloto (de 2021 a 2023), seguida por uma

primeira fase (de 2024 a 2026) e uma segunda fase (de 2027). Atualmente, a CORSIA se concentra na definição de padrões para monitoramento, relatórios e verificação de emissões de operadores aéreos, bem como na definição de etapas para compensar as emissões de CO2 após 2020. Para cumprir com essa estratégia, desenvolvemos estratégias de sustentabilidade focadas nas mudanças climáticas e tomamos diferentes medidas, como a aliança com a fundação Cataruben na Colômbia, com os objetivos de compensar o CO2 por meio da redução do desmatamento e da mudança para práticas agrícolas sustentáveis, entre outros, contribuindo assim para melhorar a qualidade de vida das comunidades e a proteção da biodiversidade. Além disso, temos outras iniciativas em andamento, como a promoção do SAF (Sustainable Aviation Fuel) com governos locais e o programa lean fuel que busca melhorar a eficiência do combustível. Além disso, estruturas como o Emissions Trading System, tanto na UE quanto no Reino Unido (“EU-ETS” e “UK-ETS”), são regulamentações relacionadas ao mercado europeu, onde as companhias aéreas têm uma quantidade pré-estabelecida de emissões de CO2 para cada ano, que são então reduzidas ao longo do tempo, semelhante a um sistema de “cap and trade”. As companhias aéreas devem reportar e verificar as emissões relacionadas a este esquema e entregar as permissões alocadas a tempo para cumprir. Caso as operações excedam as emissões máximas alocadas, as companhias aéreas devem adquirir mais do mercado ou pagar a taxa correspondente à autoridade.

A proliferação de regulamentações e impostos nacionais sobre emissões de CO2 nos países onde o grupo tem operações domésticas, incluindo

regulamentações ambientais que o setor aéreo enfrenta na Colômbia, onde limites aos programas de compensação foram incluídos na nova Reforma Tributária de 2022, também podem afetar o custo das operações e as margens.

Nossos negócios podem ser afetados negativamente pelas consequências das mudanças climáticas.

Existem riscos regulatórios associados à gestão das mudanças climáticas no curto e médio prazo, devido ao fato de que, em um esforço de diferentes países para contribuir para a luta contra as mudanças climáticas, há uma tendência a impor instrumentos econômicos como impostos de carbono ou sistemas de comércio de emissões que buscam regular as emissões de diferentes indústrias, incluindo a indústria da aviação. Esses mecanismos buscam desencorajar o consumo de combustíveis fósseis, por meio da imposição de um custo adicional. No entanto, no caso da indústria aérea, especialmente na região da América do Sul, não há combustível substituto viável que permita à indústria migrar para outros tipos de combustíveis. Os riscos relacionados apresentam uma oportunidade de trabalhar lado a lado com os governos relevantes para implementar políticas públicas que permitam o progresso na produção de combustíveis de aviação sustentáveis na região, promovendo assim a migração dos combustíveis fósseis e criando políticas e instrumentos relevantes para indústrias como a aviação, que atualmente não tem combustível substituto disponível na América do Sul. A longo prazo, há riscos físicos associados às mudanças climáticas, incluindo o risco de maior intensidade de fenômenos meteorológicos, como tempestades, tornados, furacões, inundações e outros, que por sua vez podem representar um risco à

infraestrutura (destinos, aeroportos) e comunidades. Como consequência, pode ser necessário modificar rotas e destinos, o que por sua vez pode afetar nossos negócios e resultados operacionais.

O negócio é altamente regulamentado e mudanças no ambiente regulatório em diferentes países podem afetar negativamente nossos negócios e resultados operacionais.

Nosso negócio é altamente regulamentado e depende substancialmente do ambiente regulatório nos países em que o grupo opera ou pretende operar. Por exemplo, controles de preços em tarifas podem limitar nossa capacidade de aplicar efetivamente técnicas de maximização de lucro de segmentação de clientes (“gestão de receitas de passageiros”) e ajustar preços para refletir pressões de custo. Altos níveis de regulamentação governamental podem limitar o escopo de nossas operações e nossos planos de crescimento. A possível falha das autoridades de aviação em manter as autorizações governamentais necessárias, ou nossa falha em cumprir com as regulamentações aplicáveis, pode afetar adversamente nossos negócios e resultados operacionais.

Nossos negócios, condição financeira e resultados operacionais podem ser afetados negativamente por mudanças em políticas ou regulamentações em nível federal, estadual ou municipal nos países em que o grupo opera, envolvendo ou afetando fatores como:

- taxas de juros;
- flutuações cambiais;

- políticas monetárias;
- inflação;
- liquidez dos mercados de capitais e de empréstimos;
- políticas fiscais e de segurança social;
- regulamentações trabalhistas;
- escassez e racionamento de energia e água; e
- outros desenvolvimentos políticos, sociais e econômicos no Brasil, Chile, Peru e Estados Unidos, entre outros.

Por exemplo, o governo federal brasileiro tem intervindo frequentemente na economia doméstica e feito mudanças drásticas em políticas e regulamentações para controlar a inflação e afetar outras políticas e regulamentações. Isso exigiu que o governo federal aumentasse as taxas de juros, mudasse impostos e políticas de previdência social, implementasse controles de preços, controles de câmbio e remessas, desvalorizações, controles de capital e limites sobre importações.

A incerteza sobre se o governo federal brasileiro implementará mudanças na política ou regulamentação que afetem esses ou outros fatores pode contribuir para a incerteza econômica no Brasil e para a maior volatilidade nos mercados de valores mobiliários brasileiros e valores mobiliários emitidos no exterior por empresas brasileiras. Esses e outros desenvolvimentos na economia brasileira e nas políticas governamentais podem nos afetar adversamente, nossos negócios e resultados operacionais e podem afetar adversamente

o preço de negociação de nossas ações ordinárias e ADSs.

Também estamos sujeitos a acordos bilaterais internacionais de transporte aéreo que preveem a troca de direitos de tráfego aéreo entre os países onde o grupo opera, e devemos obter permissão dos governos estrangeiros aplicáveis para fornecer serviços a destinos estrangeiros. Não há garantia de que tais acordos bilaterais existentes continuarão, ou que seremos capazes de obter mais direitos de rota sob esses acordos para acomodar nossos planos de expansão futuros. Certos acordos bilaterais também incluem disposições que exigem propriedade substancial ou controle efetivo. Qualquer modificação, suspensão ou revogação de um ou mais acordos bilaterais pode ter um efeito adverso material em nossos negócios, condição financeira e resultados operacionais. A suspensão de nossas licenças para operar em certos aeroportos ou destinos, a incapacidade de obtermos autorizações favoráveis de decolagem e pouso em certos aeroportos de alta densidade ou a imposição de outras sanções também podem ter um impacto negativo em nossos negócios. Não podemos ter certeza de que uma mudança na propriedade ou controle efetivo ou na administração de um governo estrangeiro das leis e regulamentos atuais ou a adoção de novas leis e regulamentos não terá um efeito adverso material em nossos negócios, condição financeira e resultados operacionais.

Estamos sujeitos a leis e regulamentos anticorrupção, antissuborno, antilavagem de dinheiro e antitruste no Chile, Brasil, Peru, Estados Unidos e em vários outros países em que operamos. Violações de quaisquer dessas leis ou regulamentos podem ter um impacto adverso material em nossa reputação,

resultados operacionais e condição financeira.

Estamos sujeitos a leis e regulamentos anticorrupção, antissuborno, antilavagem de dinheiro, antitruste e outras leis e regulamentos internacionais e somos obrigados a cumprir as leis e regulamentos aplicáveis de todas as jurisdições onde o grupo opera. Além disso, estamos sujeitos a regulamentos de sanções econômicas que restringem as negociações com certos países, indivíduos e entidades sancionados. Não há garantia de que as políticas e procedimentos internos serão suficientes para prevenir ou detectar todas as práticas inapropriadas, fraudes ou violações da lei por afiliados, funcionários, diretores, executivos, parceiros, agentes e provedores de serviços ou que tais pessoas não tomarão ações em violação de nossas políticas e procedimentos. Quaisquer violações por nós de leis ou regulamentos podem ter um efeito adverso material sobre os negócios, reputação, resultados das operações e condição financeira.

Estamos sujeitos a riscos relacionados a litígios e procedimentos administrativos que podem afetar negativamente nossos negócios e desempenho financeiro no caso de uma decisão desfavorável.

A natureza do negócio nos expõe a litígios relacionados a questões trabalhistas, de seguros e segurança, procedimentos regulatórios, tributários e administrativos, investigações governamentais, reivindicações de responsabilidade civil e disputas contratuais. O litígio é inerentemente custoso e imprevisível, dificultando a estimativa precisa do resultado, entre outros assuntos. Atualmente, como no passado, estamos sujeitos a processos ou investigações de litígios reais ou potenciais. Embora estabeleçamos provisões contábeis conforme consideramos necessário, os valores que reservamos

podem variar significativamente de quaisquer valores que realmente temos que pagar devido às incertezas inerentes ao processo de estimativa. Não podemos garantir que esses ou outros procedimentos legais não afetarão materialmente o negócio. Para obter mais informações, consulte o “Item 8. Informações financeiras — Processos legais e de arbitragem” e a Nota 30 de nossas demonstrações financeiras consolidadas auditadas incluídas neste relatório.

Os rápidos avanços tecnológicos e a digitalização podem gerar riscos na implementação e no controle regulatório.

Globalmente, houve grandes avanços nos processos de digitalização e inovação tecnológica. 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 certos aeroportos e gerou uma revisão pela Administração Federal de Aviação (“FAA”) sobre os requisitos específicos para sua implementação. Além disso, durante o curso de 2023, embora a ampla adoção e crescimento dos sistemas de Inteligência Artificial Generativa tenham demonstrado inovação e avanço significativos em nossas operações, eles podem apresentar certos riscos que provavelmente exigiriam uma estrutura regulatória para abordá-los de forma eficaz. Enquanto a LATAM está trabalhando em políticas internas para regular o uso dessas tecnologias, todos os processos de digitalização e inovação tecnológica podem estar expostos a riscos ou podem precisar se ajustar para cumprir com futuras estruturas regulatórias.

Da mesma forma, a rápida transformação tecnológica pode avançar mais rápido do que a capacidade de revisão e controle das autoridades e o conhecimento sobre os efeitos de seus possíveis impactos, que podem nos afetar direta ou indiretamente de maneiras que não podemos prever.

Nossa reputação e marca podem ser afetadas negativamente se não conseguirmos progredir em direção ao alcance de nossas metas de sustentabilidade ambiental.

Nossa reputação e marca também podem ser impactadas negativamente, entre outras coisas, pela falha em progredir e atingir nossas metas de sustentabilidade ambiental, bem como pela pressão pública de investidores ou grupos de políticas para mudar nossas políticas ou percepção pública negativa do impacto ambiental das viagens aéreas. Por exemplo, estamos comprometidos em reduzir significativamente nossas emissões de carbono, com a ambição de longo prazo de atingir a neutralidade de carbono até 2050. Alcançar isso exigirá um investimento de capital significativo de fabricantes e outras partes interessadas, pois não somos capazes de atingir essas metas de longo prazo usando nossa frota existente, tecnologias atuais e fontes de combustível disponíveis. Continuamos a desenvolver nossa estratégia climática e plano de transição; no entanto, nossa capacidade de executar tal plano está sujeita a riscos e incertezas substanciais, pois depende das ações de governos e terceiros e exigirá, entre outras coisas, investimento de capital significativo, incluindo de terceiros, pesquisa e desenvolvimento de fabricantes e outras partes interessadas, juntamente com políticas governamentais e incentivos para reduzir o custo e incentivar a

produção de tecnologias que não estão disponíveis em escala. Danos significativos à nossa reputação e marca podem ter um efeito adverso material em nossos negócios e resultados financeiros, inclusive como resultado de litígios relacionados a qualquer um desses assuntos.

Riscos relacionados ao nosso endividamento

Temos necessidades substanciais de liquidez e continuamos a buscar várias opções de financiamento. Nosso negócio pode ser afetado negativamente se não formos capazes de pagar nossa dívida ou atender às nossas futuras necessidades de financiamento.

Temos um alto grau de dívida e obrigações de pagamento sob nossos arrendamentos de aeronaves e acordos de dívida financeira. Precisamos de quantias significativas de financiamento para atender aos nossos requisitos de capital de aeronaves e podemos precisar de financiamento adicional para financiar nossas outras necessidades comerciais. Não podemos garantir que teremos acesso ou seremos capazes de providenciar financiamento no futuro em termos favoráveis. Custos de financiamento mais altos podem afetar nossa capacidade de expandir ou renovar nossa frota, o que, por sua vez, pode afetar negativamente nossos negócios.

Além disso, uma parcela substancial de nossa propriedade e equipamento está sujeita a ônus que garantem nosso endividamento, incluindo nossos títulos e empréstimos garantidos. No caso de não efetuarmos pagamentos de nossos títulos e empréstimos, a execução de ônus pelos credores pode limitar ou encerrar nossa capacidade de usar a propriedade e o equipamento afetados para atender

às nossas necessidades operacionais e, assim, gerar receitas. Para obter mais informações relacionadas às obrigações contratuais atuais, consulte o “Item 5. Revisão e perspectivas operacionais e financeiras — Obrigações contratuais — Endividamento de longo prazo”.

Além disso, as condições externas nos mercados financeiros e de crédito podem limitar a disponibilidade de financiamento ou aumentar seus custos, o que pode afetar negativamente nossa lucratividade, nossa posição competitiva e resultar em margens de juros líquidas, lucros e fluxos de caixa mais baixos, bem como retornos mais baixos sobre o patrimônio líquido e o capital investido. Fatores que podem afetar a disponibilidade de financiamento ou causar um aumento em nossos custos de financiamento incluem crises macroeconômicas globais, reduções em nossa classificação de crédito ou na de nossas emissões e outras potenciais perturbações de mercado.

Temos exposição significativa à SOFR e outras taxas de juros flutuantes; aumentos nas taxas de juros aumentarão nosso custo de financiamento e podem ter efeitos adversos em nossa condição financeira e resultados operacionais.

Como a publicação da LIBOR foi descontinuada em 30 de junho de 2023, alteramos nossos contratos de derivativos e dívidas para substituir a taxa LIBOR pela Secured Overnight Financing Rate (“SOFR”) como uma taxa alternativa, conforme convocada pelo Alternative Reference Rates Committee (“ARRC”). A SOFR flutuará com as mudanças nas condições de mercado e, à medida que a SOFR aumenta, nossas despesas financeiras aumentarão mecanicamente, o que pode ter um efeito adverso em nossos custos

totais de financiamento. Em 31 de dezembro de 2024, nossa dívida de taxa de juros variável totalizava US\$ 928 milhões.

Podemos não conseguir ajustar adequadamente nossos preços para compensar quaisquer custos de financiamento aumentados, o que teria um efeito adverso em nossos resultados operacionais. Se não conseguirmos ajustar adequadamente nossos preços, nossa receita pode não ser suficiente para compensar os pagamentos aumentados devidos em nossos empréstimos e isso afetaria negativamente nossa condição financeira e resultados operacionais. Além disso, não há garantia de que a SOFR ou outras taxas de substituição para a LIBOR manterão a aceitação do mercado. Veja também a discussão sobre risco de taxa de juros no “Item 11. Divulgações quantitativas e qualitativas sobre riscos de mercado — risco de flutuações nas taxas de juros”.

Nossos acordos de dívida contêm vários compromissos afirmativos, negativos e financeiros, que podem limitar nossa capacidade de conduzir nossos negócios. Uma violação de certos covenants negativos também pode desencadear um evento de inadimplência e aceleração de nosso endividamento.

Alguns de nossos instrumentos de dívida, incluindo nossas (i) 13,375% Senior Secured Notes com vencimento em 2029 (as “Notas de 2029”) e (ii) 7,875% Senior Secured Notes com vencimento em 2030 (as “Notas de 2030”), contêm um índice de cobertura de ativos e certas limitações à inocorrência de endividamento adicional por nós e nossas subsidiárias. Um declínio nesse índice de cobertura, inclusive devido a fatores que estão além do nosso controle, pode exigir que apresentemos garantias adicionais, desencadeando

um aumento nas taxas de juros anuais estipuladas em nossos vários instrumentos de dívida ou um evento de inadimplência.

O cumprimento de certos covenants em nossos acordos de dívida e outros covenants restritivos que podem estar contidos em quaisquer acordos de dívida futuros pode limitar nossa capacidade de operar nossos negócios e aproveitar oportunidades de negócios que sejam de nosso interesse de longo prazo. Veja a Nota 31 de nossas demonstrações financeiras consolidadas auditadas.

Embora os covenants em nossos acordos de dívida estejam sujeitos a exceções e qualificações importantes, se não os cumprirmos e não conseguirmos obter uma renúncia ou alteração, refinanciar o endividamento sujeito a esses covenants ou tomar outras ações de mitigação, um evento de inadimplência resultaria. Esses acordos também contêm outros eventos de inadimplência habituais para tais financiamentos. Se um evento de inadimplência ocorresse, os credores ou detentores de notas poderiam, entre outras coisas, declarar valores pendentes devidos e pagáveis e, quando aplicável e sujeito aos termos de acordos de garantia relevantes, retomar a garantia, incluindo aeronaves ou outros ativos valiosos. Além disso, um evento de inadimplência ou aceleração do endividamento sob um acordo poderia resultar em um evento de inadimplência sob outros de nossos instrumentos de dívida. A aceleração do endividamento significativo poderia exigir que buscássemos renegociar, pagar ou refinanciar as obrigações sob nossos acordos de dívida, e não há garantia de que tais esforços de renegociação ou refinanciamento seriam bem-sucedidos.

Riscos relacionados às nossas ações ordinárias e adrs

Nossos principais acionistas podem ter interesses diferentes daqueles dos detentores de ADSs.

Em 31 de dezembro de 2024, nossos principais acionistas possuíam, no total, 63% de nossas ações ordinárias. Cada um desses acionistas pode ter interesses que podem diferir dos de outros acionistas, incluindo nossos detentores de ADSs. Embora seus interesses não estejam necessariamente alinhados, esses principais acionistas detêm ações, e continuarão a detê-las após esta oferta, com poder de voto suficiente sob a lei chilena para aprovar substancialmente todas as formas de ação corporativa sujeitas à decisão das assembleias de acionistas, incluindo a distribuição de dividendos acima do dividendo mínimo exigido por lei, para eleger a maioria dos membros do nosso conselho de administração, dirigir nossa gestão e controlar substancialmente todos os assuntos que devem ser decididos por voto dos acionistas, incluindo transações corporativas fundamentais.

A percepção do mercado de uma oferta secundária pode criar pressão descendente no preço de mercado de nossas ações ordinárias e ADRs.

Aproximadamente 53% de nossas ações ordinárias são detidas pelos acionistas divulgados no Item 6 e aproximadamente 25% de nossas ações ordinárias são detidas por acionistas que concordaram entre si ou como parte da subscrição das notas conversíveis da Série H da Companhia e a conversão delas em ações ordinárias da Companhia em não vender tais ações até novembro de 2026 (as “Limitações de Venda de Longo Prazo”). No entanto, as Limitações de Venda de Longo Prazo podem ser alteradas, dispensadas

ou modificadas de outra forma na maioria dos casos sem o consentimento ou conhecimento dos investidores. Consequentemente, embora qualquer ação possa ser vendida a qualquer momento, a percepção do mercado de uma potencial venda em larga escala de nossas ações ordinárias pode criar pressão descendente sobre o preço de mercado de nossos ADSs.

No futuro, também podemos emitir ações ordinárias adicionais se precisarmos levantar capital, o que pode constituir uma parte material de nossas ações ordinárias então emitidas e em circulação. Quaisquer emissões desse tipo podem diluir seu interesse de propriedade na Empresa se os direitos de preferência não forem exercidos em tempo hábil e tiverem um impacto adverso no preço dos ADSs ou das ações ordinárias subjacentes aos ADSs.

Os detentores de ADSs podem ser afetados negativamente por seus direitos de voto limitados.

Os detentores de ADSs podem exercer direitos de voto com relação às ações ordinárias representadas por ADSs somente de acordo com o contrato de depósito que rege os ADSs. Os detentores de ADSs enfrentarão limitações práticas no exercício de seus direitos de voto devido às etapas adicionais envolvidas em nossas comunicações com os detentores de ADSs. Para exercer seus direitos de voto, os detentores de ADSs devem instruir o depositário de ADS em tempo hábil sobre como desejam votar. De acordo com os termos do contrato de depósito, se os detentores de ADSs não fornecerem ao JP Morgan Chase Bank, N.A., em sua capacidade como depositário dos ADSs, instruções oportunas sobre a votação das ações ordinárias subjacentes aos seus

ADSs, o depositário será considerado como tendo sido instruído a dar a uma pessoa designada pelo conselho de administração o direito discricionário de votar essas ações ordinárias. A pessoa designada pelo conselho de administração para exercer esse direito discricionário de voto pode ter interesses alinhados com alguns de nossos principais acionistas, que podem diferir daqueles de nossos outros acionistas. Historicamente, nosso conselho de administração designou seu presidente para exercer esse direito, mas não há garantia de que o fará no futuro. Os membros do conselho de administração eleitos pelos acionistas em 2024 designaram Ignacio Cueto para exercer essa função. Ignacio Cueto é membro do Cueto Group, um dos nossos principais acionistas.

Os detentores de ADSs podem ser afetados negativamente por desvalorizações cambiais e flutuações cambiais.

Se a taxa de câmbio do peso chileno cair em relação ao dólar americano, o valor dos ADSs e quaisquer distribuições feitas sobre eles pelo depositário podem ser afetados negativamente. As distribuições em dinheiro feitas em relação aos ADSs são recebidas pelo depositário (representado pelo banco custodiante no Chile) em pesos, convertidas pelo banco custodiante em dólares americanos à taxa de câmbio vigente e distribuídas pelo depositário aos detentores dos ADRs que comprovam esses ADSs. Além disso, o depositário incorrerá em custos de conversão de moeda estrangeira (a serem suportados pelos detentores dos ADRs) em conexão com a conversão de moeda estrangeira e subsequente distribuição de dividendos ou outros pagamentos com relação aos ADSs.

Mudanças futuras nos controles de investimento estrangeiro chileno e impostos retidos na fonte podem afetar negativamente os residentes não chilenos que investem em nossas ações.

Os investimentos em ações no Chile por residentes não chilenos foram sujeitos no passado a vários regulamentos de controle de câmbio que regem a repatriação de investimentos e os lucros obtidos com eles. Embora não estejam em vigor atualmente, os regulamentos do Banco Central do Chile impuseram no passado tais controles de câmbio. No entanto, investidores estrangeiros ou custodiantes (conforme aplicável, sejam os investimentos feitos diretamente ou por meio de tal custodiante) ainda precisam fornecer ao Banco Central do Chile informações relacionadas a investimentos em ações de acordo com as disposições estabelecidas no compêndio de Regulamentos de Câmbio Estrangeiro (Compendio de Normas de Cambios Internacionales) do Banco Central do Chile. Embora o custodiante do depositário de ADS seja atualmente responsável por fornecer tais informações com relação ao programa de ADS ao Banco Central do Chile, não podemos prever quais informações os reguladores chilenos podem exigir dos detentores de ADSs no futuro. Além disso, quaisquer alterações nos impostos retidos na fonte podem afetar negativamente os residentes não chilenos que investem em nossas ações.

Não podemos garantir que restrições chilenas adicionais aplicáveis aos detentores de ADSs, à alienação das ações ordinárias subjacentes aos ADSs ou à repatriação dos rendimentos de uma aquisição, alienação ou pagamento de dividendos, não serão impostas ou exigidas no futuro, nem poderíamos fazer uma avaliação quanto à duração ou impacto, caso

tais restrições fossem impostas ou exigidas. Para mais informações, consulte o “Item 10. Informações Adicionais — Controles de Câmbio — Investimento Estrangeiro e Controles de Câmbio no Chile”.

Nossos detentores de ADS podem não conseguir exercer direitos de preferência em determinadas circunstâncias.

A Lei Corporativa Chilena exige que as corporações chilenas ofereçam aos acionistas existentes o direito de subscrever um número suficiente de ações para manter sua porcentagem existente de propriedade em uma empresa sempre que essa corporação emitir novas ações por dinheiro, sujeito a certas exceções. Sob este requisito, quaisquer direitos de preferência serão oferecidos por nós ao depositário como o proprietário registrado das ações ordinárias subjacentes às ADSs, mas os detentores de ADSs e acionistas localizados nos Estados Unidos não poderão exercer direitos de preferência com relação a novas emissões de ações por nós, a menos que uma declaração de registro sob o Securities Market Act seja efetiva com relação a essas ações ordinárias ou uma isenção dos requisitos de registro sob o mesmo esteja disponível.

Na medida em que um detentor de nossos ADSs não consiga exercer seus direitos de preferência porque uma declaração de registro não foi arquivada, o depositário pode tentar vender os direitos de preferência do detentor no Chile e distribuir o produto líquido da venda, líquido das taxas e despesas do depositário, ao detentor, desde que exista um mercado secundário para esses direitos e um prêmio possa ser reconhecido sobre o custo da venda. Pode-se esperar que um mercado secundário para a venda

de direitos de preferência se desenvolva se o preço de subscrição das ações de nossas ações ordinárias mediante o exercício dos direitos for inferior ao preço de mercado prevalente das ações de nossas ações ordinárias. No entanto, não podemos garantir que um mercado secundário em direitos de preferência se desenvolverá em conexão com qualquer emissão futura de ações de nossas ações ordinárias ou que, se um mercado se desenvolver, um prêmio poderá ser reconhecido em sua venda. Os valores recebidos em troca da venda ou cessão de direitos de preferência relacionados a ações de nossas ações ordinárias serão tributáveis no Chile e nos Estados Unidos. A incapacidade dos detentores de ADSs de exercer direitos de preferência em relação às ações ordinárias subjacentes a seus ADSs pode resultar em uma mudança em sua porcentagem de propriedade de ações ordinárias após uma oferta de direitos de preferência. Se um mercado secundário para a venda de direitos de preferência não se desenvolver e tais direitos não puderem ser vendidos, eles expirarão, e um detentor de nossos ADSs não realizará nenhum valor da concessão dos direitos de preferência. Em ambos os casos, a participação acionária de um detentor de nossos ADSs em nós será diluída proporcionalmente.

Não somos obrigados a divulgar tantas informações aos investidores quanto um emissor dos EUA é obrigado a divulgar e, como resultado, você pode receber menos informações sobre nós do que receberia de uma empresa americana comparável.

Os requisitos de divulgação corporativa que se aplicam a nós podem não ser equivalentes aos requisitos de divulgação que se aplicam a uma empresa dos EUA e, como resultado, você pode receber menos

informações sobre nós do que receberia de uma empresa comparável dos EUA. Estamos sujeitos aos requisitos de relatórios do Securities Exchange Act de 1934, conforme alterado (o “Exchange Act”). Os requisitos de divulgação aplicáveis a emissores estrangeiros sob o Exchange Act são mais limitados do que os requisitos de divulgação aplicáveis a emissores dos EUA. As informações disponíveis publicamente sobre emissores de títulos listados nas bolsas de valores chilenas também fornecem menos detalhes em certos aspectos do que as informações regularmente publicadas por empresas listadas nos Estados Unidos ou em certos outros países. Além disso, há um nível mais baixo de regulamentação do mercado de títulos chileno e das atividades dos investidores em tais mercados em comparação com o nível de regulamentação dos mercados de títulos nos Estados Unidos e em certos outros países desenvolvidos. Para obter mais informações, consulte o “Item 16G. Governança Corporativa”.

FORNECEDORES

INDICADORES DE COMPRAS SOSTENIBLES	
Criterio	2024
Porcentaje de proveedores específicos que han firmado el código de conducta de proveedores	100%
Porcentaje de proveedores específicos con contratos que incluyen cláusulas sobre requisitos medioambientales, de prácticas laborales y derechos humanos	100%
Número de proveedores específicos cubiertos por una evaluación de la Responsabilidad Social Empresarial (RSE)	95
Porcentaje de todos los compradores que recibieron formación sobre compras sostenibles	100%



COMPROMISSO COM A SUSTENTABILIDADE

GESTÃO AMBIENTAL

Âmbito das informações

	UNIDADE	2021	2022	2023	2024
COMBUSTÍVEL DE JATO — OPERAÇÃO AÉREA	%	100	100	100	100
Combustível — fontes estacionárias					
Diesel	%	96	100	96	100
Gás natural	%	100	100	N/A	N/A
Gasolina	%	100	100	100	100
GLP	%	100	100	100	100
Combustível — fontes móveis					
Diesel	%	96	96	98	96
Gasolina	%	96	96	100	96
GLP	%	100	100	N/A	96
Gases refrigerantes (vários)	%	100	100	100	100
Eletricidade	%	100	100	100	100
Transporte usando outras companhias aéreas (combustível de aviação)	%	100	100	100	100

¹ A cobertura total das três categorias não deve exceder 100%. Para evitar dupla contagem, em operações com múltiplas certificações ou tipos de asseguração, aplica-se a seguinte ordem de prioridade: primeiro, cobertura de padrões internacionais; depois, asseguração de terceiros; e, finalmente, asseguração interna.

Garantia e certificação do sistema de gestão ambiental (SGA) do grupo Latam em 2024

	COBERTURA ¹ (%)	DESCRIÇÃO
Normas internacionais (por exemplo, certificação ISO 14001, JIS Q 14001 e EMAS, etc.).	98,8%	O grupo LATAM implementa um Sistema de Gestão Ambiental (SGA) certificado, transparente e auditável em suas operações no Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Estados Unidos e Peru, seguindo as normas IEnvA e ISO 14001.
Terceiros por empresas especializadas	1,2%	O grupo LATAM trabalha com o programa de certificação IEnvA da International Air Transport Association (IATA), que avalia de forma independente o comprometimento ambiental de vários players da aviação, como companhias aéreas, aeroportos e provedores de serviços relacionados. Com base em padrões internacionais e melhores práticas, como ISO 14001 e a Auditoria de Segurança Operacional da IATA (IOSA), o IEnvA oferece uma solução abrangente e voluntária para gestão ambiental e sustentabilidade na indústria aérea.
Especialistas do grupo LATAM da sede	-	O grupo LATAM realiza inspeções anuais em suas instalações em cada país, além de simulados sobre como gerenciar os protocolos estabelecidos

Rentabilidade dos investimentos ambientais

	UNIDADE	2024
Investimentos de capital	US\$	200.057
despesas operacionais	US\$	2.211.532
despesas totais	US\$	2.411.588
Economia, redução de custos, geração de receitas e incentivos fiscais, entre outros.	US\$	0



GESTÃO DAS ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS

NCG 519: 3.1.II ESTRUTURA DE GOVERNANÇA Y 3.6.II Y
 3.6.IV GESTÃO DE RISCOS
 SASB TR-AL-110A.2

TCFD

● Governança

O grupo LATAM gerencia a governança de riscos e oportunidades relacionados ao clima por meio de uma estrutura clara e uma abordagem estratégica envolvendo várias áreas da organização. Nesse contexto, o Conselho de Administração nomeou um Sub Comitê de Sustentabilidade e Estratégia, que é a autoridade máxima em questões climáticas, para supervisionar esses riscos e oportunidades.

Este Comitê é responsável por promover objetivos e compromissos de sustentabilidade para o futuro, bem como desenvolver, implementar e reportar a Estratégia de Sustentabilidade, que inclui objetivos específicos, juntamente com indicadores-chave de desempenho (KPIs) e orçamentos para as principais unidades de negócios e áreas funcionais, bem como revisões de estratégia de alto nível. Além disso, fornece relatórios anuais ao Conselho de Administração sobre o progresso e os resultados das estratégias de sustentabilidade e clima, juntamente com os executivos responsáveis pelos pilares estratégicos da sustentabilidade.

Por outro lado, a definição de objetivos relacionados aos riscos e oportunidades climáticas, bem como o monitoramento de sua evolução por meio de

um conjunto de KPIs, é supervisionada pelas áreas de Sustentabilidade, Segurança e Gestão de Combustíveis para garantir o monitoramento efetivo do progresso em direção aos objetivos estabelecidos.

No nível operacional, a Equipe de Assuntos Corporativos e Sustentabilidade é responsável por identificar riscos ambientais e sociais, que são consolidados e reportados ao Comitê Executivo e à Unidade de Gestão de Riscos do grupo LATAM. Estes são então integrados à matriz de gestão de riscos da organização. Neste sentido, a Gestão desempenha um papel fundamental no monitoramento, gestão e supervisão destes riscos, garantindo que as decisões sejam informadas e que controles eficazes sejam implementados.

Por meio dessa estrutura de governança, o grupo LATAM garante que os riscos e oportunidades climáticas sejam gerenciados de forma eficaz, alinhando-se com seus objetivos de sustentabilidade e fortalecendo sua resiliência aos desafios da gestão das mudanças climáticas.

● Estratégia

Considerando que a sustentabilidade e a transparência financeira são cada vez mais valorizadas e essenciais, e em resposta ao crescente interesse na gestão de riscos climáticos, desde 2023, o grupo LATAM vem conduzindo

uma análise de cenários para identificar e avaliar riscos e oportunidades relacionados ao clima. Esse processo resultou na identificação e priorização de 12 riscos e oportunidades principais, com base em uma análise inicial que incluiu mais de 50 fatores. Com essas descobertas, o grupo LATAM busca alinhar sua divulgação de riscos climáticos com as recomendações do TCFD. Esse alinhamento não apenas fortalece a transparência na gestão de riscos, mas também permite que o grupo LATAM integre esses elementos climáticos em sua gestão de negócios, consolidando assim sua liderança em sustentabilidade.

Definindo horizontes temporais

HORIZONTE TEMPORAL	ANO
Curto prazo	2025
Médio prazo	2030
Longo prazo	2050

O grupo LATAM incorpora fatores climáticos em seus planos estratégicos, abordando tanto riscos físicos e eventos climáticos extremos, quanto oportunidades de transição para uma economia de baixo carbono decorrentes de mudanças regulatórias. Para isso, implementa estratégias de mitigação e adaptação que incluem tecnologias sustentáveis, otimização operacional e colaboração com stakeholders.

Além disso, o grupo LATAM realiza análises de cenários climáticos para avaliar sua resiliência e antecipar impactos em suas operações e finanças. Essa abordagem permite desenvolver planos de contingência e aproveitar oportunidades emergentes, consolidando sua adaptação e fortalecendo seu compromisso com a sustentabilidade.

Resumo da avaliação dos cenários climáticos para os principais riscos e oportunidades físicos e transitórios identificados.

RISCO	TIPO DE RISCO	DESCRIÇÃO DO RISCO	HORIZONTE TEMPORAL	IMPACTO PARA A EMPRESA
Temperaturas extremas	Físico	Devido ao aquecimento global, temperaturas extremas estão se tornando mais frequentes e severas, devido ao aumento dos gases de efeito estufa (GEE), que retêm calor na atmosfera, afetando o desempenho das aeronaves e a integridade da infraestrutura.	Curto: Baixo	Na esfera operacional, o aumento das temperaturas pode impossibilitar a decolagem de aeronaves em pistas que não sejam longas o suficiente, ao mesmo tempo em que acelera a deterioração do pavimento. Esse fenômeno, combinado com a diminuição da densidade do ar, afeta a capacidade de carga das aeronaves, o que pode se traduzir em um impacto econômico para o grupo LATAM. Da mesma forma, em escritórios, o aumento das temperaturas implica maior consumo de energia devido ao uso intensivo de sistemas de ar condicionado. De acordo com projeções climáticas, os aeroportos Viru Viru (Bolívia) e Adolfo Suarez Madrid-Barajas (Espanha) enfrentarão um aumento de mais de 3 °C em suas temperaturas máximas anuais até 2050, em comparação com números históricos. Este cenário ressalta a necessidade de planejamento estratégico e investimentos em infraestrutura para mitigar esses efeitos.
			Médio: Moderado	
			Longo: Alto	
Inundações costeiras	Físico	Inundações costeiras ocorrem principalmente devido ao aumento do nível do mar. Este é um efeito direto da mudança climática, causada pelo derretimento de geleiras e calotas polares, bem como pela expansão térmica da água conforme os oceanos esquentam.	Corto: Muy bajo	Um dos principais desafios são as interrupções de serviço e o acesso restrito aos aeroportos, o que afeta tanto passageiros quanto trabalhadores. Além disso, danos potenciais à infraestrutura do aeroporto, incluindo aeronaves e instalações, podem resultar em interrupções significativas de comunicação e altos custos de reparo. Projeções climáticas indicam que os aeroportos Santos Dumont (Brasil) e José Joaquín de Olmedo (Equador) enfrentam um risco crescente de inundações, com níveis estimados entre 5 e 10 cm.
			Medio: Muy bajo	
			Longo: Muito baixo	
Inundação de rios	Físico	Aumento de precipitação e eventos de chuvas pesadas. Mudanças nos padrões de precipitação devido à mudança climática, afetando a drenagem e aumentando o risco de inundações.	Curto: Baixo	Mesmos impactos indicados para inundações costeiras. Com relação às projeções, espera-se que 40 aeroportos sofram alguma inundação em um raio de 5 km, com 11 deles esperando-se que sofram mais de 10 cm de inundação.
			Médio: Baixo	
			Longo: Baixo	
Chuvas torrenciais	Físico	Alterações no ciclo hidrológico, devido ao aquecimento global, que modificam os sistemas de pressão e vento, afetando as chuvas.	Curto: Alto	Chuvas torrenciais representam um desafio para as operações do grupo LATAM devido à sua capacidade de causar inundações localizadas de águas superficiais. Esses eventos podem causar problemas significativos e atrasos nas operações, além de complicar o acesso aos aeroportos para trabalhadores e passageiros. As projeções indicam que o número de aeroportos expostos a riscos moderados e altos de inundações crescerá entre 2030 e 2050, aumentando a necessidade de preparação adequada.
			Médio: Baixo	
			Longo: Moderado	
Tempestade	Físico	Mudanças nos padrões climáticos globais podem aumentar a frequência e a intensidade das tempestades. Isso se deve ao aquecimento dos oceanos e da atmosfera, que gera mais energia para esse propósito.	Curto: Alto	Tempestades podem representar um risco à saúde e segurança do pessoal aéreo e terrestre do grupo LATAM, bem como à continuidade das operações. De acordo com as recomendações da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO), as operações devem ser suspensas quando forem detectados raios em um raio de 5 km do aeroporto, o que pode interromper as operações. A té 2050, espera-se que os aeroportos nas Ilhas Galápagos (Equador) e Junín (Peru) enfrentem um alto risco de tempestades, com aumentos significativos também projetados para outros aeroportos na região, como na Colômbia e no Equador continental.
			Médio: Moderado	
			Longo: Moderado	



RISCO	TIPO DE RISCO	DESCRIÇÃO DO RISCO	HORIZONTE TEMPORAL	IMPACTO PARA A EMPRESA
Ventos fortes	Físico	Ventos fortes podem resultar de tempestades severas, frentes frias ou ciclones tropicais, que se intensificam com o aquecimento global, pois afetam os padrões de circulação atmosférica e podem intensificar sistemas de baixa pressão e aumentar a velocidade do vento.	Curto: Muito baixo	Ventos fortes podem representar um desafio para os hubs do Grupo LATAM, potencialmente causando danos à infraestrutura aeroportuária e, em alguns casos, levando à interrupção temporária do atendimento em solo. Esses eventos não apenas aumentam os custos de reparos e nova infraestrutura, mas também afetam o desempenho pontual (OTP) e a segurança dos voos, com impactos diretos na decolagem das aeronaves, bem como atrasos e cancelamentos. Espera-se que o número de aeroportos expostos a esse risco permaneça estável de 2030 a 2050.
			Médio: Baixo	
			Longo: Baixo	
Tempestade (ciclones tropicais)	Físico	Sistemas de baixa pressão que precisam de um conjunto de condições atmosféricas específicas, como alta umidade, ventos fracos nas camadas superiores da atmosfera e temperaturas quentes do mar, para se desenvolver e se fortalecer.	Curto: Moderado	Os ciclones tropicais representam um desafio para o grupo LATAM, com potencial para causar danos extensos à infraestrutura de escritórios e aeroportos. Esses eventos extremos podem resultar em um aumento considerável nos custos devido a reparos necessários ou à construção de nova infraestrutura. Além disso, podem afetar o desempenho dos motores das aeronaves, o que aumenta os requisitos de manutenção e, conseqüentemente, os custos operacionais. Interrupções no fornecimento de combustível são outro risco crítico associado, que pode aumentar os custos operacionais e de fornecimento na cadeia de valor do combustível.
			Médio: Muito baixo	
			Longo: Muito baixo	
Turbulência de ar limpo	Físico	Fenômeno que ocorre em céus limpos, longe de qualquer formação de nuvens ou tempestades. Isso ocorre quando há variações bruscas na velocidade do vento em diferentes altitudes, o que gera correntes de ar instáveis e turbulentas. De fato, no Atlântico Norte, os modelos concluem que para cada aumento de 1°C na temperatura global, a turbulência moderada deverá aumentar em 14% no outono e no verão, e em 9% no inverno e na primavera.	Curto: Incerto	A turbulência em ar limpo representa um desafio para o grupo LATAM, especialmente em termos de danos às aeronaves, o que pode resultar em desvios e redirecionamentos. Esses ajustes operacionais não apenas aumentam as interrupções, mas também elevam os custos operacionais e de seguro. Além disso, há um risco significativo para a saúde e segurança dos passageiros e da tripulação, o que pode impactar negativamente a reputação do grupo LATAM. Com o aumento projetado na temperatura máxima anual em Nova York (EUA) em quase 2,5°C até 2050, espera-se que voos de e para Nova York enfrentem condições mais desafiadoras. Na América do Sul, espera-se que o período de março a agosto experimente um aumento na turbulência moderada, o que pode afetar a experiência de voo e o planejamento operacional.
			Médio: Incerto	
			Longo: Alto	
Incêndios	Físico	Espera-se que o principal aumento nos incêndios florestais seja devido à redução da precipitação total, juntamente com o aumento das temperaturas na região, especialmente na Amazônia, onde as condições ideais para incêndios florestais podem aumentar de 42% para 63% até 2050 em um cenário de aumento de 4°C. Na América do Sul, espera-se que a área queimada anualmente (em um cenário de 4°C em 2050) aumente de 0,7 mil km2 para 2,5 mil km2, principalmente na Amazônia e na região do Cerrado no Brasil.	Curto: Baixo	Incêndios florestais representam um risco para as operações do grupo LATAM, com potencial para causar interrupções e danos significativos à infraestrutura do aeroporto. Esses eventos podem afetar a qualidade do ar, limitando a visibilidade e a segurança das operações aéreas, resultando em desvios de voos, cancelamentos e atrasos, aumentando assim os custos operacionais.
			Médio: Baixo	
			Longo: Moderado	



Oportunidade	Tipo de Oportunidade	Descrição da Oportunidade	Horizonte Temporal	Impacto para a Empresa
Capacidade de transição tecnológica para uma economia de baixo carbono	Transição	O grupo LATAM está comprometido com a transição para uma economia de baixo carbono, integrando várias tecnologias e estratégias que fomentam a sustentabilidade. Essa transição tecnológica se concentra em vários aspectos-chave: uso de SAF, eficiência tecnológica e operacional, colaboração com as principais partes interessadas, como governos, e seu compromisso com a sustentabilidade com base em sua estratégia.	Curto: Baixo	O grupo LATAM enfrenta uma oportunidade de aumentar os lucros reduzindo os custos operacionais relacionados ao consumo de combustíveis fósseis e às emissões de carbono. Implementar práticas sustentáveis não só melhora a eficiência operacional, mas também melhora a reputação, atraindo consumidores com uma conscientização crescente sobre o meio ambiente e garantindo receitas sustentáveis a longo prazo. Essa abordagem estratégica pode aumentar a avaliação do grupo LATAM e atrair capital financeiro sustentável. Como a aviação é altamente dependente de combustíveis fósseis, é necessário investir em inovação e implementar tecnologias de baixo carbono. No médio prazo, o uso do SAF parece ser a alternativa mais viável, desde que sejam criadas condições favoráveis na região. Embora existam tecnologias emergentes para voos curtos ou regionais, elas ainda estão em desenvolvimento e dependem de iniciativas corporativas, como reforma de aeronaves e regulamentações que permitam a criação de uma cadeia de suprimentos robusta, especialmente em regiões como a América Latina.
			Médio: Alto	
			Longo: Alto	
Exposição ao preço do carbono que inclui o setor da aviação	Transição	Embora possa inicialmente parecer um risco devido aos custos adicionais, a exposição aos preços de carbono também representa uma oportunidade significativa para o grupo LATAM. Ao antecipar e se adaptar às regulamentações de precificação de carbono, o grupo LATAM pode se posicionar como líder em sustentabilidade e eficiência energética. Isso não apenas ajuda a mitigar os custos operacionais de longo prazo, mas também melhora a reputação do grupo LATAM como uma companhia aérea comprometida em reduzir suas emissões.	Curto: Baixo	A cobrança de impostos de carbono sobre emissões de Escopo 1 e custos de combustível resultantes da implementação de um preço de carbono ao longo da cadeia de valor pode aumentar os custos operacionais. Esses aumentos podem se traduzir em preços de passagens mais altos, potencialmente reduzindo a demanda do consumidor e afetando a participação de mercado do grupo LATAM, especialmente se outras companhias aéreas reduzirem proativamente sua pegada de energia e carbono. Na América Latina, embora não existam atualmente mecanismos que apliquem custos diretos ao setor de aviação, os impostos de carbono têm impacto sobre os combustíveis (como o combustível de aviação). Espera-se que os custos de carbono aumentem em países com compromissos de emissões líquidas zero até 2050, como Brasil e Chile, o que pode aumentar as tarifas aéreas e reduzir a demanda por voos regionais. No entanto, a adoção de SAF e outros combustíveis de baixo carbono oferece uma oportunidade de reduzir a exposição a esses custos no médio e longo prazo.
			Médio: Alto	
			Longo: Muito alto	
Mudanças no comportamento e preferências dos passageiros/consumidores	Transição	Mudanças no comportamento do consumidor e preferências por opções mais sustentáveis e ambientalmente conscientes oferecem ao grupo LATAM a oportunidade de garantir um mercado crescente de passageiros que valorizam práticas responsáveis. Ao alinhar seus serviços a essas expectativas, o grupo LATAM pode aumentar a fidelidade dos clientes e se destacar em um mercado competitivo.	Curto: Baixo	Um dos principais desafios é o potencial declínio na demanda por serviços de aviação, já que clientes cada vez mais conscientes do meio ambiente podem optar por outros modos de transporte, o que pode impactar as receitas. Essa mudança nas preferências do consumidor ressalta a importância do grupo LATAM continuar a inovar em sustentabilidade e eficiência operacional.
			Médio: Baixo	
			Longo: Moderado	



● **Gestão de risco**

O grupo LATAM aborda a gestão de riscos climáticos por meio de uma abordagem abrangente que combina processos, políticas e ferramentas para identificar, avaliar e priorizar esses fatores. Nesse contexto, o Sustainability and Strategy Subcommittee, juntamente com o Board of Directors, supervisiona a integração de considerações climáticas na tomada de decisões, alinhando ações com objetivos de sustentabilidade.

Dessa forma, o grupo LATAM avalia sua exposição aos riscos climáticos considerando riscos físicos — tanto agudos quanto crônicos — e riscos de transição, que incluem regulamentação atual e emergente, avanços tecnológicos, aspectos legais, riscos de mercado e reputação, por meio de uma análise de dados históricos e previsões, monitorando a vulnerabilidade de suas operações e indicadores-chave, como eficiência operacional e emissões. Além disso, realiza simulações de cenários futuros, como aumento de temperatura de +4°C e cenário de transição rápida com aquecimento de +1,5°C, para projetar estratégias robustas de mitigação e adaptação.

Por sua vez, usando uma abordagem multidimensional, o grupo LATAM identifica níveis críticos de risco e avalia a suscetibilidade de suas operações a eventos climáticos extremos, usando dados científicos e modelos climáticos.

Essa abordagem fortalece a resiliência operacional e financeira, alinhando-se com seus objetivos de sustentabilidade de longo prazo.

Por outro lado, o grupo LATAM monitora regulamentações climáticas internacionais e locais, como o Sistema de Comércio de Emissões da UE, o mandato Refuel EU e projetos de legislação no Brasil e na Colômbia, entre outros. Essas regulamentações afetam suas operações, então o grupo LATAM garante que cumpre com as obrigações de redução de emissões em todos os países onde opera.

Por fim, vale ressaltar que esses riscos são gerenciados pela Unidade de Riscos, que trabalha em colaboração com todas as principais partes interessadas, incluindo governos, para promover políticas públicas informadas.

● **Métricas e Objetivos**

O grupo LATAM utiliza uma série de métricas para avaliar os riscos e oportunidades relacionados à gestão das mudanças climáticas, alinhando suas estratégias com objetivos de curto, médio e longo prazo. Elas são essenciais para integrar a sustentabilidade em suas operações e responder aos desafios e oportunidades.

Métricas usadas

1

● **Emissões de CO2 e Pegada de Carbono:** O grupo LATAM mede suas emissões de carbono em seus 3 Escopos, incluindo o uso e consumo de combustíveis fósseis, que representam a maior parte de sua pegada de carbono.

2

● **Indicadores de eficiência operacional:** O consumo de combustível por receitas -quilômetro (RPK) é monitorado para avaliar a eficiência das operações de passageiros e as emissões de carbono por receitas -quilômetro (RTK) para medir suas operações de carga e consolidadas (carga e passageiros juntos).

3

● **Riscos Físicos e Oportunidades de Transição:** O grupo LATAM avalia a exposição a riscos físicos (como temperaturas extremas, inundações e tempestades) e oportunidades de transição (como mudanças regulatórias e de mercado) usando dados de modelos climáticos e análise de cenários.

Objetivos Específicos

⇒⇒ 2025 ⇒⇒ 2030 ⇒⇒ 2050

● Curto Prazo (até 2025):

Melhore a eficiência de combustível implementando novas tecnologias e práticas operacionais otimizadas.

Com base na disponibilidade e por meio da colaboração com parceiros, use SAF para reduzir emissões diretas. Para esse propósito, é necessário trabalhar de forma colaborativa com todos os participantes da cadeia, como governos, potenciais produtores, distribuidores e aliados, entre outros, para gerar as condições favoráveis ao desenvolvimento desses combustíveis na região.

● Médio Prazo (até 2030)

Com base na disponibilidade e por meio da colaboração com parceiros, use SAF para reduzir emissões diretas. Para esse propósito, é necessário trabalhar de forma colaborativa com todos os participantes da cadeia, como governos, potenciais produtores, distribuidores e aliados, entre outros, para gerar as condições favoráveis ao desenvolvimento desses combustíveis na região.

Antecipar riscos de transição para cumprir com novas regulamentações associadas à redução e/ou compensação de emissões de gases de efeito estufa na América Latina e no mundo, de forma competitiva.

Continuar priorizando medidas de redução de emissões no Escopo 1, com o objetivo de reduzir a intensidade das emissões; ou seja, reduzir a quantidade de CO₂ emitida por passageiros e/ou tonelada transportada.

Como medida complementar, compensar emissões, priorizando projetos que gerem benefícios e contribuam para a conservação dos ecossistemas e da biodiversidade da região.

● Longo Prazo (até 2050)

Alcançar emissões líquidas zero por meio de uma combinação de eficiências operacionais, novas tecnologias, uso de SAF e compensações de emissões como medida complementar.

Colaborar com as principais partes interessadas na cadeia de valor para desenvolver infraestrutura aeroportuária e operacional que seja resiliente aos impactos das mudanças climáticas, como temperaturas extremas e eventos climáticos severos.

Gases com efeito de efeito estufa

GRI 305-1, 305-2, 305-3 Y 305-4 | TR-AL-110A.1.

	UNIDADES	2021	2022	2023	2024	VARIAÇÃO 2024/2023
Emissões diretas (Âmbito 1)	tCO ₂ e	6.497.576	9.780.288	11.524.420	13.118.183	13,83%
Emissões indiretas (Escopo 2)	tCO ₂ e	14.549	7.150	5.217	4.663	-10,62%
Outras emissões indiretas (Âmbito 3)	tCO ₂ e	2.446	3.198.317	3.094.768	3.433.201	10,94%
Total	tCO ₂ e	6.514.571	12.985.755	14.624.405	16.556.047	13,21%
Intensidade das emissões em toda a	(kg CO ₂ e/100 RTK)	80,76	101,8	96,65	93,73	-3,02%
Intensidade de emissão em operações aéreas	(kg CO ₂ e/100 RTK)	80,55	76,67	76,16	74,27	-2,48%
Intensidade de emissões líquidas em toda a	(kg CO ₂ e/100 RTK)	76,1	97,02	92,19	91,48	-0,78%

Fatores de emissão

FONTE	UNIDADE	VALOR
combustível de aviação	kgCO ₂ /kg	3,16
combustível de aviação	kgCO ₂ e/kg	3,18
Gasolina	kgCO ₂ /TJ	68.700
Diesel	kgCO ₂ /TJ	74.400
Gás natural	kgCO ₂ /TJ	55.600
Gás liquefeito	kgCO ₂ /TJ	64.100



Emissões atmosféricas significativas

GRI 305-6 Y 305-7
CSA - EMISSÕES ESPECÍFICAS DE NOX

	UNIDADE	2021	2022	2023	2024	VARIAÇÃO 2024/2023
Óxidos de nitrogênio (NOx)	tCO ₂ e	22.184	33.198	39.092	44.573	14%
Intensidade nas operações de passageiros	(g/RPK)	0,33	0,325	0,266	0,26	-3%
Intensidade nas operações de carga	(g/RTK)	1,734	1,718	2,005	2,00	0%
Óxidos de enxofre (SOx)	tCO ₂ e	983	1.470	1.731	1,974	14%
Intensidade nas operações de passageiros	(g/RPK)	0,013	0,014	0,012	0,01	-8%
Intensidade nas operações de carga	(g/RTK)	0,077	0,085	0,089	0,09	1%
Gases que afetam a camada de ozônio	tCO ₂ e	7.667	11.859	9.712	736	-92%

Intensidade de GEE da frota

INTENSIDADE DE GEE	UNIDADE	2021	2022	2023	2024
Razão de intensidade de GEE por passageiros	kg CO2e por passageiro-quilômetro	8,5	9,6	9,1	8,9
Índice de intensidade de GEE para carga	kg CO2e por tonelada-quilômetro	25,4	26,6	29,2	28,9

Descarbonização da frota de aeronaves

SASB TR-AL-110A.3

	2021	2022	2023	2024
% de uso de combustível de aviação sustentável (SAF (pela sua sigla em inglês))	0%	0%	0,01%	<1%

RISCOS FINANCEIROS DAS ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS

Risco decorrente de alterações regulatórias

Com base em metodologias internacionais de gestão de riscos, o grupo LATAM identificou riscos ambientais e regulatórios. Assim, regulamentações relacionadas às mudanças climáticas que podem ter impacto nos próximos anos estão sob constante revisão. Algumas dessas regulamentações incluem:

- **Sistema de Comércio de Emissões da União Europeia (EU-ETS):** Desde 2012, o grupo LATAM vem compensando as emissões de carbono geradas por voos intra-europeus. De acordo com a Diretiva (UE) 2023/959, uma revisão é esperada para 2026, o que pode implicar na extensão do esquema.
- **ReFuel EU:** Mandato que exige que os fornecedores de combustível na União Europeia (UE) tenham uma mistura mínima de 2% de Combustíveis de Aviação Sustentáveis (SAF) nos aeroportos da UE a partir de 2025.
- **Ordem de Obrigações de Combustíveis de Transporte Renováveis (SAF) de 2024:** Mandato que exige que os fornecedores de combustível do Reino Unido tenham uma mistura mínima de 2% de Combustíveis de Aviação Sustentáveis (SAF) nos aeroportos do Reino Unido a partir de 2025.
- **CORSIA:** Esquema internacional de compensação de emissões da aviação. Embora Chile e Colômbia não participem atualmente, o Equador aderiu voluntariamente ao esquema a partir de 2024. Neste contexto, o grupo LATAM monitora possíveis novas adesões que podem afetar suas obrigações e, da mesma forma, o progresso em termos de unidades elegíveis para compensação.



No Brasil: Lei nº 14.993, que institui o programa Nacional de Combustível de Aviação Sustentável (ProBioQAV): Este projeto de lei visa reduzir progressivamente as emissões de gases de efeito estufa, começando com 1% e chegando a 10%, priorizando o uso de Combustíveis de Aviação Sustentáveis (SAF). O esquema entraria em vigor em 2027. Sistema de Comércio de Emissões: A aprovação do Projeto de Lei 2148/2015 prevê a criação do Sistema Brasileiro de Comércio de Emissões (SBCE). O grupo LATAM está monitorando de perto o desenvolvimento desta legislação, que inicialmente exigiria que as empresas que emitam mais de 25.000 toneladas de CO2 por ano compensassem suas emissões.

No Chile: Sistema de Comércio de Emissões: A Lei 21455 (Lei-Quadro sobre Mudanças Climáticas) estabelece a criação de um sistema de comércio de emissões, que atualmente se aplica a fontes estacionárias. O Grupo LATAM monitora o desenvolvimento dessas regulamentações e integra a conformidade com elas em seu sistema de gerenciamento de riscos.

Na Colômbia: Sistema de Comércio de Emissões: A Lei 1931 de 2018 estabeleceu que o Ministério do Meio Ambiente deve criar um Programa Nacional de Cotas de Emissões de Gases de Efeito Estufa (PNCTE), embora, apesar dos prazos estabelecidos, ainda não tenha sido regulamentado.

Imposto de carbono: A Lei 1819 de 2016 permitiu que as empresas compensassem suas emissões para evitar esse imposto. No entanto, a reforma tributária de 2022 limitou essa compensação a 50%, gerando um custo adicional para as empresas com créditos de carbono mais baratos que o valor do imposto.

A gestão desses riscos é integrada e supervisionada pela Unidade de Riscos. De acordo com sua política de gestão de riscos, o grupo LATAM colabora com todas as principais partes interessadas, incluindo governos, para promover políticas públicas baseadas em informações sólidas. Nesse contexto, em aliança com a Airbus, o grupo LATAM co financiou um estudo do Instituto de Tecnologia de Massachusetts (MIT), que identifica as melhores alternativas de descarbonização para a indústria nos países onde a companhia aérea opera. Além disso, o grupo LATAM tem um ambicioso plano de renovação da frota para 2030, um programa de eficiência de combustível (LATAM Fuel Efficiency), em vigor desde 2010, e um relacionamento de longo prazo com o projeto de conservação CO2Bio, com o objetivo de compensar suas emissões como medida complementar. PRAZO: 5 anos.

Riscos causados por alterações nos parâmetros climáticos físicos ou outros eventos relacionados com as alterações climáticas

Eventos climáticos extremos podem afetar diretamente as operações do grupo LATAM, gerando interrupções significativas nos serviços de transporte aéreo. Essas interrupções podem resultar principalmente em atrasos ou cancelamentos de voos, problemas de acesso a aeroportos ou escritórios, danos à infraestrutura e custos adicionais de reparo e manutenção.

Nessa linha, os riscos físicos associados a esses eventos foram avaliados no âmbito da Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD), abrangendo riscos agudos e crônicos de curto, médio e longo prazo. Entre os nove riscos priorizados nesse âmbito estão temperaturas extremas, tempestades

e chuvas intensas, que são gerenciados pela Unidade de Gestão de Riscos do grupo LATAM, de acordo com as diretrizes estabelecidas em sua política. Além disso, o grupo LATAM emprega tecnologia avançada de navegação aérea, como o sistema Descent Profile Optimization (DPO), que melhora os padrões de descida planejados e sugere procedimentos mais eficientes. Além disso, o grupo LATAM trabalha em estreita colaboração com governos nas várias regiões para garantir que os aeroportos e toda a cadeia de valor da aviação estejam alinhados e integrados em estratégias eficazes de mitigação das mudanças climáticas.

OPORTUNIDADES FINANCEIRAS DECORRENTES DAS MUDANÇAS CLIMÁTICAS

Oportunidade mais significativa

As oportunidades relacionadas ao clima para o grupo LATAM se concentram em novas regulamentações e padrões, especialmente os mecanismos de precificação de carbono que os países implementarão para atender às suas Contribuições Nacionalmente Determinadas (NDCs). Nesse contexto, o grupo LATAM está aproveitando essas oportunidades por meio de alianças estratégicas, como sua colaboração com o projeto CO2Bio, que espera a conservação de 575.000 hectares de várzeas de savana até 2030, e por meio da geração de evidências científicas, como o estudo do MIT sobre a descarbonização da aviação. Além disso, o grupo LATAM participa de fóruns público-privados para permanecer na vanguarda da política de mudanças climáticas e dos avanços científicos, permitindo que tome decisões estratégicas informadas.

PRAZO: 5 anos.

PLANO DE ADAPTAÇÃO AOS RISCOS FÍSICOS DAS MUDANÇAS CLIMÁTICAS

SASB TR-AL-110A.2

O grupo LATAM avaliou os riscos climáticos físicos, tanto agudos quanto crônicos, no âmbito da Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD), considerando cenários de curto, médio e longo prazo. Esta avaliação foi realizada com base na operação específica do grupo LATAM, o que permitiu identificar os principais riscos e oportunidades, tanto físicos quanto transitórios, em seus principais locais de operação. Para isso, 56 dos 154 destinos do grupo LATAM foram analisados no momento da avaliação, gerando um contexto adaptado às suas necessidades. De acordo com sua política de gerenciamento de riscos, o grupo LATAM gerencia esses riscos por meio de sua Unidade de Gerenciamento de Riscos. Além disso, implementou tecnologias avançadas de navegação aérea e trabalha em estreita colaboração com governos regionais para integrar toda a cadeia de valor da aviação em estratégias de mitigação e adaptação às mudanças climáticas. Esta abordagem demonstra sua atitude proativa e comprometimento com o gerenciamento de riscos climáticos físicos que podem impactar suas operações. É importante destacar que, como parte do trabalho contínuo com as autoridades, o grupo LATAM monitora ativamente os diferentes instrumentos de gestão de políticas públicas para garantir que incluam as medidas setoriais necessárias, com um horizonte temporal que abrange o curto (2025), médio (2030) e longo prazo (2050).

ECONOMIA
CIRCULAR

Desperdício de alimentos

I. Programas para medir e reduzir o volume total de perdas e desperdícios de alimentos.

SERVIÇO DE CATERING A BORDO

● **Reinserção de materiais não perecíveis e alimentos lacrados (< 2023):** Este processo inclui a reutilização de lanches, bebidas, sucos, água, mangas de copos, sachês de condimentos, adoçantes, açúcar e talheres. Após uma verificação de qualidade, esses materiais não perecíveis e alimentos são inseridos no próximo voo, minimizando o desperdício causado pelo excesso de estoque nas operações.

● **Sistema ITO (< 2023):** Um sistema de otimização projetado para gerenciar solicitações de catering em voos internacionais e domésticos. Este sistema está on-line com o host, tornando possível inserir e ajustar solicitações de pedidos de acordo com reservas de voos reais, melhorando a precisão nas cargas de alimentos.

- *Projeto Zero-Waste (Alimentos Perecíveis):* Em 2024, para voos internacionais em Classe Econômica com serviço de buffet (alimentos frescos) em voos com duração superior a 3,5 horas, incorporou o uso de inteligência artificial e dados históricos de voo, possibilitando prever com maior precisão a quantidade de alimentos a serem embarcados em cada voo. Esse progresso reduziu o excesso de provisionamento de 6% para

2%, evitando o desperdício de mais de 312.000 serviços de alimentos frescos, o equivalente a 78 toneladas por ano.

- *Pré-seleção:* Este programa permite que passageiros da cabine Business em rotas internacionais selecionem sua opção de alimentação preferida de 48 a 24 horas antes do voo. Em 2024, um programa piloto foi implementado em rotas internacionais (Santiago (Chile) - Madri (Espanha)/Miami (Estados Unidos)/Nova York (Estados Unidos)), com foco em passageiros da categoria Black Signature. Durante este período de teste, melhorias na percepção, taxa de adesão de passageiros e funcionalidade do processo foram confirmadas.

CANTINAS E LOUNGES

● **Medición y valorización de residuos:** a. Medição e recuperação de resíduos: O grupo LATAM segrega, pesa e registra os resíduos alimentares gerados em suas cantinas e Lounges em Santiago (Chile) e Peru, e nos lounges de Santiago (Chile) e Bogotá (Colômbia), tanto da cozinha quanto de funcionários ou passageiros, conforme o caso. Esses resíduos são descartados por meio de compostagem, minimizando a quantidade enviada para aterros sanitários.

II. Objetivos mensuráveis em nível de grupo para reduzir a carga geral de perda e desperdício de alimentos.

SERVIÇO DE CATERING A BORDO

Após a avaliação de 2023, o grupo LATAM estabeleceu uma meta para 2024 de reduzir de 6% (212 toneladas) para 2% (129 toneladas) o excesso de catering (alimentos frescos) por no shows (quando um passageiros com reserva confirmada não embarca na aeronave) em voos internacionais e na classe econômica.

CANTINAS E LOUNGES

Os resíduos orgânicos são segregados, pesados e documentados diariamente antes de serem entregues ao gerente de resíduos. O indicador de desvio é calculado mensalmente, dividindo a quantidade de resíduos desviados dos aterros sanitários (em toneladas) pela quantidade total de resíduos gerados. O Lounge em Santiago (Chile) visa atingir um máximo de 10% de resíduos enviados para aterros sanitários.

III. Repartição dos volumes de perdas e desperdícios de alimentos por categoria de alimento e/ou estágio do ciclo de vida.

SERVIÇO DE CATERING A BORDO

Em 2024, o grupo LATAM mediu o desperdício de alimentos frescos em voos internacionais devido ao excesso de catering (alimentos frescos) gerado por “no-shows” na classe econômica. Isso porque 529.217 refeições foram desperdiçadas, o equivalente a 133 toneladas. Destas, 94 toneladas foram de voos de

longa distância, com um total de 374.994 refeições desperdiçadas, enquanto 39 toneladas vieram de voos regionais, com 154.218 refeições desperdiçadas.

IV. Programas projetados para usar perdas e desperdícios de alimentos para propósitos alternativos.

COMPOSTAGEM

Nas cantinas das bases de manutenção e do centro de treinamento CAE em Santiago (Chile) e nas instalações de Lima (Peru), os resíduos orgânicos gerados são segregados pelos próprios funcionários. Neste programa, 240 toneladas de resíduos alimentares foram compostadas. Nas bases de manutenção em Bogotá (Colômbia) e Santiago (Chile), os resíduos orgânicos gerados na cantina são segregados pelos próprios funcionários. Neste programa, 240 toneladas de resíduos alimentares foram compostadas.

Além disso, em 2024, 172 toneladas foram compostadas nos Lounges de Bogotá (Colômbia) e Santiago (Chile).

V. Colaboração com parceiros ao longo da cadeia de valor para reduzir a quantidade de perdas e desperdícios de alimentos.

SERVIÇO DE CATERING A BORDO

O Grupo LATAM desenvolveu um modelo para reduzir o excesso de catering (alimentos frescos) por “no-shows” em colaboração com seu departamento de Tecnologia da Informação (TI) e seus fornecedores de catering.



Este modelo visa otimizar a quantidade de alimentos preparados, ajustando o fornecimento às reais necessidades dos passageiros e minimizando o desperdício de alimentos em voos internacionais.

CANTINAS E LOUNGES

Os processos para desviar resíduos dos aterros e aumentar a recuperação dos aterros envolvem a participação fundamental de:

- Operadores de cantinas e lounges, como Aramark e Newrest, demonstraram disposição em ajustar seus processos de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo grupo LATAM.
- Intermediários, incluindo Nueva Pudahuel (concessionária), Veolia (gestora de resíduos) e Armony (recuperação), são essenciais para garantir o gerenciamento adequado de resíduos, incluindo descarte, recuperação e rastreabilidade.

Impacto da perda e do desperdício de alimentos

CSA: PÉRDIDA Y DESPERDICIO DE ALIMENTOS

	UNIDADE	2024
Peso total de todas as perdas e desperdícios de alimentos	t	133 ¹
Peso total de perdas alimentares e volumes de desperdício utilizados para fins alternativos	t	240 ²
Total descartado	t	373
Intensidade da perda e desperdício de alimentos	-	2,8% ³

¹ Corresponde à estimativa do peso das perdas e desperdícios alimentares gerados pelo excesso de abastecimento nos voos.

² Correspondente aos resíduos alimentares compostados nos Lounges de Santiago (Chile) e Bogotá (Colômbia), além dos refeitórios da base de manutenção e do centro de treinamento CAE em Santiago (Chile) e nas instalações de Lima (Peru).

³ Excesso de fornecimento de alimentos frescos em voos internacionais com duração superior a 3,5 horas de voo, cabine econômica.



EMPREGADOS

Perfil do empregado em 2024¹

NCG 519: 5.1.1 NÚMERO DE INDIVÍDUOS POR SEXO
GRI 2-7 E 2-8; 405-1

SEXO DO TRABALHADOR NCG 519 - 5.1.1	HOMENS	% DE HOMENS	MULHERES	% DE MULHERES
Gestão Sênior	58	0,25	11	0,07
Gerenciamento	434	1,87	233	1,51
Liderança	1.164	5,01	646	4,19
Operadores	12.043	51,81	5.818	37,74
Força de vendas	185	0,80	578	3,75
Pessoal administrativo	355	1,53	492	3,19
Outros profissionais	1.713	7,37	1.128	7,32
Outros técnicos	7.294	31,38	6.511	42,23
Grupo LATAM	23.246	100	15.417	100

¹ Grupo LATAM no cuenta con empleados de la categoría “Auxiliar” definida por la NCG chilena N°519.



Perfil do empregado em 2024¹

NCG 519: 5.1.2 NÚMERO DE INDIVÍDUOS POR NACIONALIDADE
GRI 2-7 E 2-8; 405-1

POR NACIONALIDAD	BRASIL		CHILE		COLÔMBIA		EQUADOR		EUA		PERU	
	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M
Gestão Sênior	13	2	36	5	1	0	0	1	5	1	2	0
Gerenciamento	97	56	255	135	20	8	5	5	22	12	14	9
Liderança	525	262	416	235	55	34	23	9	50	35	54	37
Operadores	7.651	3.242	1.851	959	653	531	124	38	815	241	653	534
Força de vendas	79	225	69	264	11	17	3	9	0	1	14	37
Pessoal administrativo	121	134	123	229	36	42	10	18	11	11	27	31
Outros profissionais	536	382	1.032	634	45	30	5	9	41	20	38	34
Outros técnicos	3.853	3.169	1.589	1.682	531	476	176	122	2	0	1.114	1.021
Grupo LATAM ²	12.875	7.472	5.371	4.143	1.352	1.138	346	211	946	321	1.916	1.703

¹ O Grupo LATAM não possui funcionários na categoria "Auxiliar", conforme definido pelo NCG chileno nº 519.
² Além dos 38.663 funcionários, a força de trabalho do grupo LATAM também inclui trabalhadores temporários contratados por meio de empresas terceirizadas por um período máximo de seis meses para preencher posições vagas temporariamente devido a licenças de funcionários ou término de contratos externos.

Perfil do funcionário em 2024 ¹

NCG 519: 5.1.2 NÚMERO DE PERSONAS POR NACIONALIDAD
 GRI 2-7 Y 2-8; 405-1

POR NACIONALIDADE	ALEMANHA		ARGENTINA		AUSTRÁLIA		BOLÍVIA		CUBA		ESPAÑA		FRANCIA	
	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M
Gestão Sênior	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0
Gerenciamento	1	0	3	2	1	0	0	0	0	0	11	5	0	0
Liderança	1	0	9	10	0	1	0	1	0	0	12	11	1	1
Operadores	12	8	79	84	5	4	18	15	4	2	69	75	7	1
Força de vendas	1	1	2	4	0	0	0	0	0	0	1	12	0	2
Pessoal administrativo	1	0	10	7	0	0	0	0	0	0	3	10	0	0
Outros profissionais	0	1	0	4	0	2	1	0	0	0	13	9	0	2
Outros técnicos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Grupo LATAM	16	10	103	111	6	7	19	16	4	2	110	124	8	6

¹ O Grupo LATAM não possui funcionários na categoria "Auxiliar", conforme definido pelo NCG chileno nº 519.

POR NACIONALIDADE	ITÁLIA		MÉXICO		NOVA ZELÂNDIA		HOLANDA		PARAGUAY		PORTUGAL		REINO UNIDO	
	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M
Gestão Sênior	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gerenciamento	1	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
Liderança	0	0	6	3	3	0	1	0	5	5	0	0	1	0
Operadores	1	6	47	53	5	6	5	1	24	7	3	5	11	2
Força de vendas	1	1	0	0	0	0	0	0	2	5	0	0	1	0
Pessoal administrativo	0	0	2	2	0	0	0	0	3	5	0	0	0	0
Outros profissionais	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Outros técnicos	0	0	0	0	0	0	0	0	29	41	0	0	0	0
Grupo LATAM	3	7	56	59	8	7	6	1	66	63	3	5	13	2

¹ O Grupo LATAM não possui funcionários na categoria "Auxiliar", conforme definido pelo NCG chileno nº 519.



Perfil do funcionário em 2024¹

NCG 519: 5.1.2 NÚMERO DE INDIVÍDUOS POR NACIONALIDADE
GRI 2-7 E 2-8; 405-1

POR NACIONALIDADE		URUGUAI
	H	M
Gestão Sênior	0	0
Gerenciamento	1	0
Liderança	2	2
Operadores	4	2
Força de vendas	1	0
Pessoal administrativo	7	3
Outros profissionais	1	0
Outros técnicos	0	0
Grupo LATAM	16	7

¹ O Grupo LATAM não possui funcionários na categoria "Auxiliar", conforme definido pelo NCG chileno nº 519.



Perfil do empregado em 2024¹

NCG 519: 5.1.3 NÚMERO DE INDIVÍDUOS POR FAIXA ETÁRIA

GRI 405-1

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
Gestão Sênior	0	0	3	0	28	8	20	2	6	1	1	0
Gerenciamento	1	3	217	136	142	69	64	22	10	3	0	0
Liderança	74	55	498	338	395	193	167	55	29	5	1	0
Operadores	3.285	2.587	4.123	2.059	2.973	876	1.352	266	289	30	21	0
Força de vendas	26	53	73	215	63	199	19	92	4	19	0	0
Pessoal administrativo	79	94	115	197	103	122	41	70	17	8	0	1
Outros profissionais	467	349	774	514	305	208	116	53	37	4	14	0
Outros técnicos	1.261	1.627	2.741	2.646	2.007	1.844	1.055	371	224	23	6	0
Grupo LATAM	5.193	4.768	8.544	6.105	6.016	3.519	2.834	931	616	93	43	1

¹ O Grupo LATAM não possui funcionários na categoria "Auxiliar", conforme definido pelo NCG chileno nº 519.

NCG 519: 5.1.4 TEMPO DE SERVIÇO

POR ANTIGUIDADE	MENOS DE 3 ANOS		DE 3 A 6 ANOS		MAIS DE 6 E ATÉ 9		MAIS DE 9 E ATÉ 12		MAIS DE 12 ANOS	
	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M
Gestão	3	1	3	0	3	1	6	2	43	7
Gerencia	39	20	40	27	48	35	72	48	235	103
Lideranç	124	97	159	103	99	58	143	71	639	317
Operado	5.464	3.560	1.986	905	788	357	845	336	2.960	660
Força de	58	125	15	42	18	70	34	79	60	262
Pessoal	139	137	29	53	21	42	34	45	132	215
Outros	835	525	263	180	100	86	155	105	360	232
Outros	2.525	2.203	1.052	932	431	398	360	434	2.926	2.544
Grupo LATAM	9.187	6.668	3.547	2.242	1.508	1.047	1.649	1.120	7.355	4.340

¹ O Grupo LATAM não possui funcionários na categoria "Auxiliar", conforme definido pelo NCG chileno nº 519.



Perfil do empregado em 2024¹

NCG 519: 5.1.5 PESSOAS COM DEFICIÊNCIAS
GRI 405-1

PESSOAS COM DEFICIÊNCIA	H	M
Gestão Sênior	0	0
Gerenciamento	3	1
Liderança	22	7
Operadores	447	172
Força de vendas	13	20
Pessoal administrativo	26	17
Outros profissionais	32	16
Outros técnicos	7	8
Grupo LATAM	550	241

¹ O Grupo LATAM não possui funcionários na categoria "Auxiliar", conforme definido pelo NCG chileno nº 519.

Empregados por tipo de contrato em 2024¹

NCG 519: 5.2 FORMALIDADE DO TRABALHO
GRI 2-7 COLABORADORES

	PRAZO INDEFINIDO		PRAZO FIXO	
	H	M	H	M
Brasil	12.875	7.472	N/A	N/A
Chile	4.782	3.781	589	362
Colômbia	1.156	915	196	223
Equador	346	211	N/A	N/A
Estados Unidos	946	321	N/A	N/A
Peru	1.647	1.329	269	374
Outros ²	428	421	12	8
Grupo LATAM	22.180	14.450	1.067	967

N/A: Não aplicável.

¹ O Grupo LATAM não possui contratos por trabalho, tarefa ou honorários.

² Considerando: Argentina, Austrália, Bolívia, Costa Rica, Cuba, França, Alemanha, Itália, México, Holanda, Nova Zelândia, Paraguai, Portugal, Espanha, África do Sul, Reino Unido, Uruguai e Venezuela.

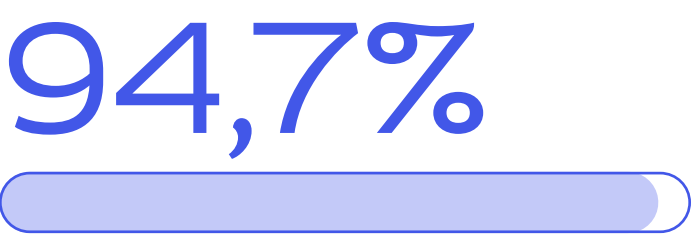
Empregados por tipo de contrato em 2024¹

NCG 519: 5.3 ADAPTABILIDADE NO TRABALHO
GRI 2-7 COLABORADORES

	JORNADA DE TRABALHO COMPLETA		JORNADA DE TRABALHO PARCIAL	
	H	M	H	M
Brasil	12.668	7.322	207	150
Chile	5.339	4.062	32	81
Colômbia	1.352	9.138	N/A	N/A
Equador	346	211	N/A	N/A
Estados Unidos	944	300	2	21
Peru	1.916	1.692	0	11
Outros ¹	411	390	29	39
Grupo LATAM	22.976	15.115	270	302

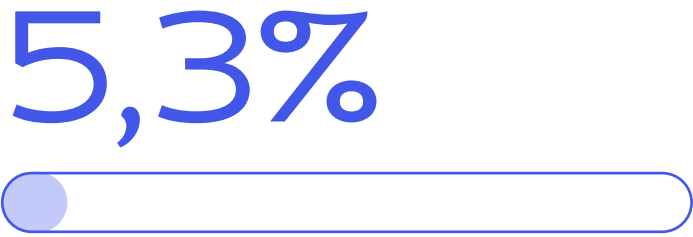
N/A: Não aplicável.

¹ Considerando: Argentina, Austrália, Bolívia, Cuba, França, Alemanha, Itália, México, Holanda, Nova Zelândia, Paraguai, Portugal, Espanha, Reino Unido e Uruguai.



DEL TOTAL DEL PERSONAL
CUENTA CON CONTRATO PLAZO
INDEFINIDO

95,4% DEL TOTAL DE HOMBRES
93,7% DEL TOTAL DE MUJERES



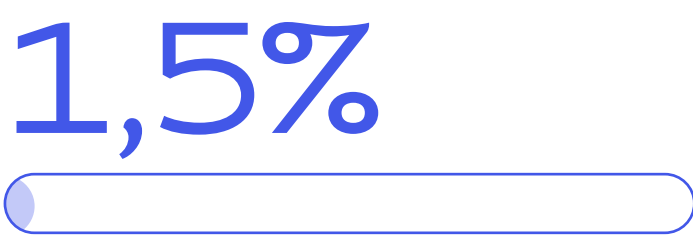
DEL TOTAL DEL PERSONAL
CUENTA CON CONTRATO A
PLAZO FIJO

4,6% DEL TOTAL DE HOMBRES
6,3% DEL TOTAL DE MUJERES



DO TOTAL DE FUNCIONÁRIOS TEM
JORNADA DE TRABALHO EM PERÍODO
INTEGRAL

98,8% DO TOTAL DE HOMENS
98,0% DEL TOTAL DE MUJERES



DO TOTAL DE FUNCIONÁRIOS TEM
JORNADA DE TRABALHO DE MEIO
PERÍODO

1,2% DO TOTAL DE HOMENS
2,0% DO TOTAL DE MULHERES

ACORDOS DE ADAPTABILIDADE DE TRABALHO

NCG 519: 5.3 ADAPTABILIDADE AO TRABALHO

Em 2024, não houve indivíduos no Chile firmando acordos de adaptabilidade de jornada de trabalho para trabalhadores com tarefas familiares ou faixas de horário para indivíduos que tenham filhos de até 12 anos sob seus cuidados.

Teletrabalho em 2024

NCG 519: 5.3 ADAPTABILIDAD LABORAL
GRI 2-7 COLABORADORES

	TELETRABALHADORES EM TEMPO INTEGRAL		TELETRABALHADORES A TEMPO PARCIAL	
	Homens	Mulheres	Homens	Mulheres
Brasil	161	287	780	613
Chile	730	525	1061	836
Colômbia	22	18	98	101
Equador	3	3	24	35
Estados Unidos	5	1	111	68
Peru	34	48	80	84
Outros ¹	6	8	77	73
Grupo LATAM	961	890	2.231	1.810

¹ Considerando: Argentina, Austrália, Bolívia, Cuba, França, Alemanha, Itália, México, Holanda, Nova Zelândia, Paraguai, Portugal, Espanha, Reino Unido e Uruguai.

4,8%



DO TOTAL DE FUNCIONÁRIOS ADOTARAM O
TELETRABALHO EM TEMPO INTEGRAL EM 2024.

4,1% HOMENS
5,8% MULHERES

10,5%



DO TOTAL DE FUNCIONÁRIOS ADOTARAM O
TELETRABALHO EM MEIO PERÍODO EM 2024.

9,6% HOMENS
11,7% MULHERES

Acordos de negociação coletiva em 2024¹

NCG 519: 9.1 MÉTRICAS SASB
SASB TR-AL-310A.1
GRI 2-30

ACORDOS DE NEGOCIAÇÃO COLETIVA EM 2024 ¹	NÚMERO	PORCENT
Empregados contemplados por acordos de negociação colectiva	33.456	87%
Empregados sindicalizados	17.635	46%

¹ De acordo com as recomendações do SASB, é considerado o número máximo de funcionários individuais cobertos (em período integral e parcial) durante todo o período do relatório (01.01.2024 a 31.12.2024).

No geral, as afiliadas do grupo LATAM adotam suas próprias políticas para definir condições de trabalho e termos de emprego para funcionários que não são cobertos por acordos de negociação coletiva. No entanto, há uma exceção no Chile onde, desde setembro de 2016, e em conformidade com a legislação atual, alguns benefícios básicos e transversais, como ingressos, são estendidos a novas contratações, conforme previsto em um acordo de negociação coletiva do sindicato.

NCG 519: 9. SUSTENTABILIDADE - 9.1 MÉTRICAS SASB
SASB TR-AL-310A.2

Em 2024, não houve paralisações trabalhistas envolvendo mais de mil trabalhadores, nem dias ociosos em decorrência de paralisações.

Distribuição de novas contratações 2024

CSA - DESGLOSE DE ROTACIÓN Y CONTRATACIONES

NOVAS CONTRATAÇÕES POR SEXO		
Sexo	Total	Taxa de contratação
Homens	4.038	59,10%
Mulheres	2.789	40,90%
Grupo LATAM	6.827	100,00%

Distribuição do volume de negócios

VOLUME DE NEGÓCIOS POR SEXO		
Sexo	Total	Taxa de rotatividade
Homens	2.244	32,90%
Mulheres	1.527	22,40%
Grupo LATAM	3.771	55,20%

PARTICIPAÇÃO DA FORÇA DE TRABALHO POR NACIONALIDADE EM 2024
NACIONALIDADE DA FORÇA DE TRABALHO TOTAL EM CARGOS DE LIDERANÇA

Participação da força de trabalho por nacionalidade em 2024

CSA - DESGLOSE DE LA DOTACIÓN - NACIONALIDAD

NACIONALIDADE	DA FORÇA DE TRABALHO TOTAL	EM POSIÇÕES DE LIDERANÇA
Brasileiro	52,90%	39,40%
chileno	22,30%	35,90%
colombiano	7,30%	6,60%
equatoriano	1,70%	2,30%
norte-americano	0,50%	2,20%
peruano	9,60%	5,70%
Outro1	5,70%	7,90%

Parcialização da força de trabalho feminina por tipo de cargo em 2024

CSA - DESGLOSE DE LA DOTACIÓN: GÉNERO

O grupo LATAM pretende atingir um equilíbrio de gênero de cerca de 40/60 em todas as categorias funcionais até 2030.

PARTICIPAÇÃO DAS MULHERES	2024
Mulheres na força de trabalho total	39,90%
Mulheres em cargos de liderança (júnior, médio e sênior)	35,00%
Mulheres em cargos de liderança júnior	35,70%
Mulheres em cargos de liderança sênior	15,90%
Mulheres em cargos de liderança em funções geradoras de receitas1	37,00%
Mulheres em STEM22 ou posição relacionada	27,30%

1 Cargos de suporte, como capital humano, jurídico, tecnologia da informação, etc., são excluídos.

2 Sigla que significa cargos relacionados à ciência, tecnologia, engenharia e matemática.

Diferença salarial em 2024

CSA - INDICADORES DE REMUNERACIÓN POR GÉNERO

INDICADOR	DIFERENÇA ENTRE FUNCIONÁRIOS HOMENS E MULHERES
Diferença salarial por gênero (média)	95%
Diferença salarial por gênero (mediana)	95%
Lacuna de bônus (média)	95%
Lacuna de bônus (mediana)	96%



Porcentagem de indivíduos que tiraram licença pós-parto por país em 2024¹

NCG 519: 5.7 LICENÇA PÓS-PARTO
GRI 401-3

PAÍSES	% DE HOMENS	% DE MULHERES
Argentina	100%	100%
Austrália	N/A	N/A
Bolívia	100%	N/A
Brasil	100%	100%
Chile	100%	100%
Colômbia	100%	100%
Cuba	N/A	N/A
Equador	100%	100%
Espanha	100%	100%
Estados Unidos	100%	100%
França	N/A	N/A
Itália	N/A	N/A
México	100%	N/A
Nova Zelândia	N/A	N/A
Países Baixos	N/A	N/A
Paraguai	100%	N/A
Peru	100%	100%
Portugal	N/A	N/A
Reino Unido	N/A	N/A
Uruguai	100%	N/A
Grupo LATAM	100%	100%

N/A: Não aplicável.

¹A porcentagem é calculada em relação ao número total de pessoas elegíveis para esta licença em 2024.

Uso da licença pós-natal paterna no chile em 2024¹

NCG 519: 5.7 PERMISO POSTNATAL

DIAS USADOS	NÚMERO DE PAIS TRABALHADORES
Licença pós-natal paterna de 5 dias	82
Licença pós-natal paterna - 6 semanas (ou menos)	1

* Corresponde a un trabajador de la categoría "Otros técnicos" y su uso de postnatal parental fue de 42 días.

Número médio de dias usados por posição nível¹

NCG 519: 5.7 PERMISO POSTNATAL
GRI 401-3

NÚMERO MÉDIO DE DIAS USADOS ²	HOMENS	MULHERES
Gestão Sênior	23	108
Gerenciamento	11	128
Liderança	14	115
Operadores	13	168
Força de vendas	7	98
Pessoal administrativo	15	116
Outros profissionais	11	103
Outros técnicos	14	119

¹ O Grupo LATAM não possui funcionários na categoria "Auxiliar", conforme definido pelo NCG chileno nº 519.

² A média foi calculada com base na soma média do número total de dias utilizados por todos os trabalhadores do grupo em cada país e, em seguida, na média de dias por categoria. foi realizado com o compromisso de dias de cada país, e depois o compromisso de dias por categoria.

SEMANAS PÓS-PARTO - CSA 2024

Cerca de 52,6% dos funcionários do grupo LATAM trabalham no Brasil. Neste país, a licença maternidade legal para as mães é de 120 dias, mais outros 60 dias concedidos pela empresa, totalizando 180 dias (25,7 semanas). Este benefício se aplica tanto em casos de adoção quanto de parto. No entanto, vale ressaltar que os procedimentos de adoção são definidos pela agência de adoção e, em alguns casos, pode ser necessário solicitar permissões especiais.

Por outro lado, a licença legal para os pais é de 5 dias; no entanto, a LATAM Brasil concede 15 dias adicionais como um benefício extra após o nascimento do bebê, o que equivale a um total de quase 3 semanas. Esta política se aplica a casais do mesmo sexo, bem como a casos de barriga de aluguel e adoção.

No caso de casais do mesmo sexo, os parceiros podem decidir o papel que cada um assumirá durante esse período.

É importante especificar que a definição de licença pós-parto é baseada nas regulamentações de cada país.



Número médio de dias usados por nível de posição no chile em 2024¹

NCG 519: 5.7 LICENÇA PÓS-PARTO

PROMEDIO DE DÍAS UTILIZADOS	HOMENS	MULHERES
Número médio de dias usados	N/A	N/A
Gerenciamento	5	146
Liderança	5	146
Operadores	5	150
Força de vendas	5	162
Pessoal administrativo	5	105
Outros profissionais	5	163
Outros técnicos	5	140
TOTAL	5	145

¹ 10 Grupo LATAM não possui funcionários na categoria "Auxiliar", conforme definido pelo NCG chileno nº 519.

INCENTIVOS DE LONGO PRAZO PARA FUNCIONÁRIOS

Durante 2024, como incentivo de longo prazo para os funcionários, as empresas do grupo LATAM tiveram um programa de "pagamento baseado em unidades". Este compreende unidades concedidas a cada funcionário, que são pagas ao longo de um período de até 42 meses, e estão vinculadas a:

- Permanência do funcionário no grupo LATAM
- O preço da ação comparado ao valor do ERO.
- A ocorrência de eventos relacionados ao volume de transações e liquidez das ações.
- Desempenho definido com base no cumprimento de determinados indicadores da empresa.

Este programa se aplica a executivos que não fazem parte do Global Executive Meeting (GEM), ou seja, que são gerentes seniores, gerentes e gerentes assistentes de diferentes empresas do grupo LATAM.



Funcionários treinados em 2024

NCG 519: 5.8.II TREINAMENTO E BENEFÍCIO

PESSOAL TREINADO	H	M	PORCENTAGEM (%) DA FORÇA DE TRABALHO TOTAL
Alta gerência	54	11	94,2%
Gerenciamento	414	226	96,0%
Liderança	1.118	601	95,0%
Operadores	11.743	5.686	97,6%
Força de vendas	182	563	97,6%
Pessoal administrativo	315	442	89,4%
Outros profissionais	1.598	1.071	93,9%
Outros técnicos	6.127	6.248	89,6%
Total	21.551	14.848	94,1%

Formação média em 2024

(h/funcionário)¹

NCG 519: 5.8.III TREINAMENTO E BENEFÍCIOS
GRI 404-1

2024 ¹	HOMENS	MULHERES
Gestão Sênior	7,5	5,7
Gerenciamento	10,1	9,3
Liderança	27,6	20,7
Operadores	46,4	48,8
Força de vendas	14,3	15,0
Pessoal administrativo	16,4	11,8
Outros profissionais	15,9	12,5
Outros técnicos	46,9	74,9
Grupo LATAM	41,8	53,0

¹ O cálculo considera a força de trabalho média e o grupo LATAM não possui funcionários na categoria "Auxiliar", conforme definido pelo NCG chileno nº 519.



SOBRE O RELATÓRIO

TEMAS MATERIAIS PARA CRIAÇÃO DE VALOR

Inovação Sustentável

Estudo de caso	O grupo LATAM tem a oportunidade de ser líder em sustentabilidade ao implementar práticas como gestão de resíduos e princípios de economia circular. Essas inovações podem ajudá-lo a ficar à frente dos requisitos regulatórios, melhorar sua reputação e gerar economia de custos a longo prazo. Além disso, essas medidas podem atrair e reter clientes que se alinham com os valores de sustentabilidade, bem como abrir novas oportunidades de negócios focadas na otimização de recursos. Da mesma forma, envolver a cadeia de valor fortalecerá as relações com os fornecedores e melhorará a resiliência às mudanças regulatórias e às demandas dos consumidores. É importante observar que as práticas sustentáveis também reforçam a mudança cultural que o grupo LATAM iniciou, melhorando a coesão interna e fortalecendo a identidade corporativa.
Impacto no negócio	Este tópico representa uma oportunidade para o grupo LATAM liderar em sustentabilidade, melhorar sua reputação, atrair clientes e obter economia de custos por meio de estratégias inovadoras de gestão de resíduos e economia circular.

Estratégia de negócios	A estratégia de sustentabilidade do grupo LATAM é baseada na colaboração. De fato, ele está trabalhando com ONGs, representantes da sociedade civil, fornecedores e clientes para abordar desafios sociais, ambientais e econômicos. Assim, os objetivos do grupo LATAM incluem reduzir os resíduos enviados para aterros sanitários e eliminar plásticos de uso único. Deve-se notar que novos processos operacionais e parcerias com fornecedores ajudarão a redefinir os serviços, desde o manuseio em solo até os serviços de bordo.
Metas e Métricas	O grupo LATAM tem como objetivo ser um grupo com zero resíduos para aterros sanitários até 2027 e reduzir plásticos de uso único. Nessa linha, o grupo LATAM reduziu 97% dos plásticos de uso único até 2024.
Progresso em relação às metas	Foi alcançada uma redução de 97% em nossa meta de plástico de uso único, dando continuidade ao plano de trabalho do ano anterior. Os 3% restantes correspondem a itens não repostos devido a restrições legais, sanitárias ou operacionais. Tendo em vista a meta de 2027, a LATAM desenvolveu uma avaliação abrangente do potencial de recuperabilidade nas principais operações de Bogotá (Colômbia), São Carlos (Brasil) e Santiago (Chile), somada à viabilidade técnica e infraestrutura em toda a rede do grupo LATAM, e decidiu atualizar sua meta de 2027, com a qual pretende atingir o desvio de 75% dos resíduos dos aterros sanitários.
Remuneração Executiva	A remuneração do Diretor de Assuntos Corporativos e Sustentabilidade da LATAM Airlines Group S.A. está vinculada às metas transversais da estratégia de sustentabilidade da Climate Change Management, particularmente em 2 grandes frentes: 1) eliminação de plásticos de uso único; e 2) implementação do sistema de gestão de resíduos (10%). Esta meta é compartilhada com o CEO da LATAM Cargo.

Estratégia para as alterações climáticas

Estudo de caso	As mudanças climáticas representam riscos regulatórios, como impostos sobre carbono e sistemas de comércio de emissões. Enquanto isso, a indústria da aviação enfrenta o desafio de migrar para combustíveis sustentáveis, que ainda não estão disponíveis na América do Sul. No entanto, esses riscos também oferecem oportunidades de colaboração com governos no desenvolvimento de combustíveis de aviação sustentáveis, mitigando a dependência de combustíveis fósseis. É importante observar que os riscos físicos das mudanças climáticas, como condições climáticas extremas, podem interromper as operações e afetar a infraestrutura.
Impacto no negócio	A estratégia de mudança climática é essencial para o grupo LATAM, pois mitiga os riscos regulatórios e físicos da mudança climática, como impostos de carbono e eventos climáticos extremos. Ela também fornece uma oportunidade para o grupo LATAM colaborar no desenvolvimento de combustíveis de aviação sustentáveis e na criação de infraestrutura resiliente.
Estratégia de negócios	O grupo LATAM participa de iniciativas de conservação e compra de créditos de carbono, com foco na redução do desmatamento e promoção do desenvolvimento de combustíveis sustentáveis. Além disso, integrou as recomendações da Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD) para a divulgação de riscos financeiros relacionados ao clima.
Metas e Métricas	O grupo LATAM se comprometeu a reduzir e compensar 50% das emissões domésticas até 2030 e a ser neutro em carbono até 2050.

Progresso em relação às metas	Em 2024, as emissões totalizaram 16.556.047 toneladas de CO2e — alta de 13,21% em relação a 2023 — o que, em comparação com o crescimento consolidado da capacidade de 15,1%, mostra um aumento na eficiência. No entanto, em termos de intensidade de emissões, a operação total registrou uma redução de 3,02% enquanto, especificamente nas operações aéreas, a redução foi de 2,48%, ambos os números em comparação a 2023. Essa redução responde às melhorias significativas que o grupo LATAM implementou em sua eficiência operacional, incluindo o uso de análises avançadas para otimização de rotas de voo e o uso de tecnologias avançadas como o AeroShark, que melhoram a aerodinâmica de suas aeronaves. Em 2024, o grupo LATAM obteve uma redução de 98.984 toneladas de CO2e graças ao programa LATAM Fuel Efficiency e compensou 398.043 toneladas de CO2e por meio de créditos de carbono de projetos de conservação. O grupo LATAM atingiu uma redução de 97% em plásticos de uso único até 2024. Os 3% restantes correspondem a itens que não puderam ser substituídos por razões operacionais, legais ou de segurança. A LATAM continua a progredir na substituição de materiais por alternativas reutilizáveis, recicláveis ou biodegradáveis.
Remuneração Executiva	A remuneração do Diretor de Assuntos Corporativos e Sustentabilidade da LATAM Airlines Group S.A. está vinculada às metas transversais da estratégia de sustentabilidade da Climate Change Management; vinculada à eficiência de combustível, iniciativas climáticas e projetos de conservação (20%). Essa meta é compartilhada com o CEO da LATAM Cargo.

Eficiência da frota

Estudo de caso	A renovação da frota permite ao grupo LATAM reduzir o consumo de combustível, o que reduz significativamente os custos operacionais. De fato, a integração de tecnologias avançadas melhora a eficiência do combustível e otimiza o planejamento de voos, reduzindo o risco de atrasos e cancelamentos que podem afetar as receitas e a satisfação do cliente. Além disso, uma frota moderna e bem cuidada minimiza os riscos de interrupções operacionais devido à manutenção, garantindo uma operação mais estável e confiável. Da mesma forma, a modernização da frota contribui para a redução de emissões, apoiando os objetivos de sustentabilidade do grupo LATAM.
Impacto no negócio	A eficiência da frota é essencial para o grupo LATAM, pois reduz diretamente o consumo de combustível e os custos operacionais ao integrar aeronaves modernas e com baixo consumo de combustível e tecnologias avançadas, reduzindo os custos indiretos e melhorando a lucratividade.
Estratégia de negócios	O grupo LATAM está implementando um plano estratégico de renovação de frota, substituindo aeronaves mais antigas por modelos mais econômicos. Além disso, desenvolveu estratégias de planejamento de rotas e integra continuamente tecnologias de ponta em suas aeronaves.
Metas e Métricas	Grupo LATAM pretende atingir frota de 354 aeronaves até 2026.
Progresso nas Metas	O grupo LATAM encerrou o ano passado com uma frota de 347 aeronaves. De fato, durante 2024, o grupo LATAM recebeu 16 aeronaves (três wide-body e 13 narrow-body).

TÓPICOS MATERIAIS PARA PARTES INTERESSADAS EXTERNAS

Conectividade e Desenvolvimento Regional

Relevância do Tópico para Partes Interessadas Externas	A conectividade que o grupo LATAM fornece fomenta o turismo em toda a América do Sul, estimulando o desenvolvimento econômico regional, promovendo o emprego, o intercâmbio cultural e o crescimento das economias locais. De fato, por meio do pilar Valor Compartilhado de sua Estratégia de Sustentabilidade, o grupo LATAM também contribui para fornecer acesso a serviços essenciais por meio do programa Avião Solidário. Esta iniciativa alavanca a infraestrutura, a conectividade e a capacidade de transporte do grupo LATAM para dar suporte a necessidades críticas de saúde, como o transporte de medicamentos, órgãos, vacinas, bem como profissionais e pacientes.
Métricas de Materialidade	Em 2024, o grupo LATAM transportou 4.074 pacientes e profissionais de saúde, melhorando significativamente o acesso ao tratamento e aumentando a qualidade de vida por meio de intervenções médicas, como transplantes. Esses esforços tiveram um impacto notável nos resultados de saúde e na expectativa de vida ganha.

Proteção de Ecossistemas

Relevância do tópico para as partes interessadas externas

Como parte do tópico material "Mitigação das Mudanças Climáticas", o grupo LATAM também gera um impacto positivo na natureza e nas comunidades por meio de seu programa de triplo impacto, "CO2BIO". Diferentemente de outros projetos de compensação, o CO2BIO se destaca por sua capacidade de gerar cobenefícios ambientais, sociais e econômicos para as comunidades locais. De fato, 191 famílias estão comprometidas com a preservação de um ecossistema estratégico que abrange mais de 200.000 hectares que abrigam mais de 2.284 espécies. Essas famílias são certificadas para negociar créditos de carbono. O CO2BIO oferece uma oportunidade única de combinar habilidades e recursos na luta contra as mudanças climáticas e atingir o objetivo da LATAM de compensar totalmente 100% de suas operações de manuseio aéreo e terrestre na Colômbia. Além disso, o grupo LATAM busca tornar o CO2BIO um projeto competitivo para acesso ao mercado internacional voluntário de carbono.

Métricas de Materialidade

Os esforços do grupo LATAM resultaram na conservação de mais de 270.000 hectares, o que impactou significativamente a preservação da vida selvagem. Essa conquista é valorizada por sua contribuição para a proteção de aproximadamente 2.000 espécies.



13

_DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

289 DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

376 AFILIADAS E SUBSIDIÁRIAS

414 JUSTIFICATIVA

422 DECLARAÇÃO JURAMENTADA

423 ESTRUTURA DA EMPRESA





DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

NCG 519: 12. DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
DECEMBER 31, 2024

CONTENTS

Consolidated Statements of Financial Position
Consolidated Statements of Income by Function
Consolidated Statements of Comprehensive Income
Consolidated Statements of Changes in Equity
Consolidated Statements of Cash Flows - Direct Method
Notes to the Consolidated Financial Statements

CLP - CHILEAN PESO
UF - CHILEAN UNIDAD DE FOMENTO
ARS - ARGENTINE PESO
US\$ - UNITED STATES DOLLAR
THUS\$ - THOUSANDS OF UNITED STATES DOLLARS
MUS\$ - MILLIONS OF UNITED STATES DOLLARS
COP - COLOMBIAN PESO
BRL/R\$ - BRAZILIAN REAL
THR\$ - THOUSANDS OF BRAZILIAN REAL
PYG - PARAGUAYAN GUARANI



REPORT OF INDEPENDENT AUDITORS
(A free translation from the original in Spanish)

Santiago, January 30, 2025

To the Board of Directors and Shareholders
LATAM Airlines Group S.A.

Opinion

We have audited the consolidated financial statements of LATAM Airlines Group S.A. and subsidiaries, which comprise the consolidated statements of financial position as of December 31, 2024 and 2023 and the related consolidated statements of income by function, comprehensive income, changes in equity and cash flows direct method for the years then ended and the related notes to the consolidated financial statements.

In our opinion, the accompanying consolidated financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of LATAM Airlines Group S.A. and subsidiaries as of December 31, 2024 and 2023, the results of its operations and its cash flows for the years then ended in accordance with International Financial Reporting Standards as issued by the International Accounting Standards Board.

Basis for Opinion

We conducted our audits in accordance with Generally Accepted Auditing Standards in Chile. Our responsibilities under those standards are further described in the Auditor's responsibility for the audit of the consolidated financial statements section of our report. We are required to be independent of LATAM Airlines Group S.A. and subsidiaries and to meet our other ethical responsibilities, in accordance with the relevant ethical requirements relating to our audits. We believe that the audit evidence we have obtained is sufficient and appropriate to provide a basis for our audit opinion.

Responsibilities of Management for the Consolidated Financial Statements

Management is responsible for the preparation and fair presentation of the consolidated financial statements in accordance with International Financial Reporting Standards issued by the International Accounting Standards Board, and for the design, implementation, and maintenance of internal control relevant to the preparation and fair presentation of financial statements that are free from material misstatement, whether due to fraud or error.

In preparing and presenting the consolidated financial statements, management is required to evaluate whether there are facts or circumstances that, taken as a whole, raise substantial doubt about LATAM Airlines Group S.A. and subsidiary's ability to continue as a going concern for at least, but not limited to, twelve months from the end of the reporting period.

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, January 30, 2025
LATAM Airlines Group S.A.
2

Auditor's responsibility for the audit of the consolidated financial statements

Our objectives are to obtain reasonable assurance about whether the consolidated financial statements as a whole are free from material misstatement, whether due to fraud or error, and to issue an auditor's report that includes our opinion. Reasonable assurance is a high, but not absolute, level of assurance and, therefore, does not guarantee that an audit performed in accordance with Generally Accepted Auditing Standards in Chile will always detect a material misstatement when it exists. The risk of not detecting a material misstatement due to fraud is greater than the risk of not detecting a material misstatement due to error, as fraud may involve collusion, forgery, intentional omissions, concealment, misrepresentations or disregard of controls by Management. A misstatement is considered material if, individually or in the aggregate, it would influence the judgment of a reasonable user based on these consolidated financial statements.

As part of an audit conducted in accordance with Generally Accepted Auditing Standards in Chile, we:

- Exercise our professional judgment and maintain our professional skepticism throughout the audit.
- Identify and assess the risks of material misstatement of the consolidated financial statements, whether due to fraud or error; we design and perform audit procedures in response to those risks. Such procedures include examining evidence, on a test basis, regarding the amounts and disclosures in the consolidated financial statements.
- Obtain an understanding of internal control relevant to an audit in order to design audit procedures that are appropriate in the circumstances, but not for the purpose of expressing an opinion on the effectiveness of LATAM Airlines Group S.A. and subsidiary's internal control. Consequently, we do not express such an opinion.
- We assess the appropriateness of accounting policies used and the reasonableness of significant accounting estimates made by Management, as well as assessing the appropriateness of the overall presentation of the consolidated financial statements.
- We conclude whether in our judgment there are facts or circumstances that, taken as a whole, cast substantial doubt about the ability of LATAM Airlines Group S.A. and subsidiaries to continue as a going concern for the foreseeable future.





Santiago, January 30, 2025
LATAM Airlines Group S.A.
3

We are required to communicate to those charged with governance, among other matters, the planned timing and scope of the audit and significant audit findings, including any significant deficiencies and material weaknesses in internal control that we identify during our audit.

DocuSigned by:

29A251EE1C8442C...

Jonathan Yeomans Gibbons
RUT: 13.473.972-K

PricewaterhouseCoopers



Contents of the Notes to the consolidated financial statements of LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries.

Notes	Page
1 - General information.....	1
2 - Summary of significant accounting policies	7
2.1. Basis of Preparation	7
2.2. Basis of Consolidation	10
2.3. Foreign currency transactions	11
2.4. Property, plant and equipment	12
2.5. Intangible assets other than goodwill	12
2.6. Borrowing costs	12
2.7. Losses for impairment of non-financial assets	13
2.8. Financial assets	13
2.9. Derivative financial instruments and embedded derivatives	13
2.10. Inventories.....	15
2.11. Trade and other accounts receivable	15
2.12. Cash and cash equivalents	15
2.13. Capital	15
2.14. Trade and other accounts payables	15
2.15. Interest-bearing loans	15
2.16. Current and deferred taxes	16
2.17. Employee benefits	17
2.18. Provisions	17
2.19. Revenue from contracts with customers	18
2.20. Leases	19
2.21. Non-current assets (or disposal groups) classified as held for sale.....	20
2.22. Maintenance	20
2.23. Environmental costs	20
3 - Financial risk management	20
3.1. Financial risk factors	20
3.2. Capital risk management	33
3.3. Estimates of fair value	33
4 - Accounting estimates and judgments.....	35
5 - Segment information	38
6 - Cash and cash equivalents	39
7 - Financial instruments	40
8 - Trade and other accounts receivable current, and non-current accounts receivable	41
9 - Accounts receivable from/payable to related entities	43
10 - Inventories	44
11 - Other financial assets	45
12 - Other non-financial assets	46
13 - Non-current assets and disposal group classified as held for sale.....	47
14 - Investments in subsidiaries	48
15 - Intangible assets other than goodwill	51
16 - Property, plant and equipment	53
17 - Current and deferred tax	58
18 - Other financial liabilities	62
19 - Trade and other accounts payables	71
20 - Other provisions.....	72
21 - Other non financial liabilities	73
22 - Employee benefits	74
23 - Accounts payable, non-current	77
24 - Equity	78
25 - Revenue	85
26 - Costs and expenses by nature	85
27 - Other income, by function	86
28 - Foreign currency and exchange rate differences	87
29 - Earnings per share.....	93
30 - Contingencies	94
31 - Commitments	123
32 - Transactions with related parties	126
33 - Share based payments	128
34 - Statement of cash flows	131
35 - The environment	134
36 - Events subsequent to the date of the financial statements	137

LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES

CONSOLIDATED STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION

ASSETS

	Note	As of December 31, 2024 ThUS\$	As of December 31, 2023 ThUS\$
Current Assets			
Cash and cash equivalents	6 - 7	1,957,788	1,714,761
Other financial assets	7 - 11	67,295	174,819
Other non-financial assets	12	203,661	185,264
Trade and other accounts receivable	7 - 8	1,163,707	1,385,910
Accounts receivable from related entities	7 - 9	25	28
Inventories	10	438,530	592,880
Current tax assets	17	40,275	47,030
Total current assets other than non-current assets (or disposal groups) classified as held for sale		3,871,281	4,100,692
Non-current assets (or disposal groups) classified as held for sale	13	29,138	102,670
Total current assets		3,900,419	4,203,362
Non-current assets			
Other financial assets	7 - 11	53,772	34,485
Other non-financial assets	12	89,416	168,621
Accounts receivable	7 - 8	12,342	12,949
Intangible assets other than goodwill	15	1,000,170	1,151,986
Property, plant and equipment	16	10,186,697	9,091,130
Deferred tax assets	17	10,549	4,782
Total non-current assets		11,352,946	10,463,953
Total assets		15,253,365	14,667,315

The accompanying Notes 1 to 36 form an integral part of these consolidated financial statements.



LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES			
CONSOLIDATED STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION			
LIABILITIES AND EQUITY			
LIABILITIES	Note	As of	As of
		December 31, 2024	December 31, 2023
		ThUS\$	ThUS\$
Current liabilities			
Other financial liabilities	7 - 18	635,213	596,063
Trade and other accounts payables	7 - 19	2,133,572	1,765,279
Accounts payable to related entities	7 - 9	12,875	7,444
Other provisions	20	14,221	15,072
Current tax liabilities	17	6,281	2,371
Other non-financial liabilities	21	3,488,680	3,301,906
Total current liabilities		6,290,842	5,688,135
Non-current liabilities			
Other financial liabilities	7 - 18	6,515,238	6,341,669
Accounts payable	7 - 23	491,762	418,587
Other provisions	20	623,846	926,736
Deferred tax liabilities	17	312,677	382,359
Employee benefits	22	167,427	122,618
Other non-financial liabilities	21	140,244	348,936
Total non-current liabilities		8,251,194	8,540,905
Total liabilities		14,542,036	14,229,040
EQUITY			
Share capital	24	5,003,534	5,003,534
Retained earnings	24	1,148,291	464,411
Other equity	24	39	39
Other reserves	24	(5,428,597)	(5,017,682)
Parent's ownership interest		723,267	450,302
Non-controlling interest	14	(11,938)	(12,027)
Total equity		711,329	438,275
Total liabilities and equity		15,253,365	14,667,315

The accompanying Notes 1 to 36 form an integral part of these consolidated financial statements.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES			
CONSOLIDATED STATEMENTS OF INCOME BY FUNCTION			
	Note	For the year ended December 31,	
		2024	2023
		ThUS\$	ThUS\$
Revenue	5 - 25	12,833,043	11,640,541
Cost of sales	26	(9,565,899)	(8,816,590)
Gross margin		3,267,144	2,823,951
Other income	27	200,669	148,641
Distribution costs	26	(606,207)	(587,272)
Administrative expenses	26	(824,493)	(683,311)
Other expenses	26	(459,842)	(532,801)
Other gains/(losses)	26	(36,223)	(91,043)
Income from the operational activities		1,541,048	1,078,165
Financial income	26	142,411	125,356
Financial costs	26	(881,950)	(698,231)
Foreign exchange gains		172,917	85,891
Result of indexation units		19,508	5,311
Income before taxes		993,934	596,492
Income tax benefits/(expense)	17	(16,489)	(14,942)
NET INCOME FOR THE YEAR		977,445	581,550
Income attributable to owners of the parent company		976,972	581,831
Income (Loss) attributable to non-controlling interest	14	473	(281)
NET INCOME FOR THE YEAR		977,445	581,550
EARNING PER SHARE			
Basic earnings per share (US\$)	29	0.001616	0.000963
Diluted earnings per share (US\$)	29	0.001616	0.000963

The accompanying Notes 1 to 36 form an integral part of these consolidated financial statements.



LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES

CONSOLIDATED STATEMENTS OF COMPREHENSIVE INCOME

	Note	For the year ended at December 31,	
		2024	2023
		ThUS\$	ThUS\$
NET INCOME FOR THE YEAR		977,445	581,550
Components of other comprehensive income (loss) that will not be reclassified to income before taxes			
Other comprehensive (loss), before taxes, gains (losses) by new measurements on defined benefit plans	24	(21,769)	(21,198)
Total other comprehensive income (loss) that will not be reclassified to income before taxes		(21,769)	(21,198)
Components of other comprehensive income that will be reclassified to income before taxes			
Currency translation differences income (losses) on currency translation, before tax		(379,186)	(12,423)
Other comprehensive income (loss), before taxes, currency translation differences		(379,186)	(12,423)
Cash flow hedges			
Gains (losses) on cash flow hedges before taxes	24	14,681	(41,144)
Reclassification adjustment on cash flow hedges before tax	24	(40,898)	(26,568)
Amounts removed from equity and included in the carrying amount of non-financial assets (liabilities) that were acquired or incurred through a highly probable hedged forecast transaction, before tax	24	11,999	(11,112)
Other comprehensive income (losses), before taxes, cash flow hedges		(14,218)	(78,824)
Change in value of time value of options			
Gains/(Losses) on change in value of time value of options before tax	24	(34,568)	25,751
Reclassification adjustments on change in value of time value of options before tax	24	37,265	28,818
Other comprehensive income (loss), before taxes, changes in the time value of the options		2,697	54,569
Total other comprehensive losses that will be reclassified to losses before taxes		(390,707)	(36,678)
Other components of other comprehensive income (loss), before taxes		(412,476)	(57,876)
Income tax relating to other comprehensive income that will not be reclassified to income			
Income tax relating to new measurements on defined benefit plans	17	909	751
Income tax relating to other comprehensive income that will not be reclassified to income		909	751
Income tax relating to other comprehensive income (loss) that will be reclassified to income			
Income tax related to cash flow hedges in other comprehensive income (loss)	17	—	3,604
Income taxes related to components of other comprehensive loss will be reclassified to income		—	3,604
Total Other comprehensive income (loss)		(411,567)	(53,521)
Total comprehensive income (loss)		565,878	528,029
Comprehensive income (loss) attributable to owners of the parent company		565,547	515,687
Comprehensive income (loss) attributable to non-controlling interests		331	12,342
TOTAL COMPREHENSIVE INCOME		565,878	528,029

The accompanying Notes 1 to 36 form an integral part of these consolidated financial statements.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES

CONSOLIDATED STATEMENTS OF CHANGES IN EQUITY

		Attributable to owners of the parent													
		Change in other reserves													
Note	Share capital	Other equity	Treasury shares	Currency translation reserve	Cash flow hedging reserve	Gains (Losses) from changes in the time value of the options	Actuarial gains or losses on defined benefit plans reserve	Shares based payments reserve	Other sundry reserve	Total other reserve	Retained earnings/(losses)	Parent's ownership interest	Non-controlling interest	Total equity	
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	
Equity as of January 1, 2024	5,003,534	39	—	(3,830,611)	(38,678)	32,947	(48,559)	37,235	(1,170,016)	(5,017,682)	464,411	450,302	(12,027)	438,275	
Total increase (decrease) in equity															
Net income for the period	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	976,972	976,972	473	977,445	
Other comprehensive income (loss)		—	—	—	(379,049)	(14,218)	2,697	(20,855)	—	(411,425)	—	(411,425)	(142)	(411,567)	
Total comprehensive income		—	—	—	(379,049)	(14,218)	2,697	(20,855)	—	(411,425)	976,972	565,547	331	565,878	
Transactions with shareholders															
Dividends	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(293,092)	(293,092)	—	(293,092)	
Increase (decrease) through transfers and other changes, equity	24-34	—	—	—	—	—	—	—	510	510	—	510	(242)	268	
Total transactions with shareholders		—	—	—	—	—	—	—	510	510	(293,092)	(292,582)	(242)	(292,824)	
Closing balance as of December 31, 2024		5,003,534	39	—	(4,209,660)	(52,896)	35,644	(69,414)	37,235	(1,169,506)	(5,428,597)	1,148,291	723,267	711,329	

The accompanying Notes 1 to 36 form an integral part of these consolidated financial statements.



LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES

CONSOLIDATED STATEMENTS OF CHANGES IN EQUITY

Attributable to owners of the parent														
Change in other reserves														
Note	Share capital	Other equity	Treasury shares	Currency translation reserve	Cash flow hedging reserve	Gains (Losses) from changes in the time value of the options	Actuarial gains or losses on defined benefit plans reserve	Shares based payments reserve	Other sundry reserve	Total other reserve	Retained earnings/ (losses)	Parent's ownership interest	Non-controlling interest	Total equity
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Equity as of January 1, 2023	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)	42,278	(11,557)	30,721
Total increase (decrease) in equity														
Net income/(loss) for the period	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	581,831	581,831	(281)	581,550
Other comprehensive income		—	—	—	(25,051)	(75,220)	54,569	(20,442)	—	(66,144)	—	(66,144)	12,623	(53,521)
Total comprehensive income		—	—	—	(25,051)	(75,220)	54,569	(20,442)	—	(66,144)	581,831	515,687	12,342	528,029
Transactions with shareholders														
Dividends	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(174,549)	(174,549)	—	(174,549)
Increase for other contributions from the owners	24	—	17,401	—	—	—	—	—	(14,401)	(14,401)	—	3,000	—	3,000
Increase (decrease) through transfers and other changes, equity	24 -33	(8,294,952)	(17,401)	178	—	—	—	—	817,036	817,036	7,559,025	63,886	(12,812)	51,074
Total transactions with shareholders		(8,294,952)	—	178	—	—	—	—	802,635	802,635	7,384,476	(107,663)	(12,812)	(120,475)
Closing balance as of December 31, 2023		5,003,534	39	—	(3,830,611)	(38,678)	32,947	(48,559)	37,235	(1,170,016)	(5,017,682)	464,411	(12,027)	438,275

The accompanying Notes 1 to 36 form an integral part of these consolidated financial statements.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES

CONSOLIDATED STATEMENTS OF CASH FLOWS - DIRECT METHOD

		For the year ended December 31,	
	Note	2024	2023
		ThUS\$	ThUS\$
Cash flows from operating activities			
Cash collection from operating activities			
Proceeds from sales of goods and services		14,037,848	13,397,385
Other cash receipts from operating activities		212,750	169,692
Payments for operating activities			
Payments to suppliers for the supply goods and services		(9,458,249)	(9,689,508)
Payments to and on behalf of employees		(1,419,825)	(1,304,696)
Other payments for operating activities		(344,911)	(270,580)
Income taxes (paid)		(43,439)	(18,379)
Other cash inflows (outflows)	34	122,153	(20,346)
Net cash (outflow) inflow from operating activities		3,106,327	2,263,568
Cash flows from investing activities			
Amounts raised from sale of property, plant and equipment		97,303	46,524
Purchases of property, plant and equipment	34	(1,325,463)	(795,787)
Purchases of intangible assets	34	(94,412)	(68,052)
Interest received		118,437	98,552
Other cash inflows (outflows)	34	34,469	59,258
Net cash (outflow) inflow from investing activities		(1,169,666)	(659,505)
Cash flows inflow (out flow) from financing activities			
Payments for changes in ownership interests in subsidiaries that do not result in loss of control	24	—	(23)
Amounts raised from long-term loans	34	1,750,060	—
Loans repayments	34	(2,004,542)	(342,005)
Payments of lease liabilities	34	(344,038)	(225,358)
Dividends paid	34	(174,838)	—
Interest paid	34	(717,634)	(594,234)
Other cash (outflows) inflows	34	(73,869)	11,405
Net cash inflow (outflow) from financing activities		(1,564,861)	(1,150,215)
Net (decrease) increase in cash and cash equivalents before effect of exchanges rate change		371,800	453,848
Effects of variation in the exchange rate on cash and cash equivalents		(128,773)	44,238
Net (decrease) increase in cash and cash equivalents		243,027	498,086
CASH AND CASH EQUIVALENTS AT THE BEGINNING OF THE YEAR	6	1,714,761	1,216,675
CASH AND CASH EQUIVALENTS AT THE END OF THE YEAR	6	1,957,788	1,714,761

The accompanying Notes 1 to 36 form an integral part of these consolidated financial statements.



LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES

NOTES TO THE CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

AS OF DECEMBER 31, 2024

NOTE 1 - GENERAL INFORMATION

LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” or the "Company") is an open stock company which holds the values inscribed in the Registro de Valores of the Commission for the Financial Market, whose shares are listed in Chile on the Electronic Stock Exchange of Chile - Stock Exchange and the Santiago Stock Exchange. Additionally, during the third quarter of 2024, it relisted its American Depositary Receipts ("ADRs") on the New York Stock Exchange ("NYSE") in the United States of America.

Its main business is the air transport of passengers and cargo, both in the domestic markets of Chile, Peru, Colombia, Ecuador and Brazil, as well as in a series of regional and international routes in America, Europe and Oceania. These businesses are developed directly or by its subsidiaries in Chile, Ecuador, Peru, Brazil, Colombia and Paraguay. In addition, the Company has subsidiaries that operate in the cargo business in Chile, Brazil and Colombia.

The Company is located in Chile, in the city of Santiago, on Avenida Presidente Riesco No. 5711, Las Condes commune.

As of December 31, 2024, the Company's statutory capital is represented by 604,441,789,335 ordinary shares without nominal value. As of that date, 604,437,877,587 shares were subscribed and paid. The foregoing, considering the capital increase approved by the shareholders of the company at an extraordinary meeting held on July 5, 2022, in the context of the implementation of its reorganization plan approved and confirmed in the Chapter 11 Proceedings, as well as the Capital decrease required for the Chilean Capital Markets law that appears in a public deed dated September 6, 2023, granted at the Notaría of Santiago of Mr. Eduardo Javier Diez Morello, and the modification of the Company's bylaws to account for said full capital reduction, agreed at an Extraordinary Shareholders meeting dated April 25, 2024, reduced to a public deed dated April 25, 2024, granted in the Notary of Santiago of Mr. Luis Eduardo Rodriguez Burr, an extract of which was registered in the Commercial Registry of the Registrar of Real Estate of Santiago on page 44,323 number 18,314 corresponding to the year 2024, and was published in the Official Gazette dated May 29, 2024.

The major shareholders of the Company, considering the total amount of subscribed and paid shares, are Banco de Chile on behalf of State Street which owns 25.93%, Delta Air Lines with 10.05% and Qatar Airways with 10.03% ownership.

As of December 31, 2024, the Company had a total of 2,131 shareholders in its registry. At that date, approximately 22.68% of the Company's capital stock was in the form of ADRs.

During 2024, the Company had an average of 37,355 employees, ending this year with a total of 38,664 collaborator, distributed in 5,576 Administration employees, 19,307 in Operations, 9,288 Cabin Crew and 4,493 Command crew.

The main subsidiaries included in these consolidated financial statements are as follows:

a) Percentage ownership

Tax No.	Company	Country of origin	Functional Currency	As December 31, 2024			As December 31, 2023		
				Direct	Indirect	Total	Direct	Indirect	Total
				%	%	%	%	%	%
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A. and Subsidiaries	Chile	US\$	99.9959	0.0041	100.0000	99.9959	0.0041	100.0000
Foreign	Latam Airlines Perú S.A.	Peru	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
76.717.244-3	Prime Cargo SpA.	Chile	CLP	0.0000	100.0000	100.0000	0.0000	100.0000	100.0000
Foreign	Connecta Corporation	U.S.A.	US\$	0.0000	100.0000	100.0000	0.0000	100.0000	100.0000
Foreign	Prime Airport Services Inc. and Subsidiary	U.S.A.	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
Foreign	Laser Cargo S.R.L. (*)	Argentina	ARS	0.0000	100.0000	100.0000	0.0000	100.0000	100.0000
96.969.690-8	Lan Cargo Inversiones S.A. and Subsidiary	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
Foreign	Latam Finance Limited	Cayman Island	US\$	100.0000	0.0000	100.0000	100.0000	0.0000	100.0000
Foreign	Peuco Finance Limited (*)	Cayman Island	US\$	100.0000	0.0000	100.0000	100.0000	0.0000	100.0000
Foreign	Professional Airline Services INC.	U.S.A.	US\$	100.0000	0.0000	100.0000	100.0000	0.0000	100.0000
Foreign	Jarletul S.A.	Uruguay	US\$	0.0000	100.0000	100.0000	0.0000	100.0000	100.0000
Foreign	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
Foreign	Latam Travel S.A.	Argentina	ARS	94.0100	5.9900	100.0000	94.0100	5.9900	100.0000
Foreign	Faisán Finance DAC (*)	Ireland	US\$	100.0000	0.0000	100.0000	0.0000	0.0000	0.0000
Foreign	TAM S.A. and Subsidiaries (**)	Brazil	BRL	63.0987	36.9013	100.0000	63.0987	36.9013	100.0000

(*) These subsidiaries have no operations.

(**) As of December 31, 2024, the indirect participation percentage of TAM S.A. and its Subsidiaries is from Holdco I S.A., a company which LATAM Airlines Group S.A. has a 100% share on economic rights and 51.04% of political rights. Its percentage arose as a result of the provisional measure No. 863 of the Brazilian government implemented in December of 2018 that allows foreign capital to have up to 100% of the share ownership of a Brazilian Airline.

b) Financial Information

Tax No.		Statement of financial position						Net Income	
		As of December 31, 2024			As of December 31, 2023			For the year ended December 31,	
								2024	2023
		Assets	Liabilities	Equity	Assets	Liabilities	Equity	Gain /(loss)	
		ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A. and Subsidiaries (*)	462,748	1,933,499	(1,092,261)	487,236	1,835,537	(1,000,622)	(122,763)	7,514
Foreign	Latam Airlines Perú S.A.	437,768	366,089	16,930	334,481	285,645	48,836	22,861	(4,666)
93.383.000-4	Lan Cargo S.A.	490,550	263,747	226,803	391,430	189,019	202,411	27,238	22,677
76.717.244-3	Prime Cargo SpA.	14,806	14,844	(38)	912	—	912	(813)	—
Foreign	Connecta Corporation	47,583	15,255	32,328	64,054	6,790	57,264	(5,936)	693
Foreign	Prime Airport Services Inc. and Subsidiary (*)	18,752	15,582	3,169	19,435	17,241	2,194	977	1,380
96.951.280-7	Transporte Aéreo S.A.	238,354	121,609	116,745	280,117	151,066	129,051	(10,064)	24,871
96.631.520-2	Fast Air Almacenes de Carga S.A.	25,783	19,771	6,005	14,255	10,455	3,800	3,675	462
Foreign	Laser Cargo S.R.L.	—	-	—	—	1	(1)	—	—
96.969.690-8	Lan Cargo Inversiones S.A. and Subsidiary (*)	208,807	116,796	(66,907)	166,503	80,502	(71,744)	6,010	(5,345)
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A.	1,184	48	1,136	1,238	50	1,188	(53)	(36)
96.847.880-K	Technical Training LATAM S.A.	1,238	740	498	1,246	893	353	205	165
Foreign	Latam Finance Limited	112	208,620	(208,508)	114	208,621	(208,507)	(1)	(1)
Foreign	Professional Airline Services INC.	8,508	1,660	6,848	15,571	10,943	4,628	1,960	1,681
Foreign	Jarletul S.A.	12	1,101	(1,089)	16	1,101	(1,085)	(4)	8
Foreign	Latam Travel S.R.L.	93	—	93	92	—	92	—	5
76.262.894-5	Latam Travel Chile II S.A.	358	1,243	(885)	356	1,239	(883)	(2)	(16)
Foreign	Latam Travel S.A.	3,847	1,623	2,091	4,547	1,554	2,993	(3,563)	940
Foreign	Faisán Finance DAC	—	—	—	—	—	—	—	—
Foreign	TAM S.A. and Subsidiaries (*)	4,070,469	2,557,042	1,512,327	4,239,702	3,027,373	1,212,329	673,648	740,783

(*) The Equity reported corresponds to Equity attributable to owners of the parent company, it does not include Non-controlling participation.

In addition, the following special purpose entities have been consolidated: (1) Chercán Leasing Limited, intended to finance advance payments of aircraft; (2) Guanay Finance Limited, intended for the issue of a securitized bond with future credit card payments (Liquidated in May 2023); (3) Yamasa Sangyo Aircraft LA1 Kumiai, Yamasa Sangyo Aircraft LA2 Kumiai; and (4) Jun Shan 16, earmarked for aircraft financing. These companies have been consolidated as required by IFRS 10.

All entities over which LATAM has control have been included in the consolidation. The Company has analyzed the control criteria in accordance with the requirements of IFRS 10.

Changes occurred in the consolidation perimeter between January 1, 2023 and December 31, 2024, are detailed below:

(1) Incorporation or acquisition of companies

- On March 29, 2023, a capital increase was made in TAM S.A. carried out a capital increase, through the contribution of LATAM Airlines Group S.A. of accounts receivable for ThUS\$785,865; consequently, there were no significant changes in the shareholder composition and therefore did not generate any effect within the Consolidated Financial Statements.
- On March 29, 2023, a capital increase was made in TAM Linhas Aéreas S.A carried out a capital increase, through the contribution of TAM S.A. of accounts receivable for ThUS\$785,865; consequently, there were no significant changes in the shareholder composition and therefore did not generate any effect within the Consolidated Financial Statements.

- On March 29, 2023, a capital increase was made in Aerovías de Integración Regional S.A. through the contribution of made a capital increase where Holdco Colombia I SpA made a contribution through accounts receivable for ThUS\$120,410 and with a premiums for the issuance of shares, consequently, there were no significant changes in the shareholder composition.

- On April 14, 2023, a capital reduction was carried out in Lan Argentina S.A. through the absorption of losses in the sum of ThUS\$160,170. Consequently, there were no significant changes in the shareholding composition and therefore it did not generate any effect within the Consolidated Financial Statements.

- On June 7, 2023, a capital increase was made in TAM S.A. carried out a capital increase, through the contribution of LATAM Airlines Group S.A. of accounts receivable for ThUS\$308,031, consequently, there were no significant changes in the shareholder composition and therefore did not generate any effect within the Consolidated Financial Statements.

- On June 7, 2023, a capital increase was made in TAM Linhas Aéreas S.A carried out a capital increase, through the contribution of TAM S.A. of accounts receivable for ThUS\$308,031, consequently, there were no significant changes in the shareholder composition and therefore did not generate any effect within the Consolidated Financial Statements.

- On June 13 and 14, 2023, Inversiones Lan S.A. made a purchase of 923 shares from third parties, for an a total amount of ThUS\$23, of the subsidiary Aerovías de Integración Regional S.A., consequently, these transactions generated a decrease in the non-controlling interest, without generating significant effects on the Consolidated Financial Statements.

- On July 21, 2023, a capital increase was carried out in Latam Airlines Ecuador S.A through the contribution of accounts receivable held by Holdco Ecuador S.A for ThUS\$3,100, consequently, there were no significant changes in the shareholding composition and Therefore, it did not generate any effect within the Consolidated Financial Statements.

- On July 28, 2023, Lan Cargo S.A purchased 1 share of Lan Cargo Overseas Limited from Inversiones Lan S.A. Consequently, there were no significant changes in the shareholding composition and therefore did not generate any effect within the Consolidated Financial Statements.

- On August 1, 2023, Inversiones Lan S.A. purchased 1 share of Americonsult SA de CV from Lan Cargo Overseas Limited. Consequently, there were no significant changes in the shareholding composition and therefore did not generate any effect within the Consolidated Financial Statements.

- On August 4, 2023, the merger of Holdco Colombia II SpA into Lan Pax Group S.A takes place, acquiring the latter all of its assets, liabilities, rights and obligations. As a result of the above, Holdco Colombia II SpA is dissolved. On the same date Lan Pax Group S.A carries out a capital increase of ThUS\$347 in Holdco Colombia I SpA through the contribution of 47,010 shares of Aerovías de Integración Regional S.A. These transactions were carried out between entities under common control of LATAM Airlines Group S.A. Group. and, therefore, did not generate any effect within the Consolidated Financial Statements.

- On September 11, 2023, the company Mas Investment Limited was liquidated and its controller Lan Cargo Overseas Limited acquired all its assets, liabilities, rights and obligations, as a result of the liquidation, including the investments that Mas Investment Limited held in the following companies: (i) Consultoría Administrativa Profesional S.A. de C.V., equivalent to 49,500 shares; (ii) Americonsult, S.A. de C.V., equivalent to 499 shares; (iii) Transporte Aéreo S.A. equivalent to 109,662 shares; and (iv) Inversiones Aereas S.A., equivalent to 15,216 shares. These transactions were carried out between entities under common control of LATAM Airlines Group S.A. and, therefore, did not generate any effect within the Consolidated Financial Statements.



- On September 11, 2023, the company Lan Cargo Overseas Limited was liquidated and its controller Lan Cargo S.A acquired all its all its assets, liabilities, rights and obligations, as a result of the liquidation, including the investments that Lan Cargo Overseas Limited held in the following companies: (i) Prime Airport Services Inc., equivalent to 105 shares; (ii) Americonsult de Costa Rica S.A, equivalent to 66 shares; (iii) Americonsult de Guatemala, Sociedad Anónima, equivalent to 50 shares; (iv) Consultoría Administrativa Profesional S.A. de C.V., equivalent to 49,500 shares; (v) Americonsult, S.A. de C.V., equivalent to 499 shares; (vi) Transporte Aéreo S.A. equivalent to 109,662 shares; and (vii) Inversiones Aereas S.A., equivalent to 15,216 shares. These transactions were carried out between entities under common control of LATAM Airlines Group S.A. and, therefore, did not generate any effect within the Consolidated Financial Statements.
- On September 15, 2023, a capital increase was made in TAM S.A. through the contribution of ThUS\$106,104 on accounts receivable from LATAM Airlines Group S.A.; consequently, there were no significant changes in the shareholder composition and therefore did not generate any effect within the Consolidated Financial Statements.
- On September 15, 2023, a capital increase was made in TAM Linhas Aéreas S.A through the contribution of ThUS\$106,104 on accounts receivable from TAM S.A., consequently, there were no significant changes in the shareholder composition and therefore did not generate any effect within the Consolidated Financial Statements.
- On October 23 and 30, 2023, Inversiones Lan S.A. purchased a total 183 shares from Non-controlling interest, for an a total amount of ThUS\$2, of the subsidiary Aerovías de Integración Regional S.A., consequently, these transactions generated a decrease in non-controlling interest, with no generating significant effects on the Consolidated Financial Statements.
- On December 6, 2023, the company Prime Cargo SpA was incorporated, which is 100% owned by Lan Cargo S.A., whose exclusive purpose is to carry out storage activities for all types of products and/or merchandise in Chile.
- On December 29, 2023, LATAM Airlines Group S.A. purchased of 2,392,166 preferred shares of Inversora Cordillera S.A. a Transportes Aéreos del Mercosur S.A.;consequently, the shareholding composition of Inversora Cordillera S.A. is as follows: Lan Pax Group S.A. with 99.95% and LATAM Airlines Group S.A. with 0.05%. These transactions were between subsidiaries of LATAM Airlines Group not generating any effects within the Consolidated Financial Statements.
- On December 29, 2023, LATAM Airlines Group S.A. purchased of 53,376 preferred shares of LAN Argentina S.A. a Transportes Aéreos del Mercosur S.A.;consequently, the shareholding composition of LAN Argentina S.A. is as follows: Lan Pax Group S.A. with 4.99%, Inversora Cordillera S.A. with 94.96% and LATAM Airlines Group S.A. with 0.05%. These transactions were between subsidiaries of LATAM Airlines Group not generating any effects within the Consolidated Financial Statements.
- On March 18, 2024, a capital reduction was carried out in Inversiones Aéreas S.A. through the absorption of accumulated losses in the sum of ThUS\$175,140. As a consequence of this decrease in capital, the number of shares was reduced by 6,634,496, without modifying the original participation of its shareholders. This transaction did not generate any effect within the Consolidated Financial Statements.
- On May 14, 2024, a capital increase was carried out in Aerovías de Integración Regional S.A. by Holdco Colombia I SpA, for an amount of ThUS\$45,271, equivalent to 10 shares and with a premiums for the issuance of shares in favor of the Holco Colombia I SpA. As a result of this increase, there were no significant changes in the shareholder composition.
- On September 17, 2024, LATAM Airlines Group S.A acquired in 1 Euro, 100% of the rights of the company Faisán Finance Designates Activity Company, domiciled in Ireland, for the purposes of acquiring, managing, financing, refinancing, among others.

- On November 8, 2024, the Board of Directors of the subsidiary Connecta Corporation agreed the distribution and payment of dividends of ThUS\$19,000 to Lan Cargo S.A., as sole shareholder. This transaction did not generate any effect within the Consolidated Financial Statements.
- At the Extraordinary General Shareholders' Meeting held on December 16, 2024 of the subsidiary Lan Argentina S.A., it was agreed to forgive the debt associated with the preferred dividends accrued and owed by this subsidiary to its shareholders, and to amend the company statute to eliminate the Class "B" Preferred Shares, replacing them in their entirety with ordinary shares. Accrued preferred dividends that were outstanding to shareholders amounted to ThUS\$1,019 as of December 15, 2024. At this same Meeting, it was approved to amend the company statute to replace all preferred shares with ordinary shares, with the accrual of preferred dividends being null and void as of this date. This transaction did not generate any effect within the Consolidated Financial Statements.
- At the Extraordinary General Shareholders' Meeting held on December 16, 2024, of the subsidiary Inversora Cordillera S.A., it was agreed to forgive the debt associated with the preferred dividends accrued and owed by said subsidiary to its shareholders, and to amend the company statute to eliminate the Class "A" Preferred Shares, replacing them in their entirety with ordinary shares. The accumulated preferred dividends that were pending payment to shareholders amounted to ThUS\$8,580. At this same Meeting, it was approved to amend the company statute to eliminate and replace preferred shares with ordinary shares, with the accrual of preferred dividends being null and void as of this date. This transaction did not generate any effect within the Consolidated Financial Statements.
- On December 17, 2024, a capital increase was carried out in Aerovías de Integración Regional S.A. by Holdco Colombia I SpA, for an amount of ThUS\$18,544, equivalent to 10 shares and with a premiums for the issuance of shares in favor of the Holco Colombia I SpA. As a result of this increase, there were no significant changes in the shareholder composition.



NOTE 2 - SUMMARY OF SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

The following describes the principal accounting policies adopted in the preparation of these consolidated financial statements.

2.1. Basis of Preparation

These consolidated financial statements of LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries as of December 31, 2024 and 2023, have been prepared in accordance with the International Financial Reporting Standards as issued by the International Accounting Standards Board (IFRS Accounting Standards) and with the interpretations issued by the International Financial Reporting Standards Interpretations Committee (IFRIC IC).

The consolidated financial statements have been prepared under the historic-cost criterion, although modified by the valuation at fair value of certain financial instruments.

The preparation of the consolidated financial statements in accordance with IFRS Accounting Standards requires the use of certain critical accounting estimates. It also requires management to use its judgment in applying the Company’s accounting policies. Note 4 describe the areas that imply a greater degree of judgment or complexity or the areas where the assumptions and estimates are significant to the consolidated financial statements.

These consolidated financial statements have been prepared in accordance with the accounting policies used by the Company in the preparation of the 2023 consolidated financial statements, except for the standards and interpretations adopted as of January 1, 2024.

(a) Application of new standards for the year 2024:

Accounting pronouncements with implementation effective from January 1, 2024:

	Issuance Date	Effective Date:
(i) Standards and amendments		
Amendment to IAS 1: Presentation of financial statements, on classification of liabilities.	January 2020	01/01/2024
Amendment to IAS 1: Presentation of financial statements, on noncurrent liabilities with covenants.	October 2022	01/01/2024
Amendment to IFRS 16: Leases, on sales with leaseback.	September 2022	01/01/2024
Amendments to IAS 7 "Statement of cash flows" and IFRS 7 "Financial Instruments: Information to be Disclosed"	May 2023	01/01/2024

The application of these accounting standards as of January 1, 2024, had no significant effect on the Company's consolidated financial statements.

(b) Accounting pronouncements not in force for the financial year beginning on January 1, 2024:

	Issuance Date	Effective Date:
(i) Standards and amendments		
Amendments to IAS 21: Lack of Exchangeability	August 2023	01/01/2025
IFRS 18: Presentation and disclosures in the financial statements	April 2024	01/01/2027
Amendment to IFRS 9 and IFRS 7: Classification and Measurement of Financial Instruments	May 2024	01/01/2026
IFRS 19 Subsidiaries without Public Accountability: Disclosures	May 2024	01/01/2027

The Company's management is evaluating the impacts that the application of IFRS 18 Presentation and disclosures in the financial statements; and the amendments to IFRS 9 and IFRS 7 may have on the consolidated financial statements. Where it is estimated that the adoption of the amendments to IAS 21 and IFRS 19 Subsidiaries without Public Liability: Disclosures, will not have significant effects on the company's consolidated financial statements in the year of its first adoption.

(c) Chapter 11 Filing and Exit

Chapter 11 Filing and Procedure: Due to the effects on the operation of the restrictions established in the countries to control the effects of the COVID-19 pandemic, on May 25, 2020 the Board of LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM Parent”) resolved unanimously that LATAM Parent and some its subsidiaries should initiate a reorganization process in the United States of America according to the rules established in the Bankruptcy Code by filing a voluntary petition for relief in accordance with the same, which petition was submitted on May 26, 2020 and was jointly administered under Case Number 20- 11254. Subsequently, Piquero Leasing Limited (July 7, 2020) and TAM S.A. and its subsidiaries in Brazil (July 9, 2020) joined the process (the voluntary petitions, collectively, the “Bankruptcy Filing” and each LATAM entity that filed a petition, a “Debtor” and jointly, the “Debtors”).

As part of their overall reorganization process, while the Chapter 11 proceedings were outstanding the Debtors sought and received relief in certain non-U.S. jurisdictions (i.e., Cayman Islands, Chile and Colombia).

The Bankruptcy Filing for each of the Debtors was jointly administered under the caption “In re LATAM Airlines Group S.A. et al.” Case Number 20-11254. On June 18, 2022, the Bankruptcy Court issued a memorandum decision approving the Debtors’ joint plan of reorganization (the “Plan”) and rejecting all remaining objections and entered an order confirming the Plan (the “Confirmation Order”). On November 3, 2022 (the “Effective Date”), the Plan was substantially consummated and each of the Debtors emerged from the Chapter 11 proceedings as “Reorganized Debtors”. Thereafter, the Reorganized Debtors were permitted to operate their businesses and manage their properties without supervision of the Bankruptcy Court and free of the restrictions of the Bankruptcy Code.

Pursuant to the Plan, the Company received an infusion of approximately US\$8.19 billion through a mix of new equity, convertible notes and debt, which enabled the Company to exit Chapter 11 with appropriate capitalization to effectuate its business plan. Upon emergence, the Company had total debt of approximately US\$6.8 billion, cash and cash equivalents of approximately US\$1.1 billion and revolving undrawn facilities in the amount of US\$1.1 billion.

Pursuant to the Plan and Backstop Agreements, between October and November 2022, LATAM obtained secured priority DIP and exit debt for a total amount of US\$2.75 billion, structures as follows: (i) a new revolving credit line facility of up to US\$500 million (the “Revolving Credit Facility”), (ii) and new term loan B for US\$1.1 billion (the “Term Loan”); (iii) notes issued pursuant to Rule 144A and Regulation S of the Securities and Exchange Commission (“SEC”) under the Securities Act of 1933 of the United States of America (the “U.S. Securities Act”) for a total amount of US\$450 million and with a scheduled maturity date



in 2027 (the “2027 Notes”); and (iv) bonds issued pursuant to Rule 144A and Regulation S of the SEC under the US Securities Law for a total amount of US\$700 million and whit a scheduled maturity date in 2029 (the “2029 Notes”, and together with the Revolving Credit Facility, the Term Loan, and the 2027 Notes, the “Exit Financing”). All the debt instruments comprising the Exit Financing are secured equally and ratably with the same collateral comprised of certain assets of LATAM Parent and its subsidiaries that are obligors under such instruments.

As is usual in this types of restructurings, the Chapter 11 proceedings docket remained open after the Effective Date to complete the conciliation process for certain claims that were still pending, as of such date, as well as to resolve certain administrative matters.

On June 29, 2023, the Bankruptcy Court issued a final decree of the Chapter 11 proceedings ordering the closure of Case Number 20-11254 and its file (the “Final Decree”). The foregoing, as a result of the resolution of substantially all remaining issues of the Chapter 11 proceedings and all appeals of the Confirmation Order.

Subsequent to the Effective Date, the Exit Financing has been subject to the following amendments:

1. The Revolving Credit Facility has been amended on two occasions.

- a) First, as reported by material fact dated July 15, 2024, the Revolving Credit Facility was modified in order to, among other things, (i) extend the scheduled maturity date from November 2026 to July 15, 2029; provided, however, that it will be payable in advance earlier on the date that is 180 days prior to the maturity date of any of the outstanding financings that share collateral with the Revolving Credit Facility, to the extent that as of that date, such other financings have not been refinanced or deferred; (ii) increase the amount of the Revolving Credit Facility from US\$500 million to US\$750 million; (iii) eliminate references to the Chapter 11 proceedings; (iv) include additional financiers to the Revolving Credit Line; and (v) modify certain commercial conditions of the Revolving Credit Facility in relation to interest rates and fees and
- b) In second place, the Revolving Credit Facility was modified on October 7, 2024,to, among other things, amend certain covenants and incorporate certain provisions relates to certain collateral release events described below.

2. 2030 Notes and Refinancing of the 2027 Notes and the Term Loan.

As reported through material fact dated October 1, 2024 and October 15, 2024, on October 15, 2024, LATAM Parent issued and placed in international markets, secured notes for a principal amounts of US\$1.4 billion, at an annual interest rate of 7.875% and maturing in the year 2030 (the “2030 Bonds”), under the Rule 144-A and SEC Regulation S, under the US Securities Act. The Notes are considered Exit Financing and, thus, are secured with the same collateral of the other instruments comprising the Exit Financing. Additional, the 2030 Notes' indenture also includes provisions related to certain collateral release events described below.

The proceeds obtained from issuance of the 2030 Notes, together with the additional available cash of LATAM Parent of US\$200 million, were used to pay in full and terminate the Term Loan and 2027 Notes.

If any, the remainder of the funds obtained under the 2030 Bonds and the cash reserves currently maintained by LATAM Parent must be used for working capital and other general corporate purposes.

As a result of the above, there was an impact on expenses in the consolidated income statement for an approximate amount of US\$134 million, of which US\$45 million directly impacted cash during the fourth quarter of 2024.

3. Additional Collateral Release

The Revolving Credit Facility and the 2030 Notes indenture include substantially the same provisions under which LATAM Parent may in the future, and after satisfying certain conditions, release the liens over certain collateral, including the cargo-business assets, the gates and slots. Any such collateral release is subject to numerous conditions, including that (a) after giving pro forma effect to the release, the asset coverage ratio set forth in those instruments is not less than 1.6x and (b) the release is permitted under all Exit Financings (and any junior debt secured by the same collateral) and, after giving effect to such release, the released collateral does no longer secure any such secured debts.

The referred collateral release provisions have not been included yet in the 2029 Notes indenture and, thus, any such release cannot be implemented until either the 2029 Notes indenture is amended to include such provisions or the 2029 Notes are paid in full.

2.2. Basis of Consolidation

(a) Subsidiaries

Subsidiaries are all the entities (including special-purpose entities) over which the Company has the power to control the financial and operating policies, which are generally accompanied by a holding of more than half of the voting rights. In evaluating whether the Company controls another entity, the existence and effect of potential voting rights that are currently exercisable or convertible at the date of the consolidated financial statements are considered. The subsidiaries are consolidated from the date on which control is passed to the Company and they are excluded from the consolidation on the date they cease to be so controlled. The results and cash are incorporated from the date of acquisition.

Balances, transactions and unrealized gains on transactions between the Company’s entities are eliminated. Unrealized losses are also eliminated unless the transaction provides evidence of an impairment loss of the asset transferred. When necessary, in order to ensure uniformity with the policies adopted by the Company, the accounting policies of the subsidiaries are modified.

To account for and identify the financial information to be disclosed when carrying out a business combination, such as the acquisition of an entity by the Company, the acquisition method provided for in IFRS 3: Business combinations is used.

(b) Transactions with non-controlling interests

The Group applies the policy of considering transactions with non-controlling interests, when not related to the loss of control, as equity transactions without an effect on income.

(c) Sales of subsidiaries

When a subsidiary is sold and a percentage of participation is not retained, the Company derecognizes the assets and liabilities of the subsidiary, the non-controlling interest and other components of equity related to the subsidiary. Any gain or loss resulting from the loss of control is recognized in the consolidated income statement by function within Other gains (losses).

If LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries retain an ownership of participation in the disposed subsidiary which does not represent control, this is recognized at fair value on the date that control is lost and the amounts previously recognized in Other comprehensive income are accounted as if the Company had disposed directly the assets and related liabilities, which can cause these amounts to be reclassified to profit or loss. The percentage retained valued at fair value is subsequently accounted using the equity method.

(d) Investees or associates

Investees or associates are all entities over which LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries have significant influence but have no control. This usually arises from holding between 20% and 50% of the

g rights. Investments in associates are booked using the equity method and are initially recognized at their

Foreign currency transactions

Presentation and functional currencies

tems included in the financial statements of each of the entities of LATAM Airlines Group S.A. and its diaries are valued using the currency of the main economic environment in which the entity operates (the onal currency). The functional currency of LATAM Airlines Group S.A. is the United States Dollar, 1 is also the presentation currency of the consolidated financial statements of LATAM Airlines Group and Subsidiaries.

Transactions and balances

gn currency transactions are translated to the functional currency using the exchange rates on the iction dates. Foreign currency gains and losses resulting from the liquidation of these transactions and the translation at the closing exchange rates of the monetary assets and liabilities denominated in foreign cy are shown in the consolidated statement of income by function except when deferred in Other rehensive income as qualifying cash flow hedges.

Adjustment due to hyperinflation

July 1, 2018, the Argentine economy was considered, for purposes of IFRS Accounting Standards, inflationary. The consolidated financial statements of the subsidiaries whose functional currency is the rtine Peso have been restated.

on-monetary items of the statement of financial position as well as the income statement, comprehensive e and cash flows of the group's entities, whose functional currency corresponds to a hyperinflationary my, are adjusted for inflation and re-expressed in accordance with the variation of the consumer price ("CPI"), at each presentation date of its financial statements. The re-expression of non-monetary items is from the date of initial recognition in the statements of financial position and considering that the ial statements are prepared under the historical cost criterion.

osses or gains arising from the re-expression of non-monetary items and income and costs are recognized consolidated income statement under "Result of indexation units".

ains and losses on the re-expression of opening balances due to the initial application of IAS 29 were nized in the consolidated retained earnings.

pression due to hyperinflation will be recorded until the period or exercise in which the economy of the ceases to be considered as a hyperinflationary economy. At that time, the adjustments made by inflation will be part of the cost of non-monetary assets and liabilities.

omparative amounts in the consolidated financial statements of the Company are presented in a stable cy and are not adjusted for subsequent changes in the price level or exchange rates.

Group entities

esults and the financial situation of the Group's entities, whose functional currency is different from the ntation currency of the consolidated financial statements, of LATAM Airlines Group S.A., which does rrespond to the currency of a hyperinflationary economy, are converted into the currency of presentation lows:

Assets and liabilities of each consolidated statement of financial position presented are translated at osing exchange rate on the consolidated statement of financial position date;

The revenues and expenses of each income statement account are translated at the exchange rates iling on the transaction dates, and

All the resultant exchange differences by conversion are shown as a separate component in other rehensive income, within "Gain (losses) from exchange rate difference, before tax".

For those subsidiaries of the group whose functional currency is different from the presentation currency and corresponds to the currency of a hyperinflationary economy; its restated results, cash flow and financial situation are converted to the presentation currency at the closing exchange rate on the date of the consolidated financial statements.

The exchange rates used correspond to those fixed in the country where the subsidiary is located, whose functional currency is different to the U.S. dollar.

2.4. Property, plant and equipment

The land of LATAM Airlines Group S.A. and its Subsidiaries, are recognized at cost less any accumulated impairment loss. The rest of the Property, plant and equipment are recorded, both at their initial recognition and their subsequent measurement, at their historical cost, restated for inflation when appropriate, less the corresponding depreciation and any loss due to impairment.

The amounts of advances paid to the aircraft manufacturers are capitalized by the Company under Construction in progress until they are received.

Subsequent costs (replacement of components, improvements, extensions, etc.) are included in the value of the initial asset or are recognized as a separate asset, only when it is probable that the future economic benefits associated with the elements of property, plant and equipment, will flow to the Company and the cost of the item can be determined reliably. The value of the replaced component is written off. The rest of the repairs and maintenance are charged to income when they are incurred.

The depreciation of the Property, plant and equipment is calculated using the linear method over their estimated technical useful lives; except in the case of certain technical components which are depreciated on the basis of cycles and hours flown. This charge is recognized in the captions "Cost of sale" and "Administrative expenses".

The residual value and the useful life of assets are reviewed and adjusted, if necessary, once a year. Useful lives are detailed in Note 16 (d).

When the value of an asset exceeds its estimated recoverable amount, its value is immediately reduced to its recoverable amount.

Losses and gains from the sale of property, plant and equipment are calculated by comparing the consideration with the book value and are included in the consolidated statement of income.

2.5. Intangible assets other than goodwill

(a) Airport slots and Loyalty program

Airport slots and the Loyalty program correspond to intangible assets with indefinite useful lives and are annually tested for impairment as an integral part of the CGU Air Transport.

Airport Slots correspond to an administrative authorization to carry out operations of arrival and departure of aircraft, at a specific airport, within a certain period of time.

The Loyalty program corresponds to the system of accumulation and exchange of points that is part of TAM Linhas Aereas S.A.

(b) Computer software

Licenses for computer software acquired are capitalized on the basis of the costs incurred in acquiring them and preparing them for using the specific software. These costs are amortized over their estimated useful lives, for which the Company has defined useful lives between 3 and 10 years.

Expenses related to the development or maintenance of computer software which do not qualify for capitalization, are shown as an expense when incurred. The personnel costs and other costs directly related to the production of unique and identifiable computer software controlled by the Company, are shown as intangible Assets other than Goodwill when they have met all the criteria for capitalization.

2.6. Borrowing costs

Interest costs incurred for the construction of any qualified asset are capitalized over the time necessary for completing and preparing the asset for its intended use. Other interest costs are recognized in the consolidated statement of income by function when accrued.

2.7. Losses for impairment of non-financial assets

Intangible assets that have an indefinite useful life are not subject to amortization and are tested annually for impairment, or more frequently if events or changes in circumstances indicate that they might be impaired. Assets subject to amortization are tested for impairment losses whenever any event or change in circumstances indicates that the carrying amount may not be recoverable. An impairment loss is recognized for the excess of the carrying amount of the asset over its recoverable amount. The recoverable amount is the fair value of an asset less the costs of sale or the value in use, whichever is greater. For the purpose of evaluating impairment losses, assets are grouped at the lowest level for which there are largely independent cash inflows (cash generating unit. Non-financial assets, other than goodwill, that would have suffered an impairment loss are reviewed if there are indicators of reversal of losses. Impairment losses are recognized in the consolidated statement of income by function under "Other gains (losses)".

2.8. Financial assets

The Company classifies its financial assets in the following categories: at fair value (either through other comprehensive income, or through gains or losses), and at amortized cost. The classification depends on the business model of the entity to manage the financial assets and the contractual terms of the cash flows.

The group reclassifies debt investments when, and only when, it changes its business model to manage those assets.

In the initial recognition, the Company measures a financial asset at its fair value plus, in the case of a financial asset classified at amortized cost, the transaction costs that are directly attributable to the acquisition of the financial asset. Transaction costs of financial assets accounted for at fair value through profit or loss are recorded as expenses in the consolidated statement of income by function.

(a) Debt instruments

The subsequent measurement of debt instruments depends on the group's business model to manage the asset and cash flow characteristics of the asset. The Company has two measurement categories in which the group classifies its debt instruments:

Amortized cost: the assets held for the collection of contractual cash flows where those cash flows represent only payments of principal and interest are measured at amortized cost. A gain or loss on a debt investment that is subsequently measured at amortized cost and is not part of a hedging relationship is recognized in income when the asset is derecognized or impaired. Interest income from these financial assets is included in financial income using the effective interest rate method.

Fair value through profit or loss: assets that do not meet the criteria of amortized cost or fair value through other comprehensive income are measured at fair value through profit or loss. A gain or loss on a debt investment that is subsequently measured at fair value through profit or loss and is not part of a hedging relationship is recognized in profit or loss and is presented net in the consolidated statement of income by function within other gains / (losses) in the period or exercise in which it arises.

(b) Equity instruments

Changes in the fair value of financial assets at fair value through profit or loss are recognized in other gains / (losses) in the consolidated statement of income by function as appropriate.

The Company evaluates in advance the expected credit losses associated with its debt instruments recorded at amortized cost. The applied impairment methodology depends on whether there has been a significant increase in credit.

2.9. Derivative financial instruments and embedded derivatives

Derivative financial instruments and hedging activities

Initially at fair value on the date on which the derivative contract was made and are subsequently valued at their fair value. The method to recognize the resulting loss or gain depends on whether the derivative designated as a hedging instrument and, if so, the nature of the item being hedged.

The Company designates certain derivatives as:

(a) Hedge of an identified risk associated with a recognized liability or an expected highly- probable transaction (cash-flow hedge), or

(b) Derivatives that do not qualify for hedge accounting.

At the beginning of the transaction, the Company documents the economic relationship between the hedged items existing between the hedging instruments and the hedged items, as well as its objectives for risk management and the strategy to carry out various hedging operations. The Company also documents its assessment, both at the beginning and on an ongoing basis, as to whether the derivatives used in the hedging transactions are highly effective in offsetting the changes in the fair value or cash flows of the items being hedged.

The total fair value of the hedging derivatives is booked as Other non-current financial asset or liability if the remaining maturity of the item hedged is over 12 months, and as an Other current financial asset or liability if the remaining term of the item hedged is less than 12 months. Derivatives not booked as hedges are classified as Other financial assets or liabilities.

(a) Cash flow hedges

The effective portion of changes in the fair value of derivatives that are designated and qualify as cash flow hedges is shown in the statement of other comprehensive income. The loss or gain relating to the ineffective portion is recognized immediately in the consolidated statement of income by function under other gains (losses). Amounts accumulated in equity are reclassified to profit or loss in the periods or exercise when the hedged item affects profit or loss. When these amounts correspond to hedging derivatives of highly probable items that give rise to non-financial assets or liabilities, in which case, they are recorded as part of the non-financial assets or liabilities.

For fuel price hedges, the amounts shown in the statement of other comprehensive income are reclassified to results under the line-item Cost of sales to the extent that the fuel subject to the hedge is used.

Gains or losses related to the effective part of the change in the intrinsic value of the options are recognized in the cash flow hedge reserve within equity. Changes in the time value of the options related to this part are recognized within Other Consolidated Comprehensive Income in the costs of the hedge reserve within equity.

When a hedging instrument matures, is sold, or fails to meet the requirements to be accounted for as a hedge, any gain or loss accumulated in the statement of Other comprehensive income until that moment, remains in the statement of other comprehensive income and is reclassified to the consolidated statement of income when the hedged transaction is finally recognized.

When it is expected that the hedged transaction is no longer going to occur, the gain or loss accumulated in the statement of other comprehensive income is taken immediately to the consolidated statement of income by function as “Other gains (losses)”.

(b) Derivatives not booked as a hedge

The changes in fair value of any derivative instrument that is not booked as a hedge are shown immediately in the consolidated statement of income in “Other gains (losses)”.

Embedded derivatives

The Company assesses the existence of embedded derivatives in financial instrument contracts. Derivatives embedded in non-derivative host contracts are treated as separate derivatives when they meet the definition of a derivative, their risks and characteristics are not closely related to those of the host contracts and the contracts are not measured at FVTPL as a whole. LATAM Airlines Group S.A. has determined that no embedded derivatives currently exist.

2.10. Inventories

Inventories, are shown at the lower of cost and their net realizable value. The cost is determined on the basis of the weighted average cost method (WAC). The net realizable value is the estimated selling price in the normal course of business, less estimated costs necessary to make the sale.

2.11. Trade and other accounts receivable

Commercial accounts receivable are initially recognized at their fair value and subsequently at their amortized cost in accordance with the effective rate method, less the provision for impairment according to the model of the expected credit losses. The Company applies the simplified approach permitted by IFRS 9, which requires that expected lifetime losses be recognized upon initial recognition of accounts receivable.

In the event that the Company transfers its rights to any financial asset (generally accounts receivable) to a third party in exchange for a cash payment, the Company evaluates whether all risks and rewards have been transferred, in which case the account receivable is derecognized.

The existence of significant financial difficulties on the part of the debtor, the probability that the debtor goes bankrupt or financial reorganization are considered indicators of a significant increase in credit risk.

The carrying amount of the asset is reduced as the provision account is used and the loss is recognized in the consolidated income statement under "Cost of sales". When an account receivable is written off, it is regularized against the provision account for the account receivable.

2.12. Cash and cash equivalents

Cash and cash equivalents include cash and bank balances, time deposits in financial institutions, and other short-term and highly liquid investments and a low risk of loss of value.

2.13. Capital

The common shares are classified as net equity.

Incremental costs directly attributable to the issuance of new shares or options are shown in net equity as a deduction from the proceeds received from the placement of shares.

2.14. Trade and other accounts payables

Trade payables and other accounts payable are initially recognized at fair value and subsequently at amortized cost.

2.15. Interest-bearing loans

Financial liabilities are shown initially at their fair value, net of the costs incurred in the transaction. Later, these financial liabilities are valued at their amortized cost; any difference between the proceeds obtained (net of the necessary arrangement costs) and the repayment value, is shown in the consolidated statement of income during the term of the debt, according to the effective interest rate method.

Financial liabilities are classified in current and non-current liabilities according to the contractual payment dates of the nominal principal and compliance with contractual agreements at the closing date of these financial statements.

Convertible Notes

The component parts of the convertible notes issued by LATAM Airlines Group S.A. are classified separately as financial liabilities and equity in accordance with the substance of the contractual arrangements and the definitions of a financial liability and an equity instrument.

At the date of issue, the fair value of the liability component is estimated using the prevailing market interest rate for similar non-convertible instruments. This amount is recorded as a liability on an amortized cost basis using the effective interest method until extinguished upon conversion or at the instrument's maturity date. The conversion option classified as equity is determined by the deducting the amount of the liability component from the fair value of the compound instrument as a whole. This is recognized and included in other equity, net of income tax effects. and is not subsequently remeasured. In addition, the conversion option classified as equity will remain in other equity until the conversion option is exercised, in which case, the balance recognized in other equity will be transferred to share capital. Where the conversion option remains unexercised at maturity date of the convertible bond, the balance recognized in other equity will be transferred to retained earnings. No gain or loss is recognized in profit or loss upon conversion or expiration of the conversion option.

Transaction costs that relate to the issue of the convertible notes are allocated to the liability and equity components in proportion to the allocation of the gross proceeds. Transaction costs relating to the equity component are charged directly to equity.

2.16. Current and deferred taxes

The tax expense for the period or exercise comprises income and deferred taxes.

The current income tax expense is calculated based on tax laws enacted at the date of the statement of financial position, in the countries in which the subsidiaries and associates operate and generate taxable income.

Deferred taxes are recognized on the temporary differences arising between the tax bases of assets and liabilities and their carrying amounts in the consolidated financial statements. When deferred taxes arise from the initial recognition of a liability or an asset in a transaction other than a business combination, which at the time of the transaction does not affect either the accounting result or the tax profit or loss, they are recorded. Deferred tax is determined using the tax rates (and laws) that have been enacted or substantially enacted at the date of the consolidated statements of financial position and are expected to apply when the related deferred tax asset is realized or the deferred tax liability discharged.

Deferred tax assets are recognized only to the extent it is probable that the future taxable profit will be available against which the temporary differences can be utilized.

The tax (current and deferred) is recognized in the statement of income by function, unless it relates to an item recognized in other comprehensive income, directly in equity or arises from a business combination. In this case the tax is also recognized in other comprehensive income or, directly in the statement of income by function, respectively.

Deferred tax assets and liabilities are offset if, and only if:

(a) there is a legally enforceable right to set off current tax assets and liabilities, and

(b) the deferred tax assets and liabilities relate to income taxes levied by the same taxation authority on either: (i) the same taxable entity, or (ii) different taxable entities which intend to settle current tax liabilities and assets on a net basis, or to realize the assets and settle the liabilities simultaneously, in each future period in which significant amounts of deferred tax liabilities or assets are expected to be settled or recovered.

LATAM Airlines Group S.A has evaluated the potential impact derived from the implementation of the so-called “GloBE or Pillar Two rules”, through which multinational groups are expected to pay a minimum effective tax rate of 15%. Based on the analysis carried out, we have concluded that, either because they fall outside the scope of the GloBE Rules (as they do not meet the criteria to be considered a “Constituent Entity” for the purposes of the Pillar) or they are located in jurisdictions that do not have implemented such GloBE Rules, no entity, permanent establishment or vehicle of the LATAM Group will have a financial impact due to the GloBE Rules in fiscal year 2024. The LATAM Group constantly evaluates these potential impacts,

including the recent Law 15.079/2024 published in Brazil during the month of December, which makes definitive Provisional Measure No. 1.262/2024 published on October 3, 2024 by the Federal Government. This law introduces the Pillar Two rules in the country without relevant changes with respect to the initial provisional measure, incorporating certain aspects of the GloBE rules into Brazilian tax legislation. The new rules in Brazil will come into effect in fiscal year 2025. At the closing of these financial statements, the group does not present expenses (income) for current taxes related to the income tax of Pillar Two.

LATAM Airlines Group S.A. and its Subsidiaries have adopted the exception of paragraph 4A of IAS 12, incorporated in the amendment published on May 23, 2023, relating to the recognition and disclosure of deferred tax assets and liabilities related to Pillar Two income taxes.

2.17. Employee benefits

(a) Personnel vacations

The Company recognizes the expense for personnel vacations on an accrual basis.

(b) Share-based compensation

The compensation plans implemented based on the value of the shares of the Company are recognized in the consolidated financial statements in accordance with IFRS 2: Share-based payments, for cash settled awards the fair value, updated as of the closing date of each reporting period or exercise, is recorded as a liability with charge to remuneration.

(c) Post-employment and other long-term benefits

Provisions are made for these obligations by applying the method of the projected unit credit method, and considering estimates of future permanence, mortality rates and future wage increases determined on the basis of actuarial calculations. The discount rates are determined by reference to market interest-rate curves. Actuarial gains or losses are shown in other comprehensive income.

(d) Incentives

The Company has an annual incentives plan for its personnel for compliance with objectives and individual contribution to the results. The incentives eventually granted consist of a given number or portion of monthly remuneration and the provision is made on the basis of the amount estimated for distribution.

(e) Termination benefits

The group recognizes termination benefits at the earlier of the following dates: (a) when the group terminates the employee relationship; and (b) when the entity recognizes costs for a restructuring that is within the scope of IAS 37 and involves the payment of terminations benefits.

2.18. Provisions

Provisions are recognized when:

- (i) The Company has a present legal or constructive obligation as a result of a past event;
- (ii) It is probable that payment is going to be required to settle an obligation; and
- (iii) A reliable estimate of the obligation amount can be made.

2.19. Revenue from contracts with customers

(a) Transportation of passengers and cargo

The Company recognizes the sale for the transportation service as a deferred income liability, which is recognized as income when the transportation service has been provided or expired. In the case of air transport services sold by the Company and that will be made by other airlines, the liability is reduced when they are remitted to said airlines. The Company periodically reviews whether it is necessary to make an adjustment to deferred income liabilities, mainly related to returns, changes, among others.

Compensations granted to clients for changes in the levels of services or billing of additional services such as additional baggage, change of seat, among others, are considered modifications of the initial contract, therefore, they are deferred until the corresponding service is provided.

(b) Expiration of air tickets

The Company estimates on a monthly basis the probability of expiration of air tickets, with refund clauses, based on their history of use. Air tickets without a refund clause expire on the date of the flight in case the passenger does not show up.

(c) Costs associated with the contract

The costs related to the sale of air tickets are capitalized and deferred until the moment of providing the corresponding service. These assets are included under the heading "Other current non-financial assets" in the Consolidated Classified Statement of Financial Position.

(d) Frequent passenger program

The Company maintains the following loyalty programs: LATAMPASS's and LATAMPASS's Brazil, whose objective is building customer loyalty through the delivery of miles or points.

These programs give their frequent passengers the possibility of earning LATAMPASS's miles or points, which grant the right to a selection of both air and non-air awards. Additionally, the Company sells the LATAMPASS miles or points to financial and non-financial partners through commercial alliances to award miles or points to their customers.

To reflect the miles and points earned, the loyalty program mainly includes two types of transactions that are considered revenue arrangements with multiple performance obligations: (1) Passenger Ticket Sales Earning miles or points (2) miles or points sold to financial and non-financial partner (*).

(*) The current contract with the financial partner in Chile will end on December 31, 2025, and the Company is evaluating alternatives that, in the best interest of the company, contribute to further improve the LATAMPASS Program and its partners.

(1) Passenger Ticket Sales Earning Miles or Points.

In this case, the miles or points are awarded to customers at the time that the company performs the flight.

To value the miles or points earned with travel, we consider the quantitative value a passenger receives by redeeming miles for a ticket rather than paying cash, which is referred to as Equivalent Ticket Value ("ETV"). Our estimate of ETV is adjusted for miles and points that are not likely to be redeemed ("breakage").

The balance of miles and points that are pending to redeem are included within deferred revenue.

(2) Miles sold to financial and non-financial partners

To value the miles or points earned through financial and non-financial partners, the performance obligations with the client are estimated separately. To calculate these performance obligations, different components that add value in the commercial contract must be considered, such as marketing, advertising and other benefits, and finally the value of the points awarded to customers based on our ETV. The value of each of these components is finally allocated in proportion to their relative prices. The performance obligations associated with the valuation of the points or miles earned become part of the Deferred Revenue, and the remaining performance obligations are recorded as revenue when the miles or points are delivered to the client.



When the miles and points are exchanged for products and services other than the services provided by the Company, the income is recognized immediately; when the exchange is made for air tickets of any airline of LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries, the income is deferred until the air transport service is provided.

The miles and points that the Company estimates will not be exchanged are recognized in the results based on the consumption pattern of the miles or points effectively exchanged by customers. The Company uses statistical models to estimate the probability of exchange, which is based on historical patterns and projections.

2.20. Leases

The Company recognizes contracts that meet the definition of a lease as a right of use asset and a lease liability on the date when the underlying asset is available for use.

Right of use assets are measured at cost including the following:

- The amount of the initial measurement of the lease liability;
- Lease payment made at or before commencement date;
- Initial direct costs, and
- Restoration costs.

The right of use assets are recognized in the statement of financial position in Property, plant and equipment.

Lease liabilities include the net present value of the following payments:

- Fixed payments including in substance fixed payment.
- Variable lease payments that depend on an index or a rate;
- The exercise price of a purchase option, if it is reasonably certain that the option will be exercised.

The discount rate that LATAM Airlines Group S.A. uses is the interest rate implicit in the lease, if that rate can be readily determined. This is the rate of interest that causes the present value of (a) lease payments and (b) the unguaranteed residual value to equal the sum of (i) the fair value of the underlying asset and (ii) any initial direct costs of the lessor.

LATAM Airlines Group S.A. uses its incremental borrowing rate if the interest rate implicit in the lease cannot be readily determined.

Lease liabilities are recognized in the statement of financial position under “Other financial liabilities, current or non-current”.

Interest accrued on financial liabilities is recognized in the consolidated statement of income in "Financial costs".

Principal and interest are present in the consolidated cash flow as "Payments of lease liability" and "Interest paid", respectively, within financing cash flows.

Payments associated with short-term leases without purchase options and leases of low-value assets are recognized on a straight-line basis in profit or loss at the time of accrual. Those payments are presented within operating cash flows.

The Company analyzes the financing agreements of aircraft, mainly considering characteristics such as:

(a) That the Company initially acquired the aircraft or took an important part in the process of direct acquisition with the manufacturers.

(b) Due to the contractual conditions, it is virtually certain that the Company will execute the purchase option of the aircraft at the end of the lease term.

Since these financing agreements are “substantially purchases” and not leases, the related liability is considered as a financial debt classified under IFRS 9 and continues to be presented within the “Other financial liabilities” described in Note 18. On the other hand, the aircraft are presented in Property, Plant and Equipment, as described in Note 16, as “own aircraft”.

The Group qualifies as sale and lease transactions, operations that lead to a sale according to IFRS 15. More specifically, a sale is considered as such if there is no option to purchase the goods at the end of the lease term.

If the sale by the seller-lessee is classified as a sale in accordance with IFRS 15, the underlying asset is derecognized, and a right-of-use asset equal to the portion retained proportionally of the amount of the asset is recognized.

If the sale by the seller-lessee is not classified as a sale in accordance with IFRS 15, the transferred assets are kept in the financial statements and a financial liability equal to the sale price is recognized (received from the buyer-lessor).

2.21. Non-current assets or disposal groups classified as held for sale

Non-current assets (or disposal groups) classified as assets held for sale are shown at the lesser of their book value and the fair value less costs to sell.

2.22. Maintenance

The costs incurred for scheduled heavy maintenance of the aircraft’s fuselage and engines are capitalized and depreciated until the next maintenance. The depreciation rate is determined on technical grounds, according to the use of the aircraft expressed in terms of cycles and flight hours.

In case of aircraft include in property, plant and equipment, these maintenance cost are capitalized as Property, plant and equipment, while in the case of aircraft on right of use, a liability is accrued based on the use of the main components is recognized, since a contractual obligation with the lessor to return the aircraft on agreed terms of maintenance levels exists. These are recognized as Cost of sales.

Additionally, some contracts that comply with the definition of lease establish the obligation of the lessee to make deposits to the lessor as a guarantee of compliance with maintenance and return conditions. These deposits, often called maintenance reserves, accumulate until a major maintenance is performed; and once done, recovery is requested to the lessor. At the end of the contract period, there is comparison between the reserves that have been paid and required return conditions, and compensation between the parties are made if applicable.

The unscheduled maintenance of aircraft and engines, as well as minor maintenance, are charged to results as incurred.

2.23. Environmental costs

Disbursements related to environmental protection are charged to results when incurred or accrue.

NOTE 3 - FINANCIAL RISK MANAGEMENT

3.1. Financial risk factors

The Company is exposed to different financial risks: (a) market risk, (b) credit risk, and (c) liquidity risk. The risk management of the Company aims to minimize the adverse effects of financial risks affecting the company.

(a) Market risk

Due to the nature of its operations, the Company has exposure to market factors such as: (i) fuel-price risk, (ii) exchange -rate risk (FX), and (iii) interest -rate risk.

The Company has developed manuals and procedures to manage the market risk, which goal is to identify, quantify, monitor and mitigate the adverse effects of changes in market factors mentioned above.

For the foregoing, Management monitors the evolution of fuel price levels, exchange rates and interest rates, quantifies their exposures and their risk, and develops and executes hedging strategies.

(i) Fuel-price risk

Exposure:

For the execution of its operations, the Company purchases a fuel called Jet Fuel grade 54 USGC, which is subject to the fluctuations of international fuel prices.

Mitigation:

To hedge the fuel-price risk exposure, the Company operates with derivative instruments (swaps and options) whose underlying assets may be different from Jet Fuel, such as West Texas Intermediate (“WTI”) crude, Brent (“BRENT”) crude and distillate Heating Oil (“HO”), which may have a high correlation with Jet Fuel and greater liquidity.

Fuel Hedging Results:

During the period ended December 31, 2024, the Company recognized losses of US\$(18.1) million for fuel hedging net of premiums in the costs of sales for the year. During the period ended December 31, 2023, the Company recognized gains of US\$15.7 million for fuel hedging net of premiums in the costs of sales for the year.

As of December 31, 2024, the market value of the fuel positions amounted to US\$7.7 million (positive). At the end of December 2023, this market value was US\$22.1 million (positive).

The following tables show the level of hedge for different periods:

Positions as of December 31, 2024 (*)	Maturities				
	Q125	Q225	Q325	Q425	Total
Percentage of coverage over the expected volume of consumption	51%	47%	34%	30%	41%

Positions as of December 31, 2023 (*)	Maturities				
	Q124	Q224	Q324	Q424	Total
Percentage of coverage over the expected volume of consumption	35%	32%	30%	22%	30%

(*) The percentage shown in the table considers all the hedging instruments (swaps and options).

Sensitivity analysis

A drop in fuel price positively affects the Company through a reduction in costs. However, also negatively affects contracted positions as these are acquired to protect the Company against the risk of a rise in price. Therefore, the policy is to maintain a hedge-free percentage in order to be competitive in the event of a drop in price.

The current hedge positions are booked as cash flow hedge contracts, so a variation in the fuel price has an impact on the Company’s net equity.

The following table shows the sensitivity of financial instruments according to reasonable changes in the price of fuel and their effect on equity.

The calculations were made considering a parallel movement of US\$5 per barrel in the underlying reference price curve at the end of December 2024 and the end of December 2023. The projection period was defined until the end of the last fuel hedging contract in force, being the last business day of the second half of 2025.

Benchmark price (US\$ per barrel)	Positions as of December 31, 2024 effect on Equity (MU\$)	Positions as of December 31, 2023 effect on Equity (MU\$)
+5	+15.7	+10.8
-5	-12.8	-10.7

Given the fuel hedging structure as of the fourth quarter of 2024, which considers a portion free of hedges, a vertical drop of 5 dollars in the JET reference price (considered as the monthly daily average), would have meant an impact of approximately US\$156.7 million lower fuel cost. For the same period, a vertical rise of 5 dollars in the JET reference price (considered as the monthly daily average), would have meant an approximate impact of US\$138.1 million in higher fuel costs.

(ii) Foreign exchange rate risk:

Exposure:

The functional currency of the financial statements of the parent company is the US dollar, so that the risk of the Transactional and Conversion exchange rate arises mainly from the Company's business, strategic and accounting operating activities that are expressed in a monetary unit other than the functional currency.

The subsidiaries of LATAM are also exposed to foreign exchange risk whose impact affects the Company's Consolidated Income.

The largest operational exposure to LATAM's exchange risk comes from the concentration of businesses in Brazil, which are mostly denominated in Brazilian real (R\$), and are actively managed by the Company.

At a lower concentration, the Company is also exposed to the fluctuation of other currencies, such as: Euro, Pound sterling, Australian dollar, Colombian peso, Chilean peso, Argentine peso, Paraguayan guarani, Mexican peso, Peruvian Sol and New Zealand dollar.

Mitigation:

The Company mitigates currency risk exposures by contracting hedging or non-hedging derivative instruments or through natural hedges or execution of internal operations.

Exchange Rate Hedging Results (FX):

As of December 31, 2024, the Company recognized gains of US\$10.0 million for FX hedging derivatives net of premiums reflected in exchange rate. At the end of December of 2023, the Company recognized losses for US\$10.1 million for FX hedging derivatives in exchange rate.

As of December 31, 2024, the market value of hedging FX derivative positions is US\$3.1 million (positive). As of December 31, 2023, the market value of the hedging FX derivative positions was US\$1.5 million (negative). As of December 31, 2024, the Company has current hedging FX derivatives for US\$165 million. . As of December 31, 2023, the Company held hedging FX derivatives of US\$404 million.

Sensitivity analysis:

A depreciation of the R\$/US\$ exchange rate, negatively affects the Company's operating cash flows, however, also positively affects the value of the positions of derivatives contracted.

The following table shows the sensitivity of current hedging FX derivative instruments according to reasonable changes in the exchange rate and its effect on equity.

Appreciation (depreciation) of R\$/US\$	Effect on equity as of December 31, 2024 (MU\$)	Effect on equity as of December 31, 2023 (MU\$)
-10%	-3.6	-10.0
+10%	+1.0	+19.0

Impact of Exchange rate variation in the Consolidated Income Statements (Foreign exchange gains/losses).

In the case of TAM S.A., whose functional currency is the Brazilian real, a large part of its assets and liabilities is expressed in US dollars. Therefore, when converting financial assets and liabilities, from US dollar to Brazilian reais, they have an impact on the result of TAM S.A., which is consolidated in the Company's Income Statement.

In order to reduce the impact on the Company's result caused by appreciations or depreciations of R\$/US\$, the Company carries out internal operations to reduce the net exposure in US\$ for TAM S.A.

The following table shows the impact of the Exchange Rate variation on the Consolidated Income Statement when the R\$/US\$ exchange rate appreciates or depreciates by 10%:

Appreciation (depreciation) of R\$/US\$	Effect on Income Statement for the year ended December 31, 2024 (MUSS)	Effect on Income Statement for the year ended December 31, 2023 (MUSS)
-10%	-54.7	+6.6
+10%	+54.7	-6.6

Impact of the exchange rate variation in the Equity, from translating the subsidiaries financial statements into US Dollars (Cumulative Translate Adjustment).

Since the functional currency of TAM S.A. and Subsidiaries is the Brazilian real, the Company presents the effects of the exchange rate fluctuations in Other comprehensive income (Cumulative Translation Adjustment) by converting the Statement of financial position and Income statement of TAM S.A. and Subsidiaries from their functional currency to the U.S. dollar, which is the presentation currency of the consolidated financial statement of LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries.

The following table shows the impact on the Cumulative Translation Adjustment included in Other comprehensive income recognized in Total equity in the case of an appreciation or depreciation of 10% in the exchange rate R\$/US\$:

Appreciation (depreciation) of R\$/US\$	Effect at December 31, 2024 MUSS	Effect at December 31, 2023 MUSS
-10%	+318.51	+327.01
+10%	-260.60	-267.56

(iii) Interest -rate risk:

Exposure:

The Company has exposure to fluctuations in interest rates affecting the future cash flows of the assets, and current and future financial liabilities.

The Company is mainly exposed to the Secured Overnight Financing Rate (“SOFR”) and other less relevant interest rates such as Brazilian Interbank Certificates of Deposit (“CDF”) .

Of the company's financial debt subject to variable rates, all of the contracts maintain exposure to the SOFR reference rate.

Mitigation:

Currently, 76% (50% as of December 31, 2023) of the debt is fixed against fluctuations in interest rates. The variable debt is indexed to the reference rate based on SOFR.

Likewise, most of the company's liquidity is denominated in US dollars and indexed to a return rate similar and with a similar fluctuation to the SOFR rate, which helps reduce exposure.

Rate Hedging Results:

During the period ended December 31, 2024, the Company did not recognize any losses for premiums paid. At the end of December of 2023, losses of US\$1.8 million were recognized corresponding to the recognition in profit for premiums paid.

As of December 31, 2024, the value of the interest rate derivative positions corresponding to operating leases to fix the income of future plane arrivals amounted to US\$4.68 million (negative), at the end of December 2023 the Company did not have interest rate derivatives outstanding.

As of December 31, 2024, the Company recognized an increase in the right-of-use asset due to the expiration of derivatives associated with some aircraft leases amounted to US\$ 0.1 million (negative). As of December 31, 2023, the Company recognized a decrease in the right-of-use asset due to the expiration of derivatives for US\$14.9 million associated with the aircraft lease. On this same date, a lower depreciation expense of the right-of-use asset for US\$1.9 million (positive) was recognized. At the end of December of 2023, the Company recognized US\$1.1 (positive) million for this same concept.

As of December 31, 2024, the Company settled derivatives associated with hedges of leased aircraft for US\$0.1 million (negative)

Sensitivity analysis:

The following table shows the sensitivity of changes in financial obligations that are not hedged against interest-rate variations. These changes are considered reasonably possible, based on current market conditions each date.

Increase (decrease) of future curve SOFR rate	Positions as of December 31, 2024 effect on Income (Loss) before taxes (MUSS)	Positions as of December 31, 2023 effect on Income (Loss) before tax (MUSS)
+100 basis points	-9.28	-20.27
-100 basis points	+9.28	+20.27

A large part of the derivatives of current rates are recorded as cash flow hedge contracts, therefore, a variation in interest rates has an impact on the market value of the derivatives, whose changes affect the equity of the entity.

Increase (decrease) interest rate curve	Positions as of December 31, 2024 effect on equity (MUSS)	Positions as of December 31, 2023 effect on equity (MUSS)
+100 basis points	+5.9	—
-100 basis points	-6.3	—

The calculations were made by vertically increasing (decreasing) 100 basis points of the interest rate curve, both scenarios being reasonably possible according to historical market conditions.

The sensitivity calculation hypothesis must assume that the forward curves of interest rates will not necessarily reflect the real value of the compensation of the flows. In addition, the interest rate structure is dynamic over time.

During the period ended December 31, 2024, the Company did not record any losses for ineffectiveness in the consolidated income statement for this type of coverage.

(b) Credit risk

Credit risk occurs when the counterparty does not comply with its obligations to the Company under a specific contract or financial instrument, resulting in a loss in the market value of a financial instrument (only financial assets, not liabilities). The customer portfolio as of December 31, 2024 has experienced an decrease by 4% compared to the balance as of December 31, 2023, mainly due to an decrease in passenger transportation

operations (travel agencies and corporate) that decrease by 2% in its sales, mainly affecting the payment methods credit card 2%, and cash sales 1%. In relation to the cargo business, it presented a increase in its operations of 14% compared to December 2023. There was special consideration for the Expected Credit Loss calculation for the clients with balance at the year end that management considered risky. The Expected Credit Loss at the end of December 2024 had a decrease 14% compared to the end of December 2023, as a result of the decrease in the portfolio due to collection, and due to the application of write-offs.

The Company is exposed to credit risk due to its operational activities and its financial activities, including deposits with banks and financial institutions, investments in other types of instruments, exchange rate transactions and derivatives contracts.

To reduce the credit risk related to operational activities, the company has implemented credit limits to limit the exposure of its debtors, which are permanently monitored for the LATAM network, when deemed necessary, agencies have been blocked for cargo and passenger businesses.

(i) Financial activities

Cash surpluses that remain after the financing of assets necessary for the operation are invested according to credit limits approved by the Company’s Board, mainly in time deposits with different financial institutions, private investment funds and short-term mutual funds. These investments are booked as Cash and cash equivalents and other current financial assets.

In order to reduce counterparty risk and to ensure that the risk assumed is known and managed by the Company, investments are diversified among different banking institutions (both local and international). The Company evaluates the credit standing of each counterparty and the levels of investment, based on (i) its credit rating, and (ii) investment limits according to the Company’s level of liquidity. According to these two parameters, the Company chooses the most restrictive parameter of the previous two and based on this, establishes limits for operations with each counterparty.

The Company has no guarantees to mitigate this exposure.

(ii) Operational activities

The Company has four large sales “clusters”: travel agencies, cargo agents, airlines and credit-card administrators. The first three are governed by International Air Transport Association (“IATA”), international organization comprising most of the airlines that represent over 90% of scheduled commercial traffic and one of its main objectives is to regulate the financial transactions between airlines and travel agents and cargo. When an agency or airline does not pay their debt, it is excluded from operating with IATA’s member airlines. In the case of credit-card administrators, they are fully guaranteed by 100% by the issuing institutions.

Under certain of the Company’s credit card processing agreements, the financial institutions have the right to require that the Company maintain a reserve equal to a portion of advance ticket sales that have been processed by that financial institution, but for which the Company has not yet provided the air transportation. Additionally, the financial institutions have the ability to require additional collateral reserves or withhold payments related to receivables to be collected if increased risk is perceived related to liquidity covenants in these agreements or negative balances occur.

The exposure consists of the term granted, which fluctuates between 1 and 45 days.

One of the tools the Company uses for reducing credit risk is to participate in global entities related to the industry, such as IATA, Billing Settlement Plan (“BSP”), Cargo Account Settlement Systems (“CASS”), IATA Clearing House (“ICH”) and banks (credit cards). These institutions fulfill the role of collectors and distributors between airlines and travel and cargo agencies. In the case of the Clearing House, it acts as an offsetting entity between airlines for the services provided between them. A reduction in term and implementation of guarantees has been achieved through these entities.

The sales invoicing of TAM Linhas Aéreas S.A. related with cargo agents for domestic transportation in Brazil is done directly by TAM Linhas Aereas S.A.

Credit quality of financial assets

The external credit evaluation system used by the Company is provided by IATA. Internal systems are also used for particular evaluations or specific markets based on trade reports available on the local market. The

internal classification system is complementary to the external one, i.e. for agencies or airlines not members of IATA, the internal demands are greater.

To reduce the credit risk associated with operational activities, the Company has established credit limits to mitigate the exposure of their debtors which are monitored permanently . The bad-debt rate in the principal countries where the Company has a presence is insignificant.

(c) Liquidity risk

Liquidity risk represents the risk that the Company does not have sufficient funds to pay its obligations.

Due to the cyclical nature of its business, the operation and investment needs, along with the need for financing, the Company requires liquid funds, defined as Cash and cash equivalents plus other short-term financial assets, to meet its payment obligations.

The balance of liquid funds, future cash generation and the ability to obtain financing, provide the Company with alternatives to meet future investment and financing commitments.

As of December 31, 2024, the balance of liquid funds is US\$1,958 million ((US\$1,715 million as of December 31, 2023), which are invested in short-term instruments through financial entities with a high credit rating classification.

As of December 31, 2024, LATAM maintains three Revolving Credit Facility for a total of US\$1,850 million, one for an amount of US\$800 million, another for an amount of US\$750 million and the last one for US\$300 million. The first two are fully available whilst the third has US\$25 million undrawn and available. With this, the sum of the three committed credit lines amounts to a total of US\$1,575 million. The first of these lines is secured by and subject to the availability of certain collateral (i.e. aircraft, engines and spare parts). The second one, is secured by certain intangibles assets of the Company, which are shared with both international bonds. The third is collateralized by spare engines. (See Note 31)

Class of liability for the analysis of liquidity risk ordered by date of maturity as of December 31, 2024
Debtor: LATAM Airlines Group S.A. Tax No. 89.862.200-2 Chile.

Tax No.	Creditor	Creditor country	Currency	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total	Nominal value	Amortization	Annual	
				ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$				Effective rate	Nominal rate
												%	%
Obligations with the public													
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	UF	—	2,970	5,889	5,889	167,830	182,578	147,217	To the expiration	2.00	2.00
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	U.S.A.	US\$	—	203,875	407,750	1,107,750	1,455,125	3,174,500	2,100,000	To the expiration	10.69	9.71
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	—	—	—	—	6	6	3	To the expiration	1.00	1.00
Guaranteed obligations													
0-E	BNP PARIBAS	U.S.A.	US\$	5,996	17,263	45,343	43,928	104,940	217,470	159,624	Quarterly	6.03	6.03
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	U.S.A.	US\$										
				5,770	17,015	43,945	41,683	33,697	142,110	115,727	Quarterly/Monthly	7.73	7.73
0-E	BOCOMM	Ireland	US\$	2,724	8,158	20,911	19,790	110,277	161,860	100,000	Quarterly	6.42	6.42
Other guaranteed obligation													
0-E	EXIM BANK	U.S.A.	US\$	5,447	16,392	43,700	38,590	14	104,143	99,109	Quarterly	2.29	2.05
0-E	CREDIT AGRICOLE	France	US\$	4,097	13,097	35,021	292,571	—	344,786	275,012	To the expiration	6.63	6.63
Financial lease													
0-E	NATIXIS	France	US\$	10,319	29,916	77,088	112,238	24,493	254,054	191,383	Quarterly	6.73	6.73
0-E	US BANK	U.S.A.	US\$	11,210	6,710	—	—	—	17,920	17,492	Quarterly	4.88	3.40
0-E	EXIM BANK	U.S.A.	US\$	36,227	82,640	180,932	108,316	36,702	444,817	413,072	Quarterly	4.00	3.17
0-E	BANK OF UTAH	U.S.A.	US\$	5,981	18,001	51,307	60,431	86,947	222,667	161,870	Monthly	10.71	10.71
TOTAL				87,771	416,037	911,886	1,831,186	2,020,031	5,266,911	3,780,509			

Class of liability for the analysis of liquidity risk ordered by date of maturity as of December 31, 2024
Debtor: TAM S.A. Tax No. 02.012.862/0001-60, Brazil.

Tax No.	Creditor	Creditor country	Currency	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total	Nominal value	Amortization	Annual	
				ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$				Effective rate	Nominal rate
												%	%
Financial leases													
0-E	NATIXIS	France	US\$	510	1,530	4,080	7,846	—	13,966	13,966	Quarterly	—	—
TOTAL				510	1,530	4,080	7,846	—	13,966	13,966			



Class of liability for the analysis of liquidity risk ordered by date of maturity as of December 31, 2024
Debtor: LATAM Airlines Group S.A. Tax No. 89.862.200-2, Chile.

Tax No.	Creditor	Creditor country	Currency	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total	Nominal value	Amortization	Annual	
												Effective rate	Nominal rate
				ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$		%	%
Lease Liability													
	AIRCRAFT	OTHERS	US\$	144,076	507,305	1,171,362	958,537	1,718,984	4,500,264	3,174,757	—	—	—
	OTHER ASSETS	OTHERS	US\$	3,717	11,276	31,723	27,462	90,051	164,229	88,854	—	—	—
			CLP	1,535	4,604	11,441	10,263	29,935	57,778	36,151	—	—	—
			UF	1,264	3,757	9,241	6,523	3,631	24,416	21,425	—	—	—
			COP	344	1,016	1,784	56	—	3,200	2,829	—	—	—
			EUR	31	92	58	8	—	189	183	—	—	—
			BRL	3,072	8,322	18,727	12,425	18,256	60,802	38,082	—	—	—
			MXN	87	217	11	—	—	315	299	—	—	—
Trade and other accounts payables													
-	OTHERS	OTHERS	US\$	1,291,259	6,478	—	—	—	1,297,737	709,933	—	—	—
			CLP	65,753	193	—	—	—	65,946	64,317	—	—	—
			BRL	224,513	6,621	—	—	—	231,134	409,474	—	—	—
			Other currency	172,749	4,534	—	—	—	177,283	118,189	—	—	—
Accounts payable to related parties currents													
Foreign	Qatar Airways	Qatar	US\$	—	3,576	—	—	—	3,576	3,576	—	—	—
Foreign	Delta Air Lines, Inc.	USA	US\$	—	9,299	—	—	—	9,299	9,299	—	—	—
Total				1,908,400	567,290	1,244,347	1,015,274	1,860,857	6,596,168	4,677,368			
Total consolidated				1,996,681	984,857	2,160,313	2,854,306	3,880,888	11,877,045	8,471,843			

Class of liability for the analysis of liquidity risk ordered by date of maturity as of December 31, 2023
Debtor: LATAM Airlines Group S.A. Tax No. 89.862.200-2 Chile.

Tax No.	Creditor	Creditor country	Currency	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total	Nominal value	Amortization	Annual	
												Effective rate	Nominal rate
				ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$		%	%
Bank loans													
97.023.000-9	GOLDMAN SACHS	U.S.A.	US\$	44,721	127,878	302,953	1,192,355	—	1,667,907	1,089,000	Quarterly	20.31	15.04
Obligations with the public													
97.030.000-7	SANTANDER	Chile	UF	—	3,230	6,409	6,409	182,647	198,695	160,214	At Expiration	2.00	2.00
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	U.S.A.	US\$	—	153,813	307,625	697,438	793,625	1,952,501	1,150,000	At Expiration	15.00	13.38
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	—	—	—	—	6	6	3	At Expiration	1.00	1.00
Guaranteed obligations													
0-E	BNP PARIBAS	U.S.A.	US\$	5,940	17,082	41,319	40,578	120,730	225,649	171,704	Quarterly	6.98	6.98
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	U.S.A.	US\$	5,948	16,928	42,098	40,736	54,056	159,766	132,585	Quarterly / Monthly	8.76	8.76
Other guaranteed obligation													
0-E	EXIM BANK	U.S.A.	US\$	452	1,348	43,531	43,494	16,665	105,490	99,109	Quarterly	2.29	2.05
0-E	MUFG	U.S.A.	US\$	12,919	37,926	16,649	—	—	67,494	64,102	Quarterly	7.11	7.11
0-E	CREDIT AGRICOLE	France	US\$	6,451	33,576	75,714	243,842	—	359,583	266,768	At Expiration	9.43	9.43
Financial lease													
0-E	NATIXIS	France	US\$	10,653	30,443	73,474	70,443	94,995	280,008	215,357	Quarterly	7.58	7.58
0-E	US BANK	U.S.A.	US\$	17,984	50,411	17,681	—	—	86,076	84,177	Quarterly	4.41	3.16
0-E	EXIM BANK	U.S.A.	US\$	3,262	9,389	216,015	148,582	75,118	452,366	413,072	Quarterly	4.13	3.31
0-E	BANK OF UTAH	U.S.A.	US\$	5,891	17,705	47,590	54,357	117,597	243,140	172,582	Monthly	10.71	10.71
Others loans													
0-E	OTHERS (*)	Chile	US\$	104	—	—	—	—	104	104	At Expiration	—	—
TOTAL				114,325	499,729	1,191,058	2,538,234	1,455,439	5,798,785	4,018,777			

(•) Obligation with creditors for executed letters of credit.

Class of liability for the analysis of liquidity risk ordered by date of maturity as of December 31, 2023
Debtor: TAM S.A. Tax No. 02.012.862/0001-60, Brazil.

Tax No.	Creditor	Creditor country	Currency	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total	Nominal value	Amortization	Annual	
												Effective rate	Nominal rate
				ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$		%	%
Financial Leases													
0-E	NATIXIS	France	US\$	510	1,530	4,080	9,886	—	16,006	16,006	Semiannual /Quarterly	—	—
	TOTAL			510	1,530	4,080	9,886	—	16,006	16,006			

Class of liability for the analysis of liquidity risk ordered by date of maturity as of December 31, 2023
Debtor: LATAM Airlines Group S.A. Tax No. 89.862.200-2, Chile.

Tax No.	Creditor	Creditor country	Currency	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total	Nominal value	Amortization	Annual	
				ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$				ThUS\$	Effective rate
Lease Liability													
	AIRCRAFT	OTHERS	US\$	139,599	419,554	1,116,682	928,238	1,685,262	4,289,335	2,894,195	—	—	—
	OTHER ASSETS	OTHERS	US\$	2,523	7,276	14,863	846	1,404	26,912	25,680	—	—	—
			CLP	19	57	94	—	—	170	135	—	—	—
			UF	557	1,255	2,906	2,426	5,099	12,243	11,097	—	—	—
			COP	122	308	266	148	—	844	667	—	—	—
			EUR	63	101	172	23	—	359	296	—	—	—
			BRL	2,314	6,871	15,177	14,438	25,742	64,542	35,841	—	—	—
			MXN	24	71	8	—	—	103	84	—	—	—
Trade and other accounts payables													
	OTHERS	OTHERS	US\$	846,541	7,063	—	—	—	853,604	709,933	—	—	—
			CLP	44,593	8,072	—	—	—	52,665	64,317	—	—	—
			BRL	309,999	7,671	—	—	—	317,670	409,474	—	—	—
			Other currency	178,740	5,522	—	—	—	184,262	118,189	—	—	—
Accounts payable to related parties currents													
Foreign	Qatar Airways	Qatar	US\$	—	2,312	—	—	—	2,312	2,312	—	—	—
Foreign	Delta Air Lines, Inc.	USA	US\$	—	5,132	—	—	—	5,132	5,132	—	—	—
Total				1,525,094	471,265	1,150,168	946,119	1,717,507	5,810,153	4,277,352			
Total consolidated				1,639,929	972,524	2,345,306	3,494,239	3,172,946	11,624,944	8,312,135			



The Company has fuel, interest rate and exchange rate hedging strategies involving derivatives contracts with different financial institutions.

As of December 31, 2024, the Company maintains guarantees for US\$0.5 million corresponding to derivative transactions. The decrease is due to: i) Lower collateral transfers to bank counterparties at the time of contract closing and ii) changes in fuel prices, exchange rates and interest rates. At the end of 2023, the Company had guarantees for US\$12.8 million corresponding to derivative transactions.

3.2. Capital risk management

The objectives of the Company, in relation to capital management are: (i) to meet the minimum equity requirements and (ii) to maintain an optimal capital structure.

The Company monitors contractual obligations and regulatory requirements in the different countries where the group's companies are domiciled to ensure faithful compliance with the minimum equity requirement, the most restrictive limit of which is to maintain positive liquid equity.

Additionally, the Company periodically monitors the short and long term cash flow projections to ensure that it has sufficient cash generation alternatives to meet future investment and financing commitments.

The Company's international credit rating is the result of its ability to meet its long-term financial commitments. As of December 31, 2024, The Company has a national scale rating of BBB+ with positive outlook by Fitch and a rating of BBB with positive outlook by Feller. On an international scale, it has a rating of BB- with a positive outlook by Standard & Poor's, a rating of Ba2 with a stable outlook by Moody's and a rating of BB- with a positive outlook by Fitch.

3.3. Estimates of fair value.

At December 31, 2024, the Company maintained financial instruments that should be recorded at fair value. These are grouped into two categories:

1. Derivative financial instruments:

This category includes the following instruments:

- Fuel derivative contracts,
- Currency derivative contracts,
- Interest rate derivative contracts.

2. Financial Investments:

This category includes the following instruments:

- Investments in short-term Mutual Funds (cash equivalent).

The Company has classified the fair value measurement using a hierarchy that reflects the level of information used in the assessment. This hierarchy consists of 3 levels (I) fair value based on quoted prices in active markets for identical assets or liabilities, (II) fair value calculated through valuation methods based on inputs other than quoted prices included within level 1 that are observable for the asset or liability, either directly (that is, as prices) or indirectly (that is, derived from prices) and (III) fair value based on inputs for the asset or liability that are not based on observable market data.

The fair value of financial instruments traded in active markets, such as investments acquired for trading, is based on quoted market prices at the close of the period using the current price of the buyer. The fair value of financial assets not traded in active markets (derivative contracts) is determined using valuation techniques that maximize use of available market information. Valuation techniques generally used by the Company are quoted market prices of similar instruments and / or estimating the present value of future cash flows using forward price curves of the market at period end.

The following table shows the classification of financial instruments at fair value, depending on the level of information used in the assessment:

	As of December 31, 2024				As of December 31, 2023			
	Fair value measurements using values considered as				Fair value measurements using values considered as			
	Fair value	Level I	Level II	Level III	Fair value	Level I	Level II	Level III
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Assets								
Cash and cash equivalents	77,313	77,313	—	—	89,706	89,706	—	—
Short-term mutual funds	77,313	77,313	—	—	89,706	89,706	—	—
Other financial assets, current	15,565	—	15,565	—	22,136	—	22,136	—
Fair value interest rate derivatives	4,676	—	4,676	—	-	—	-	—
Fair value of fuel derivatives	7,747	—	7,747	—	22,136	—	22,136	—
Fair value of foreign currency derivative	3,142	—	3,142	—	—	—	—	—
Liabilities								
Other financial liabilities, current	—	—	—	—	1,544	—	1,544	—
Fair value of foreign currency derivatives	—	—	—	—	1,544	—	1,544	—

Additionally, at December 31, 2024, the Company has financial instruments which are not recorded at fair value. In order to meet the disclosure requirements of fair values, the Company has valued these instruments as shown in the table below:

	As of December 31, 2024		As of December 31, 2023	
	Book value	Fair value	Book value	Fair value
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Cash and cash equivalents	1,880,475	1,880,475	1,625,055	1,625,055
Cash on hand	1,885	1,885	2,019	2,019
Bank balance	664,173	664,173	552,187	552,187
Overnight	103,761	103,761	75,236	75,236
Time deposits	1,110,656	1,110,656	995,613	995,613
Other financial assets, current	51,730	51,730	152,683	152,683
Other financial assets	51,730	51,730	152,683	152,683
Trade debtors, other accounts receivable and Current accounts receivable	1,163,707	1,163,707	1,385,910	1,385,910
Accounts receivable from entities related, current	25	25	28	28
Other financial assets, non-current	53,772	53,772	34,485	34,485
Accounts receivable, non-current	12,342	12,342	12,949	12,949
Other current financial liabilities	635,213	837,181	594,519	867,791
Accounts payable for trade and other accounts payable, current	2,133,572	2,133,572	1,765,279	1,765,279
Accounts payable to entities related, current	12,875	12,875	7,444	7,444
Other financial liabilities, non current	6,515,238	6,361,620	6,341,669	6,174,294
Accounts payable, non current	491,762	491,762	418,587	418,587

The book values of accounts receivable and payable are assumed to approximate their fair values, due to their short-term nature. In the case of cash on hand, bank balances, overnight, time deposits and accounts payable, non-current, fair value approximates their carrying values.

The fair value of other financial liabilities is estimated by discounting the future contractual cash flows at the current market interest rate for similar financial instruments (Level II). In the case of Other financial assets, the valuation was performed according to market prices at period end. The book value of Other financial liabilities, current or non-current, do not include lease liabilities.

NOTE 4 - ACCOUNTING ESTIMATES AND JUDGMENTS

The Company has used estimates to value and record some of the assets, liabilities, revenue, expenses and commitments. Basically, these estimates refer to:

(a) Impairment of Intangible asset with indefinite useful life

Management conducts an impairment test annually or more frequently if events or changes in circumstances indicate potential impairment. An impairment loss is recognized for the amount by which the carrying amount of the cash generating unit (CGU) exceeds its recoverable amount.

Management’s value-in-use calculations included significant judgments and assumptions relating to revenue growth rates, exchange rates, discount rates, inflation rates, fuel price. The estimation of these assumptions requires significant judgment by management as these variables are inherently uncertain; however, the assumptions used are consistent with the Company’s forecasts approved by management. Therefore, management evaluates and updates the estimates as necessary in light of conditions that affect these variables. The main assumptions used as well as the corresponding sensitivity analyses are shown in Note 15.

(b) Depreciation expense and impairment of Properties, Plant and Equipment

The depreciation of assets is calculated based on a straight-line basis, except for certain technical components depreciated on cycles and hours flown. These useful lives are reviewed on an annual basis according to the Company’s future economic benefits associated with them.

Changes in circumstances such as: technological advances, business model, planned use of assets or capital strategy may result in a useful life different from what has been estimated. When it is determined that the useful life of property, plant, and equipment must be reduced, as may occur in line with changes in planned usage of assets, the difference between the net book value and estimated recoverable value is depreciated, in accordance with the revised remaining useful life.

The residual values are estimated according to the market value that the assets will have at the end of their life. The residual value and useful life of the assets are reviewed, and adjusted if necessary, once a year. When the value of an asset is greater than its estimated recoverable amount, its value is immediately reduced to its recoverable amount.

The Company has concluded that the Properties, Plant and Equipment cannot generate cash inflows to a large extent independent of other assets, therefore the impairment assessment is made as an integral part of the only Cash Generating Unit maintained by the Company, Air Transport. The Company checks when there are signs of impairment, whether the assets have suffered any impairment losses at the Cash Generated Unit level.

(c) Recoverability of deferred tax assets

Management records deferred taxes on the temporary differences that arise between the tax bases of assets and liabilities and their amounts in the financial statements. Deferred tax assets on tax losses are recognized to the extent that it is probable that future tax benefits will be available to offset temporary differences.

The Company applies significant judgment in evaluating the recoverability of deferred tax assets. In determining the amounts of the deferred tax asset to be accounted for, management considers tax planning strategies, historical profitability, projected future taxable income (considering assumptions such as: growth rate, exchange rate, discount rate and fuel price consistent with those used in the impairment analysis of the group’s cash-generating unit) and the expected timing of reversals of existing temporary differences.

(d) Air tickets sold that will not be finally used.

The Company records the sale of air tickets as deferred revenue. Ordinary revenue from the sale of tickets is recognized in the statement of income when the passenger transportation service is provided or expires due to non-use. The Company evaluates the probability of expiration of air tickets on a monthly basis, based on the history of use. A change in this probability could impact revenue in the year in which the change occurs and in future years.

As of December 31, 2024, deferred revenues associated with air tickets sold amount to ThUS\$2,012,661 (ThUS\$2,009,242 as of December 31, 2023). A hypothetical change of one percentage point in the probability of expiration of up to ThUS\$10,016 per month (ThUS\$10,150 as of December 31, 2023).

(e) Valuation of the miles and points awarded to the holders of the loyalty programs, pending use.

As of December 31, 2024, deferred revenue associated with the LATAM Pass loyalty program from Spanish-speaking countries increased to ThUS\$949,495 (ThUS\$1,099,580 as of December 31, 2023). An hypothetical change of one percentage point in the probability of redemption would translate into a cumulative impact of ThUS\$33,479 on the results of 2024 (ThUS\$31,510 as of December 31, 2023). Deferred revenue associated with the LATAM Pass Brazil loyalty program increased to ThUS\$203,058 as of December 31, 2024 (ThUS\$179,151 as of December 31, 2023). An hypothetical change of one percentage point in the exchange probability would result in an accumulated impact of ThUS\$5,537 on the results of 2023 (ThUS\$5,125 as of December 31, 2023).

The company, in conjunction with an external consultant, estimates the probability of non-use based on a predictive model, according to the redemption behaviors and validity of miles and points using significant judgments and critical assumptions which consider the historical use activity and the expected use pattern.

(f) Legal Contingencies

In the case of known contingencies, the Company records a provision when it has a present obligation, whether legal or constructive, as a result of a past event, it is probable that an outflow of resources will be required to settle the obligation and a reliable estimate of the obligation amount can be made. The assessment of contingencies inherently involves the exercise of significant judgment and estimates of the outcome of future events, the likelihood of loss being incurred and when determining whether a reliable estimate of the loss can be made. The Company assesses its liabilities and contingencies based upon the best information available, uses the knowledge, experience and professional judgment to the specific characteristics of the known risks. This process facilitates the early assessment and quantification of potential risks in individual cases or in the development of contingent matters. If we are unable to reliably estimate the obligation or conclude no loss is probable but it is reasonably possible that a loss may be incurred, no provision is recorded but the contingency is disclosed in the notes to the consolidated financial statements.

Company recognized as the present obligation under an onerous contract as a provision when a contract under which the unavoidable costs of meeting the obligations under the contract exceed the economic benefits expected to be received under it.

(g) Leases

In year 2022, as a result of the arrival of new aircraft and the significant change in the flows of many current contracts, the Company evaluated the relevance in the current scenario of continuing to use the implicit rate, a methodology used in recent years, or whether it should in instead use a different approximation for calculating the rate. It was concluded that the implicit rate was not being able to reflect the economic environment in which the company operates, therefore it was not accurately representing the Company's indebtedness conditions. Because of this, all new contracts entered into from 2022 and all contracts that were modified from 2022 used the incremental rate. Existing contracts that remained unchanged continued using the original implicit discount rate.

(i) Discount rate

To determine the present value of lease payments, the Company uses the implicit rate in the contracts when it is easily determinable. Otherwise, it uses the lessee's estimated incremental borrowing rate, which is derived from the information available at the lease commencement date. We consider our recent debt issuances as well as publicly available data for instruments with similar characteristics when calculating our incremental borrowing rates. A one percentage point decrease in our estimate of the rates used in determining the current lease liabilities for the registered fleet as of December 31, 2024, would increase the lease liability by approximately US\$119 million (US\$111 million as of December 31, 2023).

(ii) Lease term

In determining the lease term, all facts and circumstances that create an economic incentive to exercise an extension option are considered. Extension options (or periods after termination options) are only included in the lease term if it is reasonably certain that the lease will be extended (or not terminated). This is reviewed if a significant event or significant change in circumstances occurs that affects this assessment and is within the lessee's control.

These estimates are made based on the best information available on the events analyzed.

In any case, it is possible that events that may take place in the future make it necessary to modify them in future periods, which would be done prospectively.

NOTE 5 - SEGMENT INFORMATION

As of December 31, 2024, the Company considers that it has a single operating segment, Air Transport. This segment corresponds to the route network for air transport and is based on the way in which the business is managed, according to the centralized nature of its operations, the ability to open and close routes, as well as reassignment (airplanes, crew, personnel, etc.) within the network, which implies a functional interrelation between all of them, making them inseparable. This segment definition is one of the most common in the worldwide airline industry.

The Company’s revenues by geographic area are as follows:

	For the year ended	
	December 31,	
	2024	2023
	ThUS\$	ThUS\$
Peru	1,127,532	988,908
Argentina	239,369	244,413
U.S.A.	1,324,008	1,044,822
Europe	957,042	800,897
Colombia	669,206	662,263
Brazil	5,512,471	5,006,377
Ecuador	364,960	332,801
Chile	1,927,847	1,898,150
Asia Pacific and rest of Latin America	710,608	661,910
Income from ordinary activities	12,833,043	11,640,541
Other operating income	200,669	148,641

The Company allocates revenues by geographic area based on the point of sale of the passenger ticket or cargo. Assets are composed primarily of aircraft and aeronautical equipment, which are used throughout the different countries, so it is not possible to assign a geographic area.

The Company has no customers that individually represent more than 10% of sales.

NOTE 6 - CASH AND CASH EQUIVALENTS

	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023
	ThUS\$	ThUS\$
Cash on hand	1,885	2,019
Bank balances (1)	664,173	552,187
Overnight	103,761	75,236
Total Cash	769,819	629,442
Cash equivalents		
Time deposits	1,110,656	995,613
Mutual funds	77,313	89,706
Total cash equivalents	1,187,969	1,085,319
Total cash and cash equivalents	1,957,788	1,714,761

(1) As of December 31, 2024, within the item bank balances are ThUS\$590,463 related to banks accounts that pay interest to the Company for the daily or monthly balances (ThUS\$391,966 as of December 31, 2023)

Cash and cash equivalents are denominated in the following currencies:

Currency	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023
	ThUS\$	ThUS\$
Argentine peso	4,228	3,438
Brazilian real	347,041	520,796
Chilean peso	17,943	47,933
Colombian peso	19,042	36,326
Euro	15,721	25,329
US Dollar	1,508,548	1,020,467
Pound Sterling	2,069	5,073
Mexican peso	4,222	8,159
R.P. Chinese Yuan	21,585	20,801
Other currencies	17,389	26,439
Total	1,957,788	1,714,761

NOTE 7 - FINANCIAL INSTRUMENTS

Financial instruments by category

As of December 31, 2024

Assets	Measured at amortized cost	At fair value with changes in results	Hedge derivatives	Total
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Cash and cash equivalents	1,880,475	77,313	—	1,957,788
Other financial assets, current	51,730	—	15,565	67,295
Trade and others accounts receivable, current	1,163,707	—	—	1,163,707
Accounts receivable from related entities, current	25	—	—	25
Other financial assets, non current	53,772	—	—	53,772
Accounts receivable, non current	12,342	—	—	12,342
Total	3,162,051	77,313	15,565	3,254,929

Liabilities	Measured at amortized cost	Hedge derivatives	Total
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Other financial liabilities, current	635,213	—	635,213
Trade and others accounts payable, current	2,133,572	—	2,133,572
Accounts payable to related entities, current	12,875	—	12,875
Other financial liabilities, non-current	6,515,238	—	6,515,238
Accounts payable, non-current	491,762	—	491,762
Total	9,788,660	—	9,788,660

As of December 31, 2023

Assets	Measured at amortized cost	At fair value with changes in results	Hedge derivatives	Total
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Cash and cash equivalents	1,625,055	89,706	—	1,714,761
Other financial assets, current	152,683	—	22,136	174,819
Trade and others accounts receivable, current	1,385,910	—	—	1,385,910
Accounts receivable from related entities, current	28	—	—	28
Other financial assets, non current	34,485	—	—	34,485
Accounts receivable, non current	12,949	—	—	12,949
Total	3,211,110	89,706	22,136	3,322,952



Liabilities	Measured at	Hedge derivatives	Total
	amortized cost		
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Other financial liabilities, current	594,519	1,544	596,063
Trade and others accounts payable, current	1,765,279	—	1,765,279
Accounts payable to related entities, current	7,444	—	7,444
Other financial liabilities, non-current	6,341,669	—	6,341,669
Accounts payable, non-current	418,587	—	418,587
Total	9,127,498	1,544	9,129,042

NOTE 8 - TRADE AND OTHER ACCOUNTS RECEIVABLE CURRENT, AND NON-CURRENT ACCOUNTS RECEIVABLE

	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023
	ThUS\$	ThUS\$
Trade accounts receivable	1,132,923	1,185,792
Other accounts receivable	99,063	277,845
Total trade and other accounts receivable	1,231,986	1,463,637
Less: Expected credit loss	(55,937)	(64,778)
Total net trade and accounts receivable	1,176,049	1,398,859
Less: non-current portion – accounts receivable	(12,342)	(12,949)
Trade and other accounts receivable, current	1,163,707	1,385,910

The fair value of trade and other accounts receivable does not differ significantly from the book value.

To determine the expected credit losses, the Company groups accounts receivable for passenger and cargo transportation depending on the characteristics of shared credit risk and maturity.

Portfolio maturity	As of December 31, 2024			As of December 31, 2023		
	Expected loss rate (1)	Gross book value (2)	Impairment loss Provision	Expected loss rate (1)	Gross book value (2)	Impairment loss Provision
	%	ThUS\$	ThUS\$	%	ThUS\$	ThUS\$
Up to date	1%	961,546	(12,550)	1%	1,022,845	(12,672)
From 1 to 90 days	1%	122,350	(1,438)	3%	102,977	(2,989)
From 91 to 180 days	15%	6,510	(978)	25%	8,350	(2,048)
From 181 to 360 days	67%	4,960	(3,325)	44%	7,868	(3,491)
Over 360 days	100%	37,557	(37,646)	100%	43,752	(43,578)
Total		1,132,923	(55,937)		1,185,792	(64,778)

(1) Corresponds to the consolidated expected rate of accounts receivable.

(2) The gross book value represents the maximum credit risk value of trade accounts receivables.

Currency balances composition of Trade and other accounts receivable and non-current accounts receivable are as follow:

Currency	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023
	ThUS\$	ThUS\$
Argentine Peso	8,968	13,827
Brazilian Real	722,208	825,749
Chilean Peso	71,628	75,050
Colombian Peso	16,032	12,720
Euro	96,438	90,699
US Dollar	224,169	344,347
Australian Dollar	5,457	5,097
Japanese Yen	4,998	4,695
Pound Sterling	8,488	3,390
Peruvian Sol	699	7,640
Korean Won	309	5,882
Other Currencies	16,655	9,763
Total	1,176,049	1,398,859

Movements of the expected credit losses of Trade accounts receivables are as follows:

Periods	Opening balance	Write-offs	(Increase) Decrease	Closing balance
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
From January 1 to December 31, 2023	(67,232)	7,122	(4,668)	(64,778)
From January 1 to December 31, 2024	(64,778)	4,578	4,263	(55,937)

Once pre-judicial and judicial collection efforts are exhausted, the assets are written off against the allowance. The Company only uses the allowance method rather than direct write-off, to ensure control.

The historical and current renegotiations are not significant, and the policy is to analyze case by case to classify them according to the existence of risk, determining they need to be reclassified to pre-judicial collection accounts.

The maximum credit-risk exposure at the date of presentation of the information is the fair value of each one of the categories of accounts receivable indicated above.

	As of December 31, 2024			As of December 31, 2023		
	Gross exposure according to balance	Gross impaired exposure	Exposure net of risk concentrations	Gross exposure according to balance	Gross Impaired exposure	Exposure net of risk concentrations
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Trade accounts receivable	1,132,923	(55,937)	1,076,986	1,185,792	(64,778)	1,121,014
Other accounts receivable	99,063	—	99,063	277,845	—	277,845

There are no relevant guarantees covering credit risk and these are valued when they are settled; no materially significant direct guarantees exist. Existing guarantees, if appropriate, are made through IATA.



NOTE 9 - ACCOUNTS RECEIVABLE FROM/PAYABLE TO RELATED ENTITIES

(a) Accounts Receivable

Tax No.	Related party	Relationship	Country of origin	Currency	As of	As of
					December 31, 2024	December 31, 2023
					ThUS\$	ThUS\$
76.335.600-0	Parque de Chile S.A.	Related director	Chile	CLP	2	2
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde S.A.	Related director	Chile	CLP	21	25
76.115.378-1	Costa Verde Portafolio S.A.	Related director	Chile	CLP	2	—
81.062.300-4	Costa Verde Aeronautica S.A.	Shareholder	Chile	CLP	—	—
Foreign	Inversora Aeronáutica Argentina S.A.	Related director	Argentina	ARS	—	1
	Total current assets				25	28

(b) Accounts payable

Tax No.	Related party	Relationship	Country of origin	Currency	Current liabilities	
					As of	As of
					December 31, 2024	December 31, 2023
					ThUS\$	ThUS\$
Foreign	Qatar Airways	Indirect shareholder	Qatar	US\$	3,576	2,312
Foreign	Delta Air Lines, Inc.	Shareholder	U.S.A.	US\$	9,299	5,132
	Total current liabilities				12,875	7,444

Transactions between related parties have been carried out on arm’s length conditions between interested and duly-informed parties. The transaction terms for the liabilities of the period 2024 correspond from 30 days to 1 year of maturity, and the nature of the settlement of transactions are monetary.

NOTE 10 - INVENTORIES

The composition of Inventories is as follows:

	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023
	ThUS\$	ThUS\$
Technical stock (*)	390,259	540,342
Non-technical stock (**)	48,271	52,538
Total	438,530	592,880

(*) Correspond to spare parts and materials that will be used in both own and third-party maintenance services.

(**) Consumption of on-board services, uniforms and other indirect materials

These are valued at their average acquisition cost net of their obsolescence provision according to the following detail:

	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023
	ThUS\$	ThUS\$
Provision for obsolescence Technical stock	76,167	45,621
Provision for obsolescence Non-technical stock	8,700	5,228
Total	84,867	50,849

The resulting amounts do not exceed the respective net realization values.

As of December 31, 2024, the Company registered ThUS\$281,792 (ThUS\$296,423 for the year ended December 31, 2023), the income statements, mainly related to on-board consumption and maintenance, which is part of the Cost of sales.



NOTE 11 - OTHER FINANCIAL ASSETS

(a) The composition of other financial assets is as follows:

	Current Assets		Non-current assets		Total Assets	
	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
(1) Other financial assets						
Deposits in guarantee (aircraft)	23,057	31,624	32,214	9,736	55,271	41,360
Guarantees for margins of derivatives	466	12,829	—	—	466	12,829
Other investments	—	—	493	494	493	494
Other guarantees given	28,207	108,230	21,065	24,255	49,272	132,485
Subtotal of other financial assets	51,730	152,683	53,772	34,485	105,502	187,168
(2) Hedging derivative asset						
Fair value of interest rate derivatives	4,676	—	—	—	4,676	—
Fair value of foreign currency derivatives	3,142	—	—	—	3,142	—
Fair value of fuel price derivatives	7,747	22,136	—	—	7,747	22,136
Subtotal of derivative assets	15,565	22,136	—	—	15,565	22,136
Total Other Financial Assets	67,295	174,819	53,772	34,485	121,067	209,304

The different derivative hedging contracts maintained by the Company are described in Note 18.

(b) The balances composition by currencies of the Other financial assets are as follows:

Type of currency	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023
	ThUS\$	ThUS\$
Brazilian real	13,323	18,767
Chilean peso	3,006	6,440
Colombian peso	1,216	1,461
Euro	4,646	7,974
U.S.A dollar	96,359	171,852
Other currencies	2,517	2,810
Total	121,067	209,304

NOTE 12 - OTHER NON-FINANCIAL ASSETS

The composition of other non-financial assets is as follows:

	Current assets		Non-current assets		Total Assets	
	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
(a) Advance payments						
Aircraft insurance and other	31,465	25,992	—	—	31,465	25,992
Others	7,097	3,740	24,156	5,740	31,253	9,480
Subtotal advance payments	38,562	29,732	24,156	5,740	62,718	35,472
(b) Contract assets (1)						
GDS costs	23,078	22,738	—	—	23,078	22,738
Credit card commissions	33,590	37,200	—	—	33,590	37,200
Travel agencies commissions	8,898	12,421	—	—	8,898	12,421
Subtotal advance payments	65,566	72,359	—	—	65,566	72,359
(c) Other assets						
Sales tax	98,142	81,785	6,900	13,753	105,042	95,538
Other taxes	226	1,130	—	—	226	1,130
Contributions to the International Aeronautical Telecommunications Society ("SITA")	628	258	271	739	899	997
Contributions to Aeronautical Service Companies	—	—	60	60	60	60
Judicial deposits	537	—	58,029	148,329	58,566	148,329
Subtotal other assets	99,533	83,173	65,260	162,881	164,793	246,054
Total Other Non - Financial Assets	203,661	185,264	89,416	168,621	293,077	353,885

(1) Movement of Contracts assets:

	Initial balance	Activation	Cumulative translation adjustment	Amortization	Final balance
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
From January 1 to December 31, 2023	48,566	242,717	2,033	(220,957)	72,359
From January 1 to December 31, 2024	72,359	233,572	(6,177)	(234,188)	65,566

NOTE 13 - NON-CURRENT ASSETS AND DISPOSAL GROUP CLASSIFIED AS HELD FOR SALE

Non-current assets and disposal group classified as held for sale at December 31, 2024 and December 31, 2023, are detailed below:

	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023
	ThUS\$	ThUS\$
Current assets		
Aircraft	29,063	100,658
Engines and rotables	75	2,012
Total	29,138	102,670

The balances are presented at the lower of book value and fair value less cost to sell. The fair value of these assets was determined based on quoted prices in active markets for similar assets or liabilities. This is a level II measurement as per the fair value hierarchy set out in Note 3.3 (2). There were no transfers between levels for recurring fair value measurements during the exercise.

Assets reclassified from Property, plant and equipment to Non-current assets or groups of assets for disposal classified as held for sale.

During 2020, 11 Boeing 767 aircraft were transferred from the Property, plant and equipment, to Non-current assets item or groups of assets for disposal classified as held for sale. During 2021, the sale of 5 aircraft was completed. During the year 2022 the sale of 3 aircraft was finalized and during the year 2023 the sale of 1 aircraft was finalized.

During 2021, associated with the fleet restructuring plan, 3 engines of the Airbus A350 fleet were transferred from the Property, plant and equipment to Non-current assets or groups of assets for disposal classified as held for sale, of which during the same year the sale of 1 engine was finalized. Additionally, during the year 2022, the sale of 1 engine was finalized and some materials and spare parts of this same fleet were transferred to Non-current assets or groups of assets for disposal classified as held for sale. During the year 2023, the sale of 1 engine, some spare parts, and materials was finalized.

During 2022, 28 Airbus A319 family aircraft were transferred from Property, plant and equipment to Non-current assets or asset groups for disposal classified as held for sale. Additionally, adjustments for US\$345 million of expenses were recognized within results as part of Other gains (losses) to record these assets at their net realizable value. During 2023, the engines associated with these aircraft were added, generating additional adjustments of US\$39 million, which were recorded in the result as part of Other gains (losses), in order to register these assets at their net realizable value. During the year 2024 the sale of 26 aircraft was finalized.

During 2022, 6 aircraft and 8 engines of the Airbus A320 family were transferred from Property, plant and equipment to Non-current assets or asset groups for disposal classified as held for sale, and as of December 31, 2022, the sale of 3 aircrafts were finalized and as of December 31, 2023, the sale of 2 aircraft and 8 engines were finalized. As of December 31, 2024, the sale of 1 aircraft is finalized. During 2022, adjustments for US\$25 million of expenses were recognized to record these assets at their net realizable value, and since the fleet restructuring process had already been completed, these adjustments were recorded in results as part of Other expenses by function.

During the year 2023, 6 Airbus A320 aircraft were transferred from the Property, Plant, and Equipment category to the Non-current Assets or Asset Groups held for sale category. Additionally, during the year 2023, adjustments of US\$9 million in expenses were recognized to record these assets at their net realizable value. These adjustments were recorded in the results as part of Other expenses by function. During the year 2024, the sale of 6 aircraft was finalized.

During 2023, 1 Boeing 767 family aircraft was transferred from Property, plant and equipment to Non-current assets or asset groups for disposal classified as held for sale. Additionally, adjustments for US\$3 million of expenses were recognized within results as part of Other expenses by function to record these assets at their net realizable value. As of December 31, 2024, the sale of 1 Boeing 767 family aircraft is finalized.

The detail of the fleet classified as non-current assets and disposal group classified as held for sale is as follows:

Aircraft	Model	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023
Boeing 767	300F	2	3
Airbus A320 (*)	200	—	7
Airbus A319 (*)	100	2	28
Total		4	38

(*) As of December 31, 2024, 6 Airbus A320 aircraft and 26 Airbus A319 aircraft were sold and incorporated into the property, plant and equipment as a result of a sale and lease contract (see Note 16).

NOTE 14 - INVESTMENTS IN SUBSIDIARIES

(a) Investments in subsidiaries

The Company has investments in companies recognized as investments in subsidiaries. All the companies defined as subsidiaries have been consolidated within the financial statements of LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries. The consolidation also includes special-purpose entities.

Detail of significant subsidiaries:

Name of significant subsidiary	Country of incorporation	Functional currency	Ownership	
			As of December 31, 2024	As of December 31, 2023
			%	%
Latam Airlines Perú S.A.	Peru	US\$	99.81000	99.81000
Lan Cargo S.A.	Chile	US\$	99.89810	99.89810
Línea Aérea Carguera de Colombia S.A.	Colombia	US\$	90.46000	90.46000
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 S.A.	Colombia	COP	99.23168	99.23168
TAM Linhas aéreas S.A.	Brazil	BRL	100.00000	100.00000
ABSA Aerolimhas Brasileiras S.A.	Brazil	US\$	100.00000	100.00000
Transportes Aéreos del Mercosur S.A.	Paraguay	PYG	94.98000	94.98000

The consolidated subsidiaries do not have significant restrictions for transferring funds to the parent company.

Summary financial information of significant subsidiaries

Name of significant subsidiary	Statement of financial position as of December 31, 2024						Statement of Income for the year ended December 31, 2024	
	Total Assets	Current Assets	Non-current Assets	Total Liabilities	Current Liabilities	Non-current Liabilities	Revenue	Net Income/(loss)
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Latam Airlines Perú S.A.	437,768	401,748	36,020	366,089	342,838	23,251	1,723,518	22,861
Lan Cargo S.A.	490,550	169,684	320,866	263,747	184,144	79,603	413,100	27,238
Línea Aérea Carguera de Colombia S.A.	208,805	83,783	125,022	95,915	95,684	231	255,867	6,011
Transporte Aéreo S.A.	238,354	15,080	223,274	121,609	92,234	29,375	84,885	(10,064)
Latam Airlines Ecuador S.A.	187,139	181,666	5,473	175,309	159,210	16,099	324,601	(9,358)
Aerovías de Integración Regional S.A.	207,096	198,118	8,978	198,165	193,842	4,323	546,752	(59,836)
TAM Linhas Aéreas S.A.	3,633,801	2,209,393	1,424,408	2,221,024	1,594,689	626,335	6,083,071	657,709
ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A.	515,562	510,341	5,221	556,527	537,601	18,926	178,502	(2,163)
Transportes Aéreos del Mercosur S.A.	50,132	47,469	2,663	28,225	26,314	1,911	57,120	6,395

Name of significant subsidiary	Statement of financial position as of December 31, 2023						Statement of Income for the year ended December 31, 2023	
	Total Assets	Current Assets	Non-current Assets	Total Liabilities	Current Liabilities	Non-current Liabilities	Revenue	Net Income/(loss)
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Latam Airlines Perú S.A.	334,481	312,628	21,853	285,645	281,208	4,437	1,404,061	(4,666)
Lan Cargo S.A.	391,430	122,877	268,553	189,019	157,003	32,016	403,051	22,677
Línea Aérea Carguera de Colombia S.A.	166,520	57,240	109,280	59,640	59,344	296	222,397	(5,331)
Transporte Aéreo S.A.	280,117	37,436	242,681	151,066	117,121	33,945	387,515	24,871
Latam Airlines Ecuador S.A.	152,676	149,155	3,521	131,488	120,917	10,571	260,426	1,242
Aerovías de Integración Regional S.A.	191,878	186,612	5,266	185,799	182,923	2,876	516,410	(12,724)
TAM Linhas Aéreas S.A.	4,119,149	2,417,115	1,702,034	3,024,805	2,061,406	963,399	5,587,692	736,209
ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A.	500,177	490,548	9,629	538,982	510,978	28,004	162,580	28
Transportes Aéreos del Mercosur S.A.	49,713	46,976	2,737	26,772	24,833	1,939	50,990	6,060

(b) Non-controlling interests

Equity	Tax No.	Country of origin	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023
			%	%	ThUS\$	ThUS\$
Latam Airlines Perú S.A.	Foreign	Peru	0.19000	0.19000	136	93
Aerovías de Integración Regional S.A.	Foreign	Colombia	0.77400	0.77400	(5,517)	(5,049)
Línea Aérea Carguera de Colombia S.A.	Foreign	Colombia	9.54000	9.54000	(7,848)	(8,421)
Transportes Aéreos del Mercosur S.A.	Foreign	Paraguay	5.02000	5.02000	1,100	1,152
Lan Cargo S.A. and Subsidiaries	93.383.000-4	Chile	0.10196	0.10196	191	198
Total					<u>(11,938)</u>	<u>(12,027)</u>

Incomes	Tax No.	Country of origin	For the year ended December 31,		For the year ended December 31,	
			2024	2023	2024	2023
			%	%	ThUS\$	ThUS\$
Latam Airlines Perú S.A	Foreign	Peru	0.19000	0.19000	43	(9)
Aerovías de Integración Regional S.A.	Foreign	Colombia	0.77400	0.77400	(463)	(101)
Línea Aérea Carguera de Colombia S.A.	Foreign	Colombia	9.54000	9.54000	573	(500)
Transportes Aéreos del Mercosur S.A.	Foreign	Paraguay	5.02000	5.02000	321	304
Lan Cargo S.A. and Subsidiaries	93.383.000-4	Chile	0.10196	0.10196	(1)	25
Total					<u>473</u>	<u>(281)</u>

NOTE 15 - INTANGIBLE ASSETS OTHER THAN GOODWILL

The details of intangible assets are as follows:

	Classes of intangible assets (net)		Classes of intangible assets (gross)	
	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Airport slots	535,531	658,949	535,531	658,949
Loyalty program	171,717	219,636	171,717	219,636
Computer software	171,144	156,337	661,731	597,164
Developing software	119,376	117,010	119,376	117,010
Other assets	2,402	54	3,717	1,369
Total	<u>1,000,170</u>	<u>1,151,986</u>	<u>1,492,072</u>	<u>1,594,128</u>

a) Movement in Intangible assets other than goodwill:

	Computer software and others Net	Developing software	Airport slots	Loyalty program	Total
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Opening balance as January 1, 2023	143,575	107,652	625,368	203,791	1,080,386
Additions	298	78,846	—	—	79,144
Transfer software and others	69,210	(69,928)	—	—	(718)
Foreign exchange	2,612	440	33,581	15,845	52,478
Amortization	(59,304)	—	—	—	(59,304)
Closing balance as of December 31, 2023	<u>156,391</u>	<u>117,010</u>	<u>658,949</u>	<u>219,636</u>	<u>1,151,986</u>
Opening balance as of January 1, 2024	156,391	117,010	658,949	219,636	1,151,986
Additions	221	101,379	22,666	—	124,266
Withdrawals	(2)	(393)	—	—	(395)
Transfer software and others	96,098	(95,971)	—	—	127
Foreign exchange	(6,607)	(2,649)	(146,084)	(47,919)	(203,259)
Amortization	(72,555)	—	—	—	(72,555)
Closing balance as of December 31, 2024	<u>173,546</u>	<u>119,376</u>	<u>535,531</u>	<u>171,717</u>	<u>1,000,170</u>

The amortization of each period is recognized in the consolidated income statement within administrative expenses.

The cumulative amortization of computer software and others as of December 31, 2024 amounts to ThUS\$491,902 (ThUS\$442,142 as of December 31, 2023).

b) Impairment Test Intangible Assets with an indefinite useful life

As of December 31, 2024, the Company maintains only the CGU “Air Transport”.

The CGU “Air transport” considers the transport of passengers and cargo, both in the domestic markets of Chile, Peru, Argentina, Colombia, Ecuador and Brazil, as well as in a series of regional and international routes in America, Europe, Africa and Oceania.

As of December 31 2024, in accordance with the accounting policy, the Company performed the annual impairment test.

The recoverable amount of the CGU was determined based on calculations of the value in use. These calculations use projections of 5 years of cash flows after taxes from the financial budgets approved by management. Cash flows beyond the budgeted period are extrapolated using growth rates and estimated average volumes, which do not exceed long-term average growth rates.

Management’s cash flow projections included significant judgements and assumptions related to annual revenue growth rates, discount rate, inflation rates, the exchange rate and the price of fuel. The annual revenue growth rate is based on past performance and management’s expectations of market development in each of the countries in which it operates. The discount rates used for the CGU "Air transport" are determined in US dollars, after taxes, and reflect specific risks related to the relevant countries of each of the operations. Inflation rates and exchange rates are based on the data available from the countries and the information provided by the Central Banks of the various countries where it operates, and the price of fuel is determined based on estimated levels of production, the competitive environment of the market in which they operate and their commercial strategy.

The recoverable values were determined using the following assumptions:

		CGU Air transport
Annual growth rate (Terminal)	%	0,0 – 4,7
Exchange rate	R\$/US\$	5,4 – 5,7
Discount rate based on the Weighted Average Cost of Capital (WACC)	%	8,2 – 10,2
Fuel Price	US\$/barrel	100

The result of the impairment test, which includes a sensitivity analysis of its main variables, showed that the recoverable amount exceeded the book value of the cash-generating unit, and therefore no impairment was identified.

The CGU is sensitive to annual growth rates, discounts and exchange rates and fuel price. The sensitivity analysis included the individual impact of changes in critical estimates in determining recoverable amounts, namely:

	Increase WACC Maximum	Decrease rate Terminal growth Minimal	Increase fuel price Maximum US\$/barrel
	%	%	
Air Transportation CGU	10.2	0	100

In none of the above scenarios an impairment of the cash-generating unit was identified.

NOTE 16 - PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT

The composition by category of Property, plant and equipment is as follows:

	Gross Book Value		Accumulated depreciation		Net Book Value	
	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
a) Property, plant and equipment						
Construction in progress (1)	479,871	258,246	—	—	479,871	258,246
Land	39,818	44,244	—	—	39,818	44,244
Buildings	120,736	129,036	(60,313)	(61,478)	60,423	67,558
Plant and equipment	11,727,067	10,738,500	(5,085,126)	(4,508,356)	6,641,941	6,230,144
Own aircraft (3) (4)	10,678,834	9,856,365	(4,831,914)	(4,259,729)	5,846,920	5,596,636
Other (2)	1,048,233	882,135	(253,212)	(248,627)	795,021	633,508
Machinery	24,005	29,092	(22,927)	(27,716)	1,078	1,376
Information technology equipment	158,900	163,382	(139,607)	(146,040)	19,293	17,342
Fixed installations and accessories	174,859	186,179	(126,886)	(131,769)	47,973	54,410
Motor vehicles	48,320	49,560	(42,323)	(44,385)	5,997	5,175
Leasehold improvements	236,509	266,631	(61,760)	(53,201)	174,749	213,430
Subtotal Properties, plant and equipment	13,010,085	11,864,870	(5,538,942)	(4,972,945)	7,471,143	6,891,925
b) Right of use						
Aircraft (3)	5,810,997	5,388,147	(3,262,942)	(3,243,065)	2,548,055	2,145,082
Other assets	398,017	248,614	(230,518)	(194,491)	167,499	54,123
Subtotal Right of use	6,209,014	5,636,761	(3,493,460)	(3,437,556)	2,715,554	2,199,205
Total	19,219,099	17,501,631	(9,032,402)	(8,410,501)	10,186,697	9,091,130

- (1) As of December 31, 2024, includes advances paid to aircraft and engine manufacturers for ThUS\$452,765 (ThUS\$242,069 as of December 31, 2023).
- (2) Consider mainly rotables and tools.
- (3) As of December 31, 2024 , the additions of 9 aircraft, 3 Airbus A320 for ThUS\$34,760 and 6 Boeing B777 for ThUS\$296,198.
- (4) There were reclassified to Non-current assets or groups of assets for disposal as held for sale the following aircrafts: As of December 31, 2023, 1 Boeing B767 and 6 Airbus A320 (see Note 13).

(a) Movement in the different categories of Property, plant and equipment:

	Construction in progress	Land	Buildings net	Plant and equipment net	Information technology equipment net	Fixed installations & accessories net	Motor vehicles net	Leasehold improvements net	Property, Plant and equipment net
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Opening balance as January 1, 2023	388,810	44,349	68,996	6,304,848	16,609	37,072	423	160,027	7,021,134
Additions	8,835	—	—	870,640	5,794	4,246	—	48,866	938,381
Disposals	—	—	—	(2,701)	(1)	—	(16)	—	(2,718)
Retirements	(83)	—	—	(87,652)	(12)	(2)	—	—	(87,749)
Depreciation expenses	—	—	(4,104)	(716,590)	(5,918)	(8,789)	(68)	(10,185)	(745,654)
Foreign exchange	726	1,445	1,505	23,845	536	1,276	12	11,497	40,842
Other increases (decreases) (*)	(140,042)	(1,550)	1,161	(156,046)	334	20,607	—	3,225	(272,311)
Changes, total	(130,564)	(105)	(1,438)	(68,504)	733	17,338	(72)	53,403	(129,209)
Closing balance as of December 31, 2023	258,246	44,244	67,558	6,236,344	17,342	54,410	351	213,430	6,891,925
Opening balance as of January 1, 2024	258,246	44,244	67,558	6,236,344	17,342	54,410	351	213,430	6,891,925
Additions	20,754	—	—	1,215,040	9,669	421	—	8,289	1,254,173
Disposals	—	—	—	(2,940)	(8)	—	(2)	—	(2,950)
Retirements	—	—	—	(56,148)	(91)	(89)	—	—	(56,328)
Depreciation expenses	—	—	(3,992)	(771,104)	(5,724)	(8,877)	(65)	(9,790)	(799,552)
Foreign exchange	(1,354)	(4,426)	(3,143)	(108,966)	(1,780)	(5,401)	—	(39,593)	(164,663)
Other increases (decreases) (*)	202,225	—	—	136,506	(115)	7,509	—	2,413	348,538
Changes, total	221,625	(4,426)	(7,135)	412,388	1,951	(6,437)	(67)	(38,681)	579,218
Closing balance as of December 31, 2024	479,871	39,818	60,423	6,648,732	19,293	47,973	284	174,749	7,471,143

(*) As of December 31, 2024 were no aircrafts reclassified. This Amount included the following aircrafts reclassified to Non-current assets or groups of assets for disposal as held for sale: As of December 31, 2023, 1 Boeing B767 ThUS\$(21,578) and 6 Airbus A320 Th US\$(36,326).

(b) Right of use assets:

	Aircraft	Others	Net right of use assets
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Opening balance as January 1, 2023	1,326,821	63,706	1,390,527
Additions	1,013,314	2,988	1,016,302
Depreciation expense	(178,570)	(14,816)	(193,386)
Cumulative translate adjustment	56	3,351	3,407
Other increases (decreases)	(16,539)	(1,106)	(17,645)
Total changes	818,261	(9,583)	808,678
Closing balance as of December 31, 2023	2,145,082	54,123	2,199,205
Opening balance as of January 1, 2024	2,145,082	54,123	2,199,205
Additions (*)	601,723	50,838	652,561
Depreciation expense	(284,234)	(27,315)	(311,549)
Cumulative translate adjustment	48	(8,317)	(8,269)
Other increases (decreases)	85,436	98,170	183,606
Total changes	402,973	113,376	516,349
Closing balance as of December 31, 2024	2,548,055	167,499	2,715,554

(*) As of December 31, 2024, the additions of 6 Airbus A320 aircraft and 26 Airbus A319 aircraft as a result of a sale and lease contract are considered.

(c) Fleet composition

Aircraft	Model	Aircraft included in Property, plant and equipment				Aircraft included as Rights of use assets				Total fleet	
		As of December 31, 2024		As of December 31, 2023		As of December 31, 2024		As of December 31, 2023		As of December 31, 2024	
Boeing 767	300ER	9	(3)	11	(3)	—		—		9	11
Boeing 767	300F	18	(2) (3)	16	(2) (3)	1		1		19	17
Boeing 777	300ER	10	(4)	4		—	(4)	6		10	10
Boeing 787	8	4		4		6		6		10	10
Boeing 787	9	2		2		25		24		27	26
Airbus A319	100	11	(2)	11	(2)	27		1		38	12
Airbus A320	200	86	(2) (4)	83	(2)	49	(4)	46	(1)	135	129
Airbus A320	NEO	3		1		27		23		30	24
Airbus A321	200	19		19		30		30		49	49
Airbus A321	NEO	—		—		14		7		14	7
Airbus A330	200	—		—		2	(5)	—		2	—
Total		162		151		181		144		343	295

- (1) Include one aircraft with a short-term lease, which was excluded from the right of use.
(2) Some aircraft of these fleets were reclassified to non-current assets or groups of assets for disposal as held for sale, (see Note 13).
(3) Considers the conversions from Boeing 767-300ER (passenger) to Boeing 767-300F (freighter) Aircraft.
(4) 9 aircraft from these fleets (3 Airbus A320 and 6 Boeing B777) were transferred from right of use assets to properties, plants and equipment.
(5) As of December 31, 2024, 2 A330-200 aircraft are added to the fleet under an operating lease with WAMOS.

(d) Method used for the depreciation of Property, plant and equipment:

	Depreciation method	Useful life (years)	
		minimum	maximum
Buildings	Straight line without residual value	20	50
Plant and equipment	Straight line with residual value of 20% in the short-haul fleet and 36% in the long-haul fleet. (*)	5	30
Information technology equipment	Straight line without residual value	5	10
Fixed installations and accessories	Straight line without residual value	10	10
Motor vehicle	Straight line without residual value	10	10
Leasehold improvements	Straight line without residual value	5	8
Assets for rights of use	Straight line without residual value	1	25

(*) Except in the case of Boeing 767-300ER, Boeing 777-300ER, Airbus A320 Family and Boeing 767-300F fleets which consider a lower residual value, due to the extension of their useful life to 22, 23, 25 and 30 years respectively. Additionally, certain technical components are depreciated based on cycles and hours flown.

(e) Additional information regarding Property, plant and equipment:

(i) Property, plant and equipment pledged as guarantee:

Description of Property, plant and equipment pledged as guarantee:

Guarantee agent (1)	Creditor company	Committed Assets	Fleet	As of December 31, 2024		As of December 31, 2023	
				Existing Debt	Book Value	Existing Debt	Book Value
				ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Wilmington Trust Company	MUFG	Aircraft and engines	Airbus A319	—	—	2,703	12,326
			Airbus A320	—	—	17,441	151,873
			Boeing 767	—	—	20,427	143,281
Wilmington	Wilmington Trust Company	Aircraft and engines	Boeing 777	115,727	132,643	132,585	144,186
Credit Agricole	Credit Agricole	Aircraft and engines	Airbus A319	4,441	2,401	3,413	3,752
			Airbus A320	238,131	114,450	190,001	142,075
			Airbus A321	7,022	3,920	6,007	4,393
			Boeing 767	—	—	8,849	23,018
			Boeing 787	117,089	45,703	58,499	38,971
Bank Of Utah	BNP Paribas	Aircraft and engines	Boeing 787	159,624	196,134	171,704	208,601
			Total direct guarantee	642,034	495,251	611,629	872,476

1. For syndicated loans, given their own characteristics, the guarantee agent is the representative of the creditors.

The amounts of the current debts are presented at their nominal value. The net book values correspond to the assets granted as collateral.

Additionally, there are indirect guarantees associated with assets booked within Property, Plant and Equipment whose total debt as of December 31, 2024, amounts to Th\$US\$897,783 (ThUS\$898,166 as of December 31,

2023). The book value of the assets with indirect guarantees as of December 31, 2024, amounts to ThUS\$1,734,431 (ThUS\$1,925,069 as of December 31, 2023).

As of December 31, 2024, the Company keeps valid letters of credit related to right of use assets according to the following detail:

Creditor Guarantee	Debtor	Type	Value ThUS\$	Release date
Celestial Aviation Services Limited	LATAM Airlines Group S.A.	Three letters of credit	7,686	Dec 6, 2025
Empreendimentos Imobiliarios LTDA	Tam Linhas Aéreas S.A.	One letter of credit	20,186	Apr 29, 2025
			<u>27,872</u>	

(ii) Commitments and others

Fully depreciated assets and commitments for future purchases are as follows:

	As of December 31, 2024 ThUS\$	As of December 31, 2023 ThUS\$
Gross book value of fully depreciated property, plant and equipment still in use	326,642	288,454
Commitments for the acquisition of aircraft (*)	20,400,000	15,700,000

(*) According to the manufacturer’s price list.

Aircraft purchase commitments:

Manufacturer	Year of delivery				Total
	2025	2026	2027	2028-2030	
Airbus S.A.S. A320neo Family	7	12	10	56	85
The Boeing Company Boeing 787-9	-	-	1	14	15
Total	<u>7</u>	<u>12</u>	<u>11</u>	<u>70</u>	<u>100</u>

As of December 31, 2024, as a result of the different aircraft purchase contracts signed with Airbus S.A.S., 85 Airbus of the A320 family aircraft with deliveries between 2025 and 2030, remain to be received. The approximate amount, according to manufacturer list prices, is ThUS\$13,900,000.

As of December 31, 2024, as a result of the different aircraft purchase contracts signed with The Boeing Company, 15 Boeing aircraft of the 787 with deliveries between 2027 and 2030, remain to be received. The approximate amount, according to manufacturer list prices, is ThUS\$6,500,000.

The delivery dates of some of these aircraft could be modified as a result of the continuous discussions that are held with suppliers in the context of the current manufacturers' supply chain.

Aircraft operational lease commitments:

As of December 31, 2024, as a result of the different aircraft operating lease contracts signed with AerCap Holdings N.V., 4 aircraft Boeing 787 Dreamliner aircraft with delivery date between 2025 and 2026, remain to be received.

As of December 31, 2024, as a result of the various aircraft operating lease contracts signed with China Aircraft Leasing Group Holdings Limited, 3 Airbus of the A320Neo family aircraft with a delivery date in 2025, remain to be received.

As of December 31, 2024, as a result of the various aircraft operating lease contracts signed with Air Lease Corporation, 5 Airbus model A321XLR aircraft with deliveries between 2026 and 2027, remain to be received.

As of December 31, 2024, as a result of the various aircraft operating lease contracts signed with BOC Aviation Limited, 1 Airbus of the A320Neo family aircraft with delivery date in 2025, remain to be received.

As of December 31, 2024, as a result of the various aircraft operating lease contracts signed with WAMOS Air S.A., 1 Airbus model A330 aircraft with delivery date in 2025, remain to be received.

As of December 31, 2024, as a result of the various aircraft operating lease contracts signed with Maverick Leasing (Ireland) DAC, 3 Airbus of the A320Neo family aircraft with delivery date in 2025, remain to be received.

As of December 31, 2024, as a result of the various aircraft operating lease contracts signed with Jackson Square Aviation Ireland Limited, 4 Airbus model A320 Neo family aircraft with delivery date in 2025, remain to be received.

(iii) Capitalized interest costs with respect to Property, plant and equipment.

		For the year ended December 31,	
		2024	2023
Average rate of capitalization of capitalized interest costs	%	10.77	10.66
Costs of capitalized interest	ThUS\$	27,506	10,136

NOTE 17 - CURRENT AND DEFERRED TAXES

In the period ended December 31, 2024, the income tax provision was calculated and recorded, applying the semi-integrated tax system and a rate of 27%, based on the provisions of the Law. No. 21,210, published in the Official Gazette of the Republic of Chile, dated February 24, 2020, which updates the Tax Legislation.

The net result for deferred tax corresponds to the variation of the period, of the assets and liabilities for deferred taxes generated by temporary differences and tax losses.

For the permanent differences that give rise to a book value of assets and liabilities other than their tax value, no deferred tax has been recorded since they are caused by transactions that are recorded in the financial statements and that will have no effect on income tax expense.

(a) Current taxes

(a.1) The composition of the current tax assets is the following:

	Current assets		Non-current assets		Total assets	
	As of December 31, 2024 ThUS\$	As of December 31, 2023 ThUS\$	As of December 31, 2024 ThUS\$	As of December 31, 2023 ThUS\$	As of December 31, 2024 ThUS\$	As of December 31, 2023 ThUS\$
Provisional monthly payments (advances)	14,616	18,982	—	—	14,616	18,982
Other recoverable credits	25,659	28,048	—	—	25,659	28,048
Total current tax assets	<u>40,275</u>	<u>47,030</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>40,275</u>	<u>47,030</u>



(a.2) The composition of the current tax liabilities are as follows:

	Current liabilities		Non-current liabilities		Total liabilities	
	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Income tax provision	6,281	2,371	—	—	6,281	2,371
Total current tax liabilities	<u>6,281</u>	<u>2,371</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>6,281</u>	<u>2,371</u>

(b) Deferred taxes

The balances of deferred tax are the following:

Concept	Assets		Liabilities	
	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Properties, Plants and equipment	(821,883)	(941,136)	53,543	70,745
Assets by right of use	(720,694)	(585,957)	109	54
Lease Liabilities	892,657	792,781	(113)	(74)
Amortization	(101,193)	(112,002)	—	10
Provisions	80,355	222,409	76,280	81,091
Revaluation of financial instruments	—	(889)	—	—
Tax losses	664,990	613,264	(68,493)	(86,320)
Intangibles	—	—	234,854	300,359
Other	16,317	16,312	16,497	16,494
Total	<u>10,549</u>	<u>4,782</u>	<u>312,677</u>	<u>382,359</u>

The balance of deferred tax assets and liabilities are composed primarily of temporary differences to be reversed in the long term.

Movements of Deferred tax assets and liabilities

(b.1) From January 1 to December 31, 2023

	Opening balance Assets/ (liabilities)	Recognized in consolidated income	Recognized in comprehensive income	Exchange rate variation	Ending balance Asset (liability)
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Property, plant and equipment	(1,088,140)	76,259	—	—	(1,011,881)
Assets for right of use	(367,182)	(218,829)	—	—	(586,011)
Lease Liabilities	586,993	205,862	—	—	792,855
Amortization	(88,182)	(23,830)	—	—	(112,012)
Provisions	(60,386)	200,953	751	—	141,318
Revaluation of financial instruments	2,438	(6,931)	3,604	—	(889)
Tax losses (*)	946,659	(247,075)	—	—	699,584
Intangibles	(270,512)	(6,207)	—	(23,640)	(300,359)
Others	(398)	216	—	—	(182)
Total	<u>(338,710)</u>	<u>(19,582)</u>	<u>4,355</u>	<u>(23,640)</u>	<u>(377,577)</u>

(b.2) From January 1 to December 31, 2024

	Opening balance Assets/ (liabilities)	Recognized in consolidated income	Recognized in comprehensive income	Exchange rate variation	Ending balance Asset (liability)
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Property, plant and equipment	(1,011,881)	136,455	—	—	(875,426)
Assets for right of use	(586,011)	(134,792)	—	—	(720,803)
Lease Liabilities	792,855	99,915	—	—	892,770
Amortization	(112,012)	10,819	—	—	(101,193)
Provisions	141,318	(138,152)	909	—	4,075
Revaluation of financial instruments	(889)	889	—	—	—
Tax losses (*)	699,584	33,899	—	—	733,483
Intangibles	(300,359)	496	—	65,009	(234,854)
Others	(182)	2	—	—	(180)
Total	<u>(377,577)</u>	<u>9,531</u>	<u>909</u>	<u>65,009</u>	<u>(302,128)</u>

(*) Unrecognized deferred tax assets:

Deferred tax assets are recognized to the extent that it is probable that sufficient taxable profits will be generated in the future. In total the Company has not recognized deferred tax assets for ThUS\$3,263,150 at December 31, 2024 (ThUS\$3,572,528 as of December 31, 2023) which include deferred tax assets related to negative tax results of ThUS\$11,736,014 at December 31, 2024 (ThUS\$12,206,634 at December 31, 2023).



(Expenses) / Income from deferred taxes and income tax:

	For the year ended December 31,	
	2024	2023
	ThUS\$	ThUS\$
Income tax (expense)/benefit		
Current tax (expense) benefit	(26,263)	(12,659)
Adjustments to the current tax of the previous year	—	(193)
Total current tax (expense) benefit	<u>(26,263)</u>	<u>(12,852)</u>
(Expense)/benefit for deferred tax recognition for tax losses (*)	243	17,492
Deferred income for relative taxes to the creation and reversal of temporary differences	<u>9,531</u>	<u>(19,582)</u>
Total deferred income tax	<u>9,774</u>	<u>(2,090)</u>
Income tax (expense)/benefit	<u><u>(16,489)</u></u>	<u><u>(14,942)</u></u>

Income tax (expense) / Income benefit:

	For the year ended December 31,	
	2024	2023
	ThUS\$	ThUS\$
Current tax (expense) benefit, foreign	(54,190)	(10,410)
Current tax (expense) benefit, domestic	<u>27,927</u>	<u>(2,442)</u>
Total current tax (expense) benefit	<u>(26,263)</u>	<u>(12,852)</u>
Foreign Deferred tax (expense) benefit, for tax losses compensation (*)	243	17,492
Deferred tax (expense) benefit, foreign	5,553	(10,780)
Deferred tax (expense) benefit, domestic	<u>3,978</u>	<u>(8,802)</u>
Total deferred tax (expense)benefit	<u>9,774</u>	<u>(2,090)</u>
Income tax (expense)/benefit	<u><u>(16,489)</u></u>	<u><u>(14,942)</u></u>

(*) As a result of an agreement reached with the Brazilian tax authority, in the 2023 TAM Linhas Aereas S.A. was authorized to use part of its available tax losses to pay some tax contingencies. As the company does not recognize a deferred tax asset for its available tax losses, it was necessary to register an income in order to write off the liability previously recognized regarding the relevant tax contingencies.

Income before tax from the Chilean legal tax rate (27% as of December 31, 2024 and 2023)

	For the year ended December 31,		For the year ended December 31,	
	2024	2023	2024	2023
	ThUS\$	ThUS\$	%	%
Income tax benefit/(expense) using the legal tax rate	<u>(268,362)</u>	<u>(161,053)</u>	<u>(27.00)</u>	<u>(27.00)</u>
Tax effect of rates in other jurisdictions	(46,580)	(50,042)	(4.69)	(8.39)
Tax effect of non-taxable income	81,612	25,459	8.21	4.27
Tax effect of disallowable expenses	(12,780)	(23,272)	(1.29)	(3.90)
Other increases (decreases):				
Derecognition of deferred tax liabilities for early termination of aircraft financing	37,793	53,162	3.80	8.91
Unrecognised deferred tax	159,430	157,089	16.04	26.34
Other increases (decreases)	<u>32,398</u>	<u>(16,285)</u>	<u>3.27</u>	<u>(2.73)</u>
Total adjustments to tax expense using the legal rate	<u>251,873</u>	<u>146,111</u>	<u>25.34</u>	<u>24.50</u>
Income tax benefit/(expense) using the effective rate	<u><u>(16,489)</u></u>	<u><u>(14,942)</u></u>	<u><u>(1.66)</u></u>	<u><u>(2.50)</u></u>

Deferred taxes related to items charged to equity:

	For the year ended December 31,	
	2024	2023
	ThUS\$	ThUS\$
Aggregate deferred taxation of components of other comprehensive income	909	4,355

NOTE 18 - OTHER FINANCIAL LIABILITIES

The composition of other financial liabilities is as follows:

	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023
	ThUS\$	ThUS\$
Current		
(a) Interest bearing loans	271,753	292,982
(b) Lease Liability	363,460	301,537
(c) Hedge derivatives	—	1,544
Total current	<u><u>635,213</u></u>	<u><u>596,063</u></u>
Non-current		
(a) Interest bearing loans	3,516,117	3,675,212
(b) Lease Liability	<u>2,999,121</u>	<u>2,666,457</u>
Total non-current	<u><u>6,515,238</u></u>	<u><u>6,341,669</u></u>



(a) Interest bearing loans

Obligations with credit institutions and debt instruments:

	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023
	ThUS\$	ThUS\$
Current		
Bank loans (2)	—	53,141
Guaranteed obligations (5)	34,083	28,697
Other guaranteed obligations (1)	23,682	67,005
Subtotal bank loans	57,765	148,843
Obligation with the public (3) (4)	46,256	34,731
Financial leases	167,732	109,304
Other loans	—	104
Total current	271,753	292,982
Non-current		
Bank loans (2)	—	976,293
Guaranteed obligations (5)	339,960	275,225
Other guaranteed obligations (1)	351,069	363,345
Subtotal bank loans	691,029	1,614,863
Obligation with the public (3) (4)	2,193,047	1,268,107
Financial leases	632,041	792,242
Total non-current	3,516,117	3,675,212
Total obligations with financial institutions	3,787,870	3,968,194

(1) The Company has three committed credit lines, or “Revolving Credit Facilities (RCF),” which are secured. As of July 15, 2024, two credit lines were amended and extended until July 2029, with amounts of US\$800 million and US\$750 million, respectively. Then, as of November 4, 2024 a third credit line was made available:

(a) The first committed credit line, or “RCF I,” amounting to US\$800 million, is secured by aircraft, engines, and spare parts. This credit line is fully available as of December 31, 2024.

(b) The second committed credit line, or “RCF II,” amounting to US\$750 million, is secured by intangible assets primarily related to the FFP business (LATAM Pass loyalty program), the cargo business, certain slots, gates, and routes, as well as intellectual property and certain LATAM trademarks. This credit line is fully available as of December 31, 2024.

(c) On November 4, 2024, the Company secured a new credit line under a “Spare Engine Facility” amounting to US\$300 million (of which US\$275 million had been drawn as of December 31, 2024), maturing on November 4, 2028. This funds were used to repay the previous “Spare Engine Facility” maturing on November 3, 2027. This new financing includes a minimum liquidity covenant, requiring the Company to maintain minimum liquidity, measured at the consolidated level (LATAM Airlines Group S.A.), of US\$750 million, as well as an additional covenant measured individually for LATAM Airlines Group S.A. and TAM Linhas Aéreas S.A., requiring a minimum liquidity threshold of US\$400 million. If these covenants are not met, the obligations could be accelerated at the creditors' request to become short-term obligations. As of December 31, 2024, the Company is in compliance with the aforementioned minimum liquidity covenants.

(2) As of October 15, 2024, the Company repaid the entirety of the “Term Loan B Facility” amounting to US\$1.081 billion remaining on that date.

(3) As of October 15, 2024, the Company repaid in full the senior secured notes issued under Rule 144-A and Regulation S of the United States Securities and Exchange Commission, bearing interest at 13.375% and maturing in 2027, for an aggregate principal amount of US\$450 million (the “2027 Notes”). As of December 31, 2024, the Company continues to hold the senior secured notes issued under Rule 144-A and Regulation S of the United States Securities and Exchange Commission, bearing interest at 13.375% and maturing in 2029, for an aggregate principal amount of US\$700 million (the “2029 Notes”). During the quarter ended December 31, 2024, both the 2027 Notes and the 2029 Notes included a minimum liquidity covenant, which required the Company to maintain minimum liquidity, measured at the consolidated level (LATAM Airlines Group S.A.), of US\$750 million. If this covenant is not met, the obligations could be accelerated at the creditors' request to become short-term obligations. As of December 31, 2024, the Company is in compliance with the aforementioned minimum liquidity covenant.

(4) As of October 15, 2024, the Company issued, placed, and received funds from international markets through guaranteed bonds amounting to US\$1.4 billion, with an annual interest rate of 7.875% and maturing in 2030 (the “2030 Notes”), issued under Rule 144-A and Regulation S of the United States Securities and Exchange Commission, pursuant to the United States Securities Act of 1933 (the “US Securities Act”). During the quarter ended December 31, 2024, the 2030 Notes included a minimum liquidity covenant, which required the Company to maintain minimum liquidity, measured at the consolidated level (LATAM Airlines Group S.A.), of US\$750 million. If this covenant is not met, the obligations could be accelerated at the creditors' request to become short-term obligations. As of December 31, 2024, the Company is in compliance with the aforementioned minimum liquidity covenant.

(5) On December 23 and 30, 2024, two A320neo aircraft were delivered by Airbus. These aircraft were purchased through aircraft financing of US\$50 million each, with Bank of Communications Co., Ltd. (“BOCOMM”) as the counterparty.

Balances by currency of interest bearing loans are as follows:

	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023
Currency	ThUS\$	ThUS\$
Chilean peso (U.F.)	147,716	160,730
US Dollar	3,640,154	3,807,464
Total	3,787,870	3,968,194

Interest-bearing loans due in installments to December 31, 2024

Debtor: LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries, Tax No. 89.862.200-2, Chile.

Tax No.	Creditor	Creditor country	Currency	Nominal values							Accounting values						Amortization	Annual	
				Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total nominal value	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total accounting value	Effective rate		Nominal rate	
				ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	%		%	
Obligations with the public																			
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	UF	—	—	—	—	147,217	147,217	—	499	—	—	147,217	147,716	At Expiration	2.00	2.00	
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	—	—	—	—	3	3	—	—	—	—	3	3	At Expiration	1.00	1.00	
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	U.S.A.	US\$	—	—	—	700,000	1,400,000	2,100,000	—	45,757	—	678,079	1,367,748	2,091,584	At Expiration	10.69	9.71	
Guaranteed obligations																			
0-E	BNP PARIBAS	U.S.A.	US\$	3,226	9,863	27,888	30,093	88,554	159,624	4,020	9,863	27,262	29,715	88,375	159,235	Quarterly	6.03	6.03	
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	U.S.A.	US\$	3,960	11,992	33,179	34,951	31,645	115,727	3,960	11,992	33,179	34,951	31,645	115,727	Quarterly/Monthly	7.73	7.73	
0-E	BOCOMM	Irlanda	US\$	1,042	3,125	8,333	8,333	79,167	100,000	1,123	3,125	8,208	8,250	78,375	99,081	Quarterly	6.42	6.42	
Other guaranteed obligations																			
0-E	CITIBANK	U.S.A.	US\$	—	—	—	—	—	—	22	—	—	—	—	22	Quarterly	1.00	1.00	
0-E	JP MORGAN CHASE	U.S.A.	US\$	—	—	—	—	—	—	209	—	—	—	—	209	Quarterly	0.63	0.63	
0-E	CREDIT AGRICOLE	France	US\$	—	—	—	275,012	—	275,012	3,020	—	—	272,112	—	275,132	At Expiration	6.63	6.63	
0-E	EXIM BANK	U.S.A.	US\$	5,005	15,147	41,385	37,572	—	99,109	5,284	15,147	41,385	37,572	—	99,388	Quarterly	2.29	2.05	
Financial leases																			
0-E	NATIXIS	France	US\$	6,671	20,241	55,696	78,423	30,352	191,383	8,284	20,242	55,369	78,225	30,350	192,470	Quarterly	6.73	6.73	
0-E	US BANK	U.S.A.	US\$	10,972	6,520	—	—	—	17,492	11,147	6,217	—	—	—	17,364	Quarterly	4.88	3.40	
0-E	EXIM BANK	U.S.A.	US\$	32,988	74,220	167,003	103,326	35,535	413,072	34,733	74,221	166,291	103,326	35,532	414,103	Quarterly	4.00	3.17	
0-E	BANK OF UTAH	U.S.A.	US\$	2,857	7,991	29,220	46,016	75,786	161,870	2,857	7,991	29,220	46,016	75,786	161,870	Monthly	10.71	10.71	
	Total			66,721	149,099	362,704	1,313,726	1,888,259	3,780,509	74,659	195,054	360,914	1,288,246	1,855,031	3,773,904				

Interest-bearing loans due in installments to December 31, 2024

Debtor: TAM S.A. and Subsidiaries, Tax No. 02.012.862/0001-60, Brazil

Tax No.	Creditor Country	Currency	Nominal values						Accounting values						Amortization	Annual		
			Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total nominal value	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total accounting value		Effective rate	Nominal rate	
			ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$		%	%	
Financial lease																		
0-E	NATIXIS	France	US\$	510	1,530	4,080	7,846	—	13,966	510	1,530	4,080	7,846	—	13,966	Quarterly	—	—
	Total			510	1,530	4,080	7,846	—	13,966	510	1,530	4,080	7,846	—	13,966			
	Total consolidated			67,231	150,629	366,784	1,321,572	1,888,259	3,794,475	75,169	196,584	364,994	1,296,092	1,855,031	3,787,870			



Interest-bearing loans due in installments to December 31, 2023
Debtor: LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries, Tax No. 89.862.200-2, Chile.

Tax No.	Creditor	Creditor country	Currency	Nominal values						Accounting values						Amortization	Annual	
				Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total nominal value	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total accounting value		Effective rate	Nominal rate
				ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$		%	%
Bank loans																		
0-E	GOLDMANS ACHS	U.S.A.	US\$	2,750	8,250	22,000	1,056,000	—	1,089,000	44,891	8,250	22,000	954,293	—	1,029,434	Quarterly	20.31	15.04
Obligations with the public																		
97.036.000- K	SANTANDER	Chile	UF	—	—	—	—	160,214	160,214	—	516	—	—	160,214	160,730	At Expiration	2.00	2.00
97.036.000- K	SANTANDER	Chile	US\$	—	—	—	—	3	3	—	—	—	—	3	3	At Expiration	1.00	1.00
0-E	WILMINGTO N TRUST COMPANY	U.S.A.	US\$	—	—	—	450,000	700,000	1,150,000	—	34,215	—	434,204	673,686	1,142,105	At Expiration	15.00	13.38
Guaranteed obligations																		
0-E	BNP PARIBAS	U.S.A.	US\$	2,912	9,168	26,772	28,945	103,907	171,704	3,936	9,168	26,121	28,553	103,541	171,319	Quarterly	6.98	6.98
0-E	WILMINGTO N TRUST COMPANY	U.S.A.	US\$	3,854	11,693	32,356	34,083	50,599	132,585	3,900	11,693	32,356	34,083	50,571	132,603	Quarterly/ Monthly	8.76	8.76
Other guaranteed obligations																		
0-E	CITIBANK	U.S.A.	US\$	—	—	—	—	—	—	33	—	—	—	—	33	Quarterly	1.00	1.00
0-E	JP MORGAN CHASE	U.S.A.	US\$	—	—	—	—	—	—	17	—	—	—	—	17	Quarterly	0.63	0.63
0-E	CREDIT AGRICOLE	France	US\$	—	14,667	29,333	222,768	—	266,768	4,241	14,667	26,154	221,708	—	266,770	At Expiration	9.43	9.43
0-E	MUFG	U.S.A.	US\$	11,768	35,960	16,374	—	—	64,102	11,805	35,960	16,374	—	—	64,139	Quarterly	7.11	7.11
0-E	EXIM BANK	U.S.A.	US\$	—	—	40,662	42,122	16,325	99,109	282	—	40,662	42,122	16,325	99,391	Quarterly	2.29	2.05
Financial leases																		
0-E	NATIXIS	France	US\$	6,516	19,779	54,443	56,972	77,647	215,357	8,559	19,779	54,117	56,754	77,555	216,764	Quarterly	7.58	7.58
0-E	US BANK	U.S.A.	US\$	17,374	49,311	17,492	—	—	84,177	17,905	49,311	15,731	—	—	82,947	Quarterly	4.41	3.16
0-E	EXIM BANK	U.S.A.	US\$	—	—	197,499	141,169	74,404	413,072	1,933	—	195,741	141,169	74,404	413,247	Quarterly	4.13	3.31
0-E	BANK OF UTAH	U.S.A.	US\$	2,575	7,202	23,637	37,304	101,864	172,582	2,575	7,202	23,637	37,304	101,864	172,582	Monthly	10.71	10.71
Other loan																		
0-E	Various (*)	US\$		104	—	—	—	—	104	104	—	—	—	—	104	At Expiration	—	—
	Total			47,853	156,030	460,568	2,069,363	1,284,963	4,018,777	100,181	190,761	452,893	1,950,190	1,258,163	3,952,188			

(*) Obligation to creditors for executed letters of credit.

Interest-bearing loans due in installments to December 31, 2023
Debtor: TAM S.A. and Subsidiaries, Tax No. 02.012.862/0001-60, Brazil

			Nominal values						Accounting values						Annual		
Tax No.	Creditor Country	Currency	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total nominal value	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total accounting value	Amortization	Effective rate	Nominal rate
			ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$		%	%
Financial lease																	
0-E	NATIXIS	France	US\$	510	1,530	4,080	9,886	—	16,006	510	1,530	4,080	9,886	—	16,006	Quarterly	—
	Total			510	1,530	4,080	9,886	—	16,006	510	1,530	4,080	9,886	—	16,006		
	Total consolidated			48,363	157,560	464,648	2,079,249	1,284,963	4,034,783	100,691	192,291	456,973	1,960,076	1,258,163	3,968,194		



(b) Lease Liability:

The movement of the lease liabilities corresponding to the period reported are as follow:

	Aircraft	Others	Lease Liability Total
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Opening balance as January 1, 2023	2,134,972	81,482	2,216,454
New contracts	943,178	2,976	946,154
Lease termination	(13,258)	(1,812)	(15,070)
Renegotiations	(7,194)	2,219	(4,975)
Payments	(376,006)	(23,277)	(399,283)
Accrued interest	212,500	9,633	222,133
Exchange differences	—	2,278	2,278
Cumulative translation adjustment	6	297	303
Changes	759,226	(7,686)	751,540
Closing balance as of December 31, 2023	2,894,198	73,796	2,967,994
Opening balance as of January 1, 2024	2,894,198	73,796	2,967,994
New contracts	576,182	69,061	645,243
Lease termination	(72,266)	(540)	(72,806)
Renegotiations	96,155	70,670	166,825
Payments	(605,584)	(26,630)	(632,214)
Accrued interest	288,165	25,391	313,556
Exchange differences	(2,090)	(3,082)	(5,172)
Cumulative translation adjustment	—	(9,679)	(9,679)
Other variations	—	(11,166)	(11,166)
Changes	280,562	114,025	394,587
Closing balance as of December 31, 2024	3,174,760	187,821	3,362,581

The Company recognizes interest payments related to lease liabilities in the consolidated result under Finance costs (See Note 26(c)). The weighted average discount rates for calculation of lease liability are as follows.

	Discount rate December 2024	Discount rate December 2023
Aircraft	9.09%	9.10%
Others	8.78%	6.43%

(c) Hedge derivatives

	Current liabilities		Non-current liabilities		Total hedge derivatives	
	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Fair value of foreign currency derivatives	—	1,544	—	—	—	1,544
Total hedge derivatives	—	1,544	—	—	—	1,544

The foreign currency derivatives correspond to options, forwards and swaps.

Hedging operation

The fair values of net assets/ (liabilities), by type of derivative, of the contracts held as hedging instruments are presented below:

		As of December 31, 2024	As of December 31, 2023
		ThUS\$	ThUS\$
Fuel options	(1)	7,747	22,136
Foreign currency derivative R\$/BRL\$	(2)	3,142	(1,544)
Interest rate swaps	(3)	4,676	—

- (1) Hedge significant variations in cash flows associated with market risk implicit in the changes in the price of future fuel purchases. These contracts are recorded as cash flow hedges.
- (2) Hedge significant variations in expected cash flows associated with the market risk implicit in changes in exchange rates, particularly the US\$/BRL. These contracts are recorded as cash flow hedge contracts.
- (3) They cover significant variations in cash flows associated with the market risk implicit in increases in the SOFR interest rate for long-term loans originated by the operational leases. These contracts are recorded as cash flow hedging contracts.

The Company only maintains cash flow hedges. In the case of fuel and currency hedges, the cash flows subject to said hedges will occur and will impact results in the next 12 months from the date of the consolidated statement of financial position.

All hedging operations have been performed for highly probable transactions. See Note 3.

See Note 24 (h) for reclassification to profit or loss for each hedging operation and Note 17 (b) for deferred taxes related.

NOTE 19 - TRADE AND OTHER ACCOUNTS PAYABLES

The composition of Trade and other accounts payables is as follows:

	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023
	ThUS\$	ThUS\$
Current		
(a) Trade and other accounts payables	1,761,814	1,408,201
(b) Accrued liabilities	371,758	357,078
Total trade and other accounts payables	<u>2,133,572</u>	<u>1,765,279</u>

(a) Trade and other accounts payable:

	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023
	ThUS\$	ThUS\$
Trade creditors	1,409,894	1,176,985
Other accounts payable	351,920	231,216
Total	<u>1,761,814</u>	<u>1,408,201</u>

The details of Trade and other accounts payables are as follows:

	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023
	ThUS\$	ThUS\$
Maintenance and technical purchases	380,853	293,768
Boarding Fees	268,353	249,291
Aircraft Fuel	220,343	94,878
Airport charges and overflight	157,691	138,901
Handling and ground handling	122,721	133,114
Leases, maintenance and IT services	121,901	100,842
Other personnel expenses	106,277	96,351
Professional services and advisory	77,548	63,756
Services on board	72,902	58,365
Marketing	46,751	51,035
Aircraft Insurance	16,756	12,256
Air companies	9,778	26,371
Crew	20,560	25,936
Agencies sales commissions	15,649	16,899
Others	123,731	46,438
Total trade and other accounts payables	<u>1,761,814</u>	<u>1,408,201</u>

(b) Liabilities accrued:

	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023
	ThUS\$	ThUS\$
Aircraft and engine maintenance	74,874	129,473
Accrued personnel expenses	86,743	97,733
Accounts payable to personnel (1)	183,153	114,769
Others accrued liabilities	26,988	15,103
Total accrued liabilities	<u>371,758</u>	<u>357,078</u>

(1) Participation in profits and bonuses (Note 22 letter b).

NOTE 20 - OTHER PROVISIONS

	Current liabilities		Non-current liabilities		Total Liabilities	
	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Provision for contingencies (1)						
Tax contingencies	11,536	7,003	313,165	614,882	324,701	621,885
Civil contingencies	1,173	7,702	124,411	142,305	125,584	150,007
Labor contingencies	1,512	367	174,035	155,501	175,547	155,868
Other	—	—	9,908	11,571	9,908	11,571
Provision for European						
Commission investigation (2)	—	—	2,327	2,477	2,327	2,477
Total other provisions (3)	<u>14,221</u>	<u>15,072</u>	<u>623,846</u>	<u>926,736</u>	<u>638,067</u>	<u>941,808</u>

(1) Provisions for contingencies:

The tax contingencies correspond to litigation and tax criteria related to the tax treatment applicable to direct and indirect taxes, which are found in both administrative and judicial stage.

The civil contingencies correspond to different demands of civil order filed against the Company. The labor contingencies correspond to different demands of labor order filed against the Company.

Provisions are recognized in the consolidated income statement in administrative expenses or tax expenses, as appropriate.

The Company maintains other judicial processes, individually and cumulatively , do not have a significant impact on these financial statements

(2) Provision made for proceedings brought by the European Commission for possible breaches of free competition in the freight market.

(3) Total other provision as of December 31, 2024, and December 31, 2023, include the fair value of the contingencies arising at the time of the business combination with TAM S.A and subsidiaries, with a probability of loss under 50%, which are not recognized in the normal course of IFRS Accounting Standards application and which only in the context of a business combination should be recognized under IFRS Accounting Standards.



Movement of provisions:

	Legal claims (1)	European Commission Investigation (1)	Total
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Opening balance as January 1, 2023	940,140	2,397	942,537
Increase in provisions	449,406	—	449,406
Provision used	(70,844)	—	(70,844)
Difference by subsidiaries conversion	(69,563)	—	(69,563)
Reversal of provision	(310,118)	—	(310,118)
Exchange difference	310	80	390
Closing balance as of December 31, 2023	939,331	2,477	941,808
Opening balance as of January 1, 2024	939,331	2,477	941,808
Increase in provisions	448,338	—	448,338
Provision used	(92,729)	—	(92,729)
Difference by subsidiaries conversion	(143,057)	—	(143,057)
Reversal of provision	(508,907)	—	(508,907)
Exchange difference	(7,236)	(150)	(7,386)
Closing balance as of December 31, 2024	635,740	2,327	638,067

(1) See details of litigation and government investigations with a material impact in Note 30.

NOTE 21 - OTHER NON-FINANCIAL LIABILITIES

	Current liabilities		Non-current liabilities		Total Liabilities	
	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Deferred revenue (1)(2)	3,118,099	3,044,664	140,244	348,936	3,258,343	3,393,600
Sales tax	14,566	17,801	—	—	14,566	17,801
Retentions	48,383	48,649	—	—	48,383	48,649
Other taxes	6,332	6,892	—	—	6,332	6,892
Dividends payable	293,092	174,549	—	—	293,092	174,549
Other sundry liabilities	8,208	9,351	—	—	8,208	9,351
Total other non-financial liabilities	3,488,680	3,301,906	140,244	348,936	3,628,924	3,650,842

Deferred Revenue Movement

	Deferred revenue						
	Initial balance	(1) Recognition	Use	Loyalty program (Award and redeem)	Expiration of tickets	Translation Difference	Others provisions
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
From January 1 to December 31, 2023	2,953,289	14,238,959	(13,505,496)	17,680	(391,998)	84,988	(3,822)
From January 1 to December 31, 2024	3,393,600	15,679,754	(15,073,167)	(126,564)	(347,873)	(260,364)	(7,043)

(1) The balance includes mainly, deferred revenue for services not provided as of December 31, 2024 and December 31, 2023 and for the frequent flyer LATAM Pass program.

LATAM Pass is LATAM's frequent flyer program that allows rewarding the preference and loyalty of its customers with multiple benefits and privileges, through the accumulation of miles or points that can be exchanged for tickets or for a varied range of products and services. Clients accumulate miles or points LATAM Pass every time they fly in LATAM and other airlines associated with the program, as well as by buying in stores or use the services of a vast network of companies that have agreements with the program around the world.

(2) As of December 31, 2024, Deferred Income includes Th US\$35.615 (Th US\$40.500 as of December 31, 2023) related to the compensation from Delta Air Lines, Inc., which is recognized in the income statement based on the estimation of income differentials until until the end of the implementation of the strategic alliance.

NOTE 22 - EMPLOYEE BENEFITS

	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023
	ThUS\$	ThUS\$
Retirements payments	71,296	57,785
Resignation payments	7,048	11,537
Other obligations	89,083	53,296
Total liability for employee benefits	167,427	122,618

(a) The movement in retirements, resignations and other obligations:

	Opening balance	Increase (decrease) current service provision	Benefits paid	Actuarial (gains) losses	Currency translation	Closing balance
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
From January 1 to December 31, 2023	93,488	58,436	(6,701)	(21,198)	(1,407)	122,618
From January 1 to December 31, 2024	122,618	88,112	(10,778)	(21,769)	(10,756)	167,427



The main assumptions used in the calculation of the provision in Chile are presented below:

Assumptions	For the year ended December 31,	
	2024	2023
Discount rate	5.92 %	5.40 %
Expected rate of salary increase	3.00 %	3.00 %
Rate of turnover	2.96 %	5.02 %
Mortality rate	RV-2020	RV-2020
Inflation rate	3.42 %	2.99 %
Retirement age of women	60	60
Retirement age of men	65	65

The discount rate is based on the bonds issued by the Central Bank of Chile with a maturity of 20 years. The RV-2020 mortality tables correspond to those established by the Commission for the Financial Market of Chile. The inflation rates are based on the yield curves of the long term nominal and inflation adjusted bonds based on BCU and BCPs issued by the Central Bank of Chile.

The calculation of the present value of the defined benefit obligation is sensitive to the variation of some actuarial assumptions such as discount rate, salary increase, rotation and inflation.

The sensitivity analysis for these variables is presented below:

	Effect on the liability	
	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023
	ThUS\$	ThUS\$
<u>Discount rate</u>		
Change in the accrued liability an closing for increase in 100 b.p.	(5,267)	(3,913)
Change in the accrued liability an closing for decrease of 100 b.p.	6,010	4,369
<u>Rate of wage growth</u>		
Change in the accrued liability an closing for increase in 100 b.p.	5,570	4,133
Change in the accrued liability an closing for decrease of 100 b.p.	(5,056)	(3,811)

(b) The liability for short-term:

	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023
	ThUS\$	ThUS\$
Profit-sharing and bonuses (*)	<u>183,153</u>	<u>114,769</u>

(*) Accounts payables to employees (Note 19 letter b)

The participation in profits and bonuses related to an annual incentive plan for achievement of certain objectives.

(c) CIP (Corporate Incentive Plan)

With the aim of incentivizing the retention of talent among the executives of the Company and in response to the exit of the Chapter 11 Procedure, it was agreed to grant an extraordinary and exceptional incentive called Corporate Incentive Plan (hereinafter also "CIP"), which will be enforceable and paid subject to compliance with the terms, clauses and conditions approved at the Board meeting dated April 25, 2023. In summary, the CIP contemplates three categories oriented to three different groups or categories of employees, whether they are hired by the Company directly, or in other companies of the LATAM group. These categories are as follows: Non-Executive Employees; Executives Not part of the Global Executive Meeting o “GEM”; and GEM Executives. Employees in each of these groups are only eligible for the CIP that corresponds to their respective category. The terms of each of these CIP categories were communicated to the respective employees between the months of January to December 2023.

Below are more background on each of the different categories of the CIP. Additionally, in Note 33 describes in more detail the main terms and conditions of the last two categories of the CIP (i.e., Non-GEM Executives; and GEM Executives):

i) Non-Executive Employees: The first subprogram was aimed at non-executive employees who, while hired in LATAM as of December 31, 2020, were still in their position as of April 30, 2023, which includes a fixed and guaranteed payment in cash on certain dates, depending on the country where the employee is hired.

This subprogram is available to those employees who were unable to qualify for one of the two categories below, or who were able to do so, chose not to participate in them.

ii) Executives Not part of the GEM: The second subprogram applies to senior executives not part of the GEM (Global Executive Meeting – Senior Managers, Managers, Assistant Managers). This program contemplates the creation of remuneration synthetic Units (hereinafter, simply "Units") that, by reference, are considered as equivalent to the price of one share of LATAM Airlines Group S.A., and consequently, in case they become effective, they grant the worker the right to receive the payment in cash that results from multiplying the number of Units that become effective by the value per share of LATAM Airlines Group S.A. that should be considered in accordance with CIP.

In this context, this program contemplates two different bonuses: (1) a withholding bonus, consisting of the amount in cash resulting from Units that are assigned to the respective employee, these Units being paid at 20% at month 15 and 80% at month 24, in each case, counted from the exit date of Chapter 11 Procedure (i.e., November 3, 2022) (the "Exit Date"). This is consequently a guaranteed payment for these employees; and (2) a bonus associated with the certain financial indicators of LATAM Airlines Group S.A. and its subsidiaries, which is reflected in Note 19 (b), becoming effective 20% at month 15 and 80% at month 24, in each case, from the Exit Date. Consequently, this is an eventual payment that is only made if these indicators are reached.

iii) GEM Executives: The third subprogram applies to the Company’s GEM executives (Global Executive Meeting) (CEO and employees whose job description is "vice presidents" or "directors"). This program, in essence, contemplates the creation of remuneration synthetic Units that, by referential means, are considered as equivalent to the price of one share of LATAM Airlines Group S.A. and consequently, in case they become effective, they grant the worker the right to receive the payment in cash that results from multiplying the number of Units that become effective by the value per share of LATAM Airlines Group S.A. that must be considered according to the CIP.

These Units are divided into:

(1) Units associated with the employee's permanence in the Company ("RSUs" – Retention Shares Units); and (2) Units associated with both the employee's permanence in the Company and the performance of LATAM Airlines Group S.A. ("PSUs" – Performance Shares Units). This performance is ultimately measured according to the share price of LATAM Airlines Group S.A. in the terms and conditions of the CIP.



Both the RSUs and the PSUs are consequently associated with the passage of time, becoming effective by partialities according to the calendar contemplated by the CIP. For the case of RSUs, having a vesting guaranteed by partialities as explained in more detail in Note 33. On the other hand, the PSUs also consider the market value of the share of LATAM Airlines Group S.A. considering a liquid market. However, as long as there is no such liquid market, the share price will be determined on the basis of representative transactions. As explained in more detail in Note 33, PSUs constitute a contingent and non-guaranteed payment.

In addition, some GEM Executives will also be entitled to receive a fixed and guaranteed cash payment ("MPP" – Management Protection Plan) on certain dates according to the CIP. Those employees who are eligible for this MPP will also be eligible for a limited number of additional MSUs ("MPP Based RSUs").

In all cases, the respective employees must have remained as such in the Company at the corresponding accrual date to qualify for these benefits.

During the year of 2024 until the month of December, the amount accrued related to this CIP was MUS\$78.78, which is recorded in the "Administrative expenses" line of the Consolidated Statement of Income by Function. As of December 2024, the amount of this plan recorded in the consolidated statement of financial position is MUS\$152.6.

(d) Employment expenses are detailed below:

	For the year ended December 31,	
	2024	2023
	ThUS\$	ThUS\$
Salaries and wages	1,337,982	1,268,343
Short-term employee benefits	243,210	181,565
Other personnel expenses	157,282	133,429
Total	<u>1,738,474</u>	<u>1,583,337</u>

NOTE 23 - ACCOUNTS PAYABLE, NON-CURRENT

	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023
	ThUS\$	ThUS\$
Aircraft and engine maintenance	433,447	348,578
Fleet (JOL)	40,000	40,000
Airport and Overflight Taxes	—	11,337
Provision for vacations and bonuses	18,129	18,518
Other sundry liabilities	186	154
Total accounts payable, non-current	<u>491,762</u>	<u>418,587</u>

NOTE 24 - EQUITY

(a) Capital

The Company’s objective is to maintain an appropriate level of capitalization that enables it to ensure access to the financial markets for carrying out its medium and long-term objectives, optimizing the return for its shareholders and maintaining a solid financial position.

The paid capital of the Company at December 31, 2024, amounts to ThUS\$5,003,534 divided into 604,437,877,587 common stock of a same series (ThUS\$5,003,534 divided into 604,437,877,587 shares as of December 31, 2023), a single series nominative, ordinary character with no par value. The total number of authorized shares of the Company as of December 31, 2024, corresponds to 604,441,789,335 shares. There are no special series of shares and no privileges. The form of its stock certificates and their issuance, exchange, disablement, loss, replacement and other similar circumstances, as well as the transfer of the shares, is governed by the provisions of the Corporate Law and its regulations.

At the Company's Extraordinary Shareholders' Meeting held on April 20, 2023, it was agreed to:

ii) A decrease in the Company's capital for an amount of ThUS\$7,501,896, without altering the number and characteristics of the shares into which it is divided, by absorbing the Company's accumulated losses as of December 31, 2022 for the same amount;

ii) Others decrease of the Company's capital for an amount of ThUS\$178, without altering the number and characteristics of the shares into which it is divided, through the absorption of the equity account of "Treasury Shares" as of December 31, 2022 for the same amount, produced on the occasion of the January 2013 reduction of capital stock by operation of law that took place in accordance with the provisions of Article 27 of the Corporations Law.

iii) Deduction of the Company’s capital the account "Costs of issuing shares and new convertible notes, for an amount of ThUS\$810,279.

On September 6, 2023, by public deed granted at the Notary of Santiago of Mr. Eduardo Diez Morello, under repertoire number 15,327-2023 entitled "Declaración de Colocación y Vencimiento Plazo de Colocación Bonos Convertibles "Series G", "Series H" and "Series I" and Reducción de Capital de Pleno Derecho", it was realized that on September 5, 2023 the maturity of the placement term (the "Placement Term") of Convertible Notes issued on the occasion of the capital increase agreed at the Company's Extraordinary Shareholders' Meeting held on July 5, 2022. Consequently, in accordance with the mentioned in number Four of Clause Six of the respective notes issuance contract (the "Issuance Agreement"), as of that date the amount placed against it remained unchanged, and consequently the Convertible Notes not placed on that date were null and void. For the sake of completeness, it was declared that upon maturity of the Placement Term, 123,605,720 Series G Convertible Notes and 37 Series I Convertible Notes (collectively, the "Unplaced Convertible Notes") remained unplaced, for an amount of US\$123,605,720 and US\$37, respectively (hereinafter, together, the "Unplaced Amount"). The conversion option of the Unplaced Convertible Notes was backed by 1,965,903,665 shares as equity.

Likewise, in the aforementioned deed it was realized that since all the Unplaced Convertible Bonds have been terminated, since they have been null and void, they cannot be converted into shares of the issuer, consequently reducing the Company's Capital Share by an amount equal to the Unplaced Amount.

Therefore, as of September 6, 2023, the amount of the Share Capital was reduced by law in the amount of ThUS\$123,606, equivalent to 1,965,903,665 shares. As a result of the foregoing, as of that date, the total statutory share capital of the Company was reduced by law from the amount of ThUS\$5,127,182, divided into 606,407,693,000 shares, of the same and unique series, without par value, to the amount of ThUS\$5,003,576, divided into 604,441,789,335 shares, of which MUS\$5,003,534, equivalent to 604,437,877,587 shares, are fully paid. To date, the balance of MUS\$42, equivalent to 3,911,748 shares, are pending of subscription and payment and are intended exclusively to respond to the conversion of 42,398 Series H Convertible Notes.

All of the above was explained in detail at the Extraordinary Shareholders' Meeting of the Company held on April 25, 2024, in which it was agreed, among other things, (i) to record the aforementioned reduction by operation of law in the Share Capital, and the granting of the aforementioned public deed dated September 6, 2023; and (ii) on the basis of the above, adapt the Fifth permanent and First Transitory articles of the corporate statute, relating to share capital.

(b) Movement of authorized shares

The following table shows the movement of the authorized, fully paid shares and back-up shares to be delivered in the event that the respective conversion option is exercised under the convertible notes currently issued by the Company:

	As of December 31, 2024				As of December 31, 2023			
	Nº of authorized shares	Nº of Subscribed of shares and paid or delivered pursuant to the exercise of the conversion option	Nº of convertible notes back-up shares pending to place	Nº of shares to subscribe or not used	Nº of authorized shares	Nº of Subscribed of shares and paid or delivered pursuant to the exercise of the conversion option	Nº of convertible notes back-up shares pending to place	Nº of shares to subscribe or not used
Opening Balance	604,441,789,335	604,437,877,587	3,911,748	—	606,407,693,000	604,437,584,048	4,205,287	1,965,903,665
Convertible Notes H	—	—	—	—	—	293,539	(293,539)	—
Reduction of full right (*)	—	—	—	—	(1,965,903,665)	—	—	(1,965,903,665)
Subtotal	—	—	—	—	(1,965,903,665)	293,539	(293,539)	(1,965,903,665)
Closing Balance	<u>604,441,789,335</u>	<u>604,437,877,587</u>	<u>3,911,748</u>	<u>—</u>	<u>604,441,789,335</u>	<u>604,437,877,587</u>	<u>3,911,748</u>	<u>—</u>

(*) See letter (a) above, in the same Note.

(c) Share capital

The following table shows the movement of share capital:

	Paid- in Capital ThUS\$
Initial balance as of January 1, 2023	13,298,486
Placement during the conversion options period - Convertible Notes G (1)	17,401
Absorption of Accumulated Losses as of December 31, 2022 (2)	(7,501,896)
Absorption of treasury shares (2)	(178)
Deduction of issuance and placement costs of shares and bonds convertible into shares (2)	(810,279)
Subtotal	<u>(8,294,952)</u>
Ending balance as of December 31, 2023	<u>5,003,534</u>
Initial balance as of January 1, 2024	<u>5,003,534</u>
There were no movements during the year	—
Subtotal	<u>—</u>
Ending balance as of December 31, 2024	<u>5,003,534</u>

(1) Includes Convertible Notes bonds delivered as payment of debts recognized in Chapter 11.

(2) As explained in letter a) of this Note, at the Company's Extraordinary Shareholders' Meeting held on April 20, 2023, it was agreed to absorb retained losses and reduce the Company's capital.

(d) Treasury stock

At December 31, 2024, the Company held no treasury stock. The remaining of ThUS\$(178) corresponds to the difference between the amount paid for the shares and their book value, at the time of the full right decrease of

the shares which held in its portfolio. As explained in letter a) of this same Note, at the Company's Extraordinary Shareholders' Meeting held on April 20, 2023, an absorption of the Company's capital was agreed for an amount of ThUS\$178.

(e) Other equity- Value of conversion right - Convertible Notes

(e.1) Notes subscription

The Convertible Notes were issued to be place in exchange for a cash contribution, in exchange for settlement of Chapter 11 Proceeding or a combination of both. Convertible Notes issued in exchange for cash were valued at fair value (the cash received). Notes issued in exchange for settlement of Chapter 11 claims were valued considering the discount that each group of liabilities settled on at the emergence date. The table below shows the 3 Convertible Notes at their nominal values, the adjustment, if any, to arrive at their fair values and the amount of transaction costs. The conversion option classified as equity is determined by deducting the amount of the liability component from the fair value of the compound instrument as a whole. The equity portion is recognized under Other equity at the time the Convertible Notes are issued.

Concepts	As of December 31, 2023			
	Convertible Notes G	Convertible Notes H	Convertible Notes I	Total Convertible Notes
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Face Value	17,401	—	—	17,401
Adjustment to fair value Convertible Notes at the date of issue	(14,401)	—	—	(14,401)
Subtotal	<u>(14,401)</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>(14,401)</u>
Fair Value of Notes	3,000	—	—	3,000
Equity component at the date of issue	<u>3,000</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>3,000</u>

During the year ended December 31, 2024, there was no subscription of convertible bonds.

(e.2) Conversion of notes into shares

As of December 31, 2023, the following notes have been converted into shares:

Concepts	As of December 31, 2023			
	Convertible Notes G	Convertible Notes H	Convertible Notes I	Total Convertible Notes
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Conversion percentage	100.000%	99.997%	100.000%	
Conversion option of convertible notes exercised	1,133,397	1,372,798	6,863,427	9,369,622
Total Converted Notes	<u>1,133,397</u>	<u>1,372,798</u>	<u>6,863,427</u>	<u>9,369,622</u>

As of December 31, 2024, no bonds have been converted into shares.

The conversion option from the issuance of convertible notes classified as equity is determined by deducting the amount of the liability component from the fair value of the compound instrument (i.e. convertible notes) as a whole. This is recognized and included in equity, net of income tax effects, and is not subsequently remeasured. In addition, the conversion option classified as equity will remain in equity until the conversion option is exercised, in which case, the balance recognized in equity will be transferred to share capital. As of December 31, 2024, the portion not converted into equity corresponds to ThUS\$39.



(e.3) The Convertible Notes

The contractual conditions of the G, H and I Convertible Notes consider the delivery of a fixed number of shares of LATAM Airlines Group S.A. at the time of settlement of the conversion option of each of them. The foregoing determined the classification of convertible notes as equity instruments, with the exception of Bond H, which considers, in addition to the delivery of a fixed number of shares, the payment of 1% annual interest with certain conditions for its payment and its accrual from 60 days after the exit Date. The payment of this interest gives rise to the recognition of a liability component for the class H convertible notes.

At the date of issue, the fair value of the liability component in the amount of ThUS\$102,031 was estimated using the prevailing market interest rate for similar non-convertible instruments.

Transaction costs relating to the liability component are included in the carrying amount of the liability portion and amortized over the period of the convertible notes using the effective interest method.

(f) Reserve of share- based payments

Movement of Reserves of share- based payments:

Periods	Opening balance	Stock option plan	Closing balance
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
From January 1 to December 31, 2023	37,235	—	37,235
From January 1 to December 31, 2024	37,235	—	37,235

These reserves are related to share based payment plans that expired during the first quarter of 2023. No equity instruments were issued and no amounts were paid associated with these plans.

(g) Other sundry reserves

Movement of Other sundry reserves:

Periods	Opening balance	Transactions with non-controlling interest	Other sundry reserves	Others increases (Decreases)	Closing balance
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
From January 1 to December 31, 2023	(1,972,651)	5,074	(14,401)	811,962	(1,170,016)
From January 1 to December 31, 2024	(1,170,016)	—	—	510	(1,169,506)

Balance of Other sundry reserves comprise the following:

	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023
	ThUS\$	ThUS\$
Higher value for TAM S.A. share exchange (1)	2,666,202	2,665,692
Reserve for the adjustment to the value of fixed assets (2)	2,620	2,620
Transactions with non-controlling interest (3)	(211,582)	(211,582)
Adjustment to the fair value of the New Convertible Notes (4)	(3,624,871)	(3,624,871)
Others	(1,875)	(1,875)
Total	<u>(1,169,506)</u>	<u>(1,170,016)</u>

(1) Corresponds to the difference between the value of the shares of TAM S.A., acquired by Sister Holdco S.A. (under the Subscriptions) and by Holdco II S.A. (by virtue of the Exchange Offer), which is recorded in the declaration of completion of the merger by absorption, and the fair value of the shares exchanged by LATAM Airlines Group S.A. as of June 22, 2012.

(2) Corresponds to the technical revaluation of the fixed assets authorized by the Commission for the Financial Market in the year 1979, in Circular No. 1529. The revaluation was optional and could be made only once; the originated reserve is not distributable and can only be capitalized.

(3) The balance corresponds to the loss generated by: Lan Pax Group S.A. e Inversiones Lan S.A. in the acquisition of shares of Aerovías de Integración Regional S.A. for ThUS\$(3,480) and ThUS\$(20), respectively; the acquisition of TAM S.A. of the minority interest in Aerolinhas Brasileiras S.A. for ThUS\$(885), the acquisition of Inversiones Lan S.A. of the minority participation in Aerovías de Integración Regional S.A. for an amount of ThUS\$(2) and the acquisition of a minority stake in Aerolane S.A. by Lan Pax Group S.A. for an amount of ThUS\$(21,526) through Holdeco Ecuador S.A. The loss due to the acquisition of the minority interest of Multiplus S.A. for ThUS\$(184,135), and the acquisition of a minority interest in LATAM Airlines Perú S.A. through LATAM Airlines Group S.A for an amount of ThUS\$(3,225) and acquisition of the minority stake in LAN Argentina S.A. and Inversora Cordillera through Transportes Aéreos del Mercosur S.A. for an amount of ThUS\$(3,383). The movements during 2023 was the following: acquisition of the non-controlling interest of Aerovías de Integración Regional S.A. for an amount of ThUS\$(23) and amendment of articles in the legal statutes of association related to premiums for the issuance of shares in the subsidiaries Aerovías de Integración Regional S.A. for a total amount of ThUS\$5.097.

(4) The adjustment to the fair value of the Convertible Notes delivered in exchange for settlement of Chapter 11 claims was valued considering the discount that each group of liabilities settled on at the emergence date. These relate to: gain on the haircut for the accounts payable and other accounts payable for ThUS\$2,564,707, gain on the haircut for the financial liabilities for ThUS\$420,436, and gain on the haircut of lease liabilities which is booked against the right of use asset for ThUS\$639,728 as of December 31, 2024 and December 31, 2023.

(h) Reserves with effect in other comprehensive income.

Movement of Reserves with effect in other comprehensive income:

	Currency translation reserve	Cash flow hedging reserve	Gains (Losses) on change on value of time value of options	Actuarial gain or loss on defined benefit plans reserve	Total
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Opening balance as of January 1, 2023	(3,805,560)	36,542	(21,622)	(28,117)	(3,818,757)
Change in fair value of hedging instrument recognized in OCI	—	(32,858)	25,734	—	(7,124)
Add: Costs of hedging deferred and recognized in OCI	—	—	—	—	—
Reclassified from OCI to profit or loss	—	(26,568)	28,818	—	2,250
Reclassified from OCI to the value of the hedged asset	—	(11,112)	—	—	(11,112)
Deferred tax	—	3,604	—	—	3,604
Actuarial reserves by employee benefit plans	—	—	—	(21,192)	(21,192)
Deferred tax actuarial IAS by employee benefit plans	—	—	—	750	750
Translation difference subsidiaries	(25,051)	(8,286)	17	—	(33,320)
Closing balance as of December 31, 2023	(3,830,611)	(38,678)	32,947	(48,559)	(3,884,901)
Opening balance as of January 1, 2024	(3,830,611)	(38,678)	32,947	(48,559)	(3,884,901)
Change in fair value of hedging instrument recognized in OCI	—	15,476	(34,872)	—	(19,396)
Reclassified from OCI to profit or loss	—	(40,898)	22,685	—	(18,213)
Reclassified from OCI to the value of the hedged asset	—	11,999	14,580	—	26,579
Actuarial reserves by employee benefit plans	—	—	—	(21,763)	(21,763)
Deferred tax actuarial IAS by employee benefit plans	—	—	—	908	908
Translation difference subsidiaries	(379,049)	(795)	304	—	(379,540)
Closing balance as of December 31, 2024	(4,209,660)	(52,896)	35,644	(69,414)	(4,296,326)

(h.1) Cumulative translate difference

These are originated from exchange differences arising from the translation of any investment in foreign entities (or Chilean investments with a functional currency different to that of the parent company), and from loans and other instruments in foreign currency designated as hedges for such investments. When the investment (all or part) is sold or disposed and a loss of control occurs, these reserves are shown in the consolidated statement of income as part of the loss or gain on the sale or disposal. If the sale does not involve loss of control, these reserves are transferred to non-controlling interests.

(h.2) Cash flow hedging reserve

These are originated from the fair value valuation at the end of each period of the outstanding derivative contracts that have been defined as cash flow hedges. When these contracts expire, these reserves should be adjusted, and the corresponding results recognized.

(h.3) Reserves of actuarial gains or losses on defined benefit plans

Correspond to the increase or decrease in the present value obligation for defined benefit plans due to changes in actuarial assumptions, and experience adjustments, which are the effects of differences between the previous actuarial assumptions and the actual events that have occurred.

(i) Retained earnings/(losses)

Movement of Retained earnings/(losses):

Periods	Opening balance	Result for the period	Dividends	Others increase (decreases) (1)	Closing balance
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
From January 1 to December 31, 2023	(7,501,896)	581,831	(174,549)	7,559,025	464,411
From January 1 to December 31, 2024	464,411	976,972	(293,092) (*)	—	1,148,291

(*) It corresponds to mandatory minimum dividend provision charged to equity related to the net income for the year 2024. The minimum dividend proposal for the 2024 financial year it must be approved by the Board of Directors when appropriate in accordance with the applicable regulations.

(1) The detail of Other increases (decreases) is as follows:

	As of December 31, 2023 ThUS\$
Absorption accumulated losses (*)	7,501,896
Reversal of dividends	57,129
Total	7,559,025

(*) See letter a) under this same Note.

(j) Dividends per share

Description of dividend	Minimum mandatory dividend 2024	Minimum mandatory dividend 2023
Amount of the dividend (ThUS\$)	293,092 (*)	174,549 (**)
Number of shares among which the dividend is distributed	604,437,877,587	604,437,877,587
Dividend per share (US\$)	0.000485	0.000289

(*) It corresponds to mandatory minimum dividend provision charged to equity related to the net income for the year 2024. The minimum dividend proposal for the 2024 financial year it must be approved by the Board of Directors when appropriate in accordance with the applicable regulations.

(**) In the Ordinary Shareholders' Meeting held on April 25, 2024,it was agreed to distribute a final dividend proposed by the Board of Directors in the Ordinary Session of April 3, 2024, amounting to ThUS\$174,549, which corresponds to 30% of the net income for the year 2023. The payment was made on May 16, 2024.



NOTE 25 - REVENUE

The detail of revenues is as follows:

	For the year ended December 31,	
	2024	2023
	ThUS\$	ThUS\$
Passengers	11,233,287	10,215,148
Cargo	1,599,756	1,425,393
Total	12,833,043	11,640,541

NOTE 26 - COSTS AND EXPENSES BY NATURE

(a) Costs and operating expenses

The main operating costs and administrative expenses are detailed below:

	For the year ended December 31,	
	2024	2023
	ThUS\$	ThUS\$
Aircraft fuel	(3,970,077)	(3,947,220)
Other rentals and landing fees	(1,470,057)	(1,322,795)
Aircraft maintenance	(815,916)	(601,804)
Aircraft rental (*)	(4,164)	(91,876)
Commissions	(230,127)	(244,160)
Passenger services	(331,918)	(271,838)
Other operating expenses	(1,448,052)	(1,351,571)
Total	(8,270,311)	(7,831,264)

(*) Aircraft Lease Contracts include lease payments based on Power by the Hour (PBH) at the beginning of the contract and fixed-rent payments later on. For these contracts that contain an initial period based on PBH and then a fixed amount, a right of use asset and a lease liability was recognized at the date of modification of the contract. These amounts continue to be amortized over the contract term on a straight-line basis starting from the modification date of the contract. Therefore, as a result of the application of the lease accounting policy, the expenses for the year include both the lease expense for variable payments (Aircraft Rentals) as well as the expenses resulting from the amortization of the right of use assets (included in the Depreciation line included in b) below) and interest from the lease liability (included in Lease Liabilities letter c) below)

	For the year ended December 31,	
	2024	2023
	ThUS\$	ThUS\$
Payments for leases of low-value assets	(18,555)	(16,632)
Total	(18,555)	(16,632)

(b) Depreciation and amortization

Depreciation and amortization are detailed below:

	For the year ended December 31,	
	2024	2023
	ThUS\$	ThUS\$
Depreciation (*)	(1,375,101)	(1,151,015)
Amortization	(72,555)	(54,358)
Total	(1,447,656)	(1,205,373)

(*) Included within this amount is the depreciation of the Property, plant and equipment (See Note 16 (a)) and the maintenance of the aircraft recognized as right of use assets. The maintenance cost amount included in the depreciation line for the year ended December 31, 2024 is ThUS\$668,936 (ThUS\$565,384 for the same year in 2023).

(c) Financial costs

The detail of financial costs is as follows:

	For the year ended December 31,	
	2024	2023
	ThUS\$	ThUS\$
Bank loan interests	(452,778)	(400,052)
Financial leases	(49,809)	(58,011)
Lease liabilities	(318,267)	(224,824)
Other financial expenses	(61,096)	(15,344)
Total	(881,950)	(698,231)

Costs and expenses by nature presented in this note plus the Employee expenses disclosed in Note 22, are equivalent to the sum of cost of sales, distribution costs, administrative expenses, other expenses and financing costs presented in the consolidated statement of income by function.

NOTE 27 - OTHER INCOME, BY FUNCTION

Other income, by function is as follows:

	For the year ended December 31,	
	2024	2023
	ThUS\$	ThUS\$
Tours	60,437	36,297
Customs and warehousing	37,710	27,553
Maintenance	5,632	7,784
Income from non-airlines products LATAM Pass (*)	35,904	15,148
Other miscellaneous income	60,986	61,859
Total	200,669	148,641

(*) During the twelve months period ended December 31, 2024, the Company reclassified income from non-airline redemption products Latam Pass from revenue to other income. Prior year comparative amounts for the twelve months period ended December 31, 2023 ,which totaled approximately US\$4.7 million, were not material and as a result were not revised to conform to the current year presentation.

NOTE 28 - FOREIGN CURRENCY AND EXCHANGE RATE DIFFERENCES

The functional currency of LATAM Airlines Group S.A. is the US dollar, LATAM has subsidiaries whose functional currency is different to the US dollar, such as the chilean peso, argentine peso, colombian peso, brazilian real and guaraní.

The functional currency is defined as the currency of the primary economic environment in which an entity operates. For each entity and all other currencies are defined as a foreign currency.

Considering the above, the balances by currency mentioned in this note correspond to the sum of foreign currency of each of the entities that are part of the LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries.

Following are the current exchange rates for the US dollar, on the dates indicated:

	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022
Argentine peso	1,030.50	807.98	177.12
Brazilian real	6.18	4.85	5.29
Chilean peso	996.46	877.12	855.86
Colombian peso	4,403.50	3,872.49	4,845.35
Euro	0.96	0.90	0.93
Australian dollar	1.61	1.46	1.47
Boliviano	6.86	6.86	6.86
Mexican peso	20.54	16.91	19.50
New Zealand dollar	1.77	1.58	1.58
Peruvian Sol	3.80	3.70	3.81
Paraguayan Guarani	7,815.0	7,270.6	7,332.20
Uruguayan peso	43.80	38.81	39.71

Foreign currency

The foreign currency detail of balances of monetary items in current and non-current assets is as follows:

	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023
	ThUS\$	ThUS\$
Current assets		
Cash and cash equivalents	630,133	386,216
Argentine peso	4,184	1,808
Brazilian real	4,529	7,108
Chilean peso	17,440	47,907
Colombian peso	12,156	8,968
Euro	15,721	25,329
U.S. dollar	532,670	237,251
Other currency	43,433	57,845
Other financial assets, current	7,768	14,659
Chilean peso	2,130	4,367
Euro	67	3,722
U.S. dollar	5,086	5,971
Other currency	485	599
Other non - financial assets, current	58,675	36,654
Chilean peso	29,968	12,354
Euro	4,105	5,310
U.S. dollar	2,542	10,735
Other currency	22,060	8,255
Trade and other accounts receivable, current	214,599	279,586
Argentine peso	8,729	12,831
Chilean peso	64,915	69,588
Colombian peso	1,562	1,453
Euro	96,438	90,699
U.S. dollar	7,503	68,893
Other currency	35,452	36,122
Accounts receivable from related entities, current	24	27
Chilean peso	24	27
Tax current assets	13,121	17,258
Chilean peso	2,035	2,202
Colombian peso	7,020	6,084
Peruvian sun	1,909	7,108
Other currency	2,157	1,864

Current assets	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023
	ThUS\$	ThUS\$
Total current assets	924,320	734,400
Argentine peso	12,913	14,639
Brazilian real	4,529	7,108
Chilean peso	116,512	136,445
Colombian peso	20,738	16,505
Euro	116,331	125,060
U.S. Dollar	547,801	322,850
Other currency	105,496	111,793
Non-current assets	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023
	ThUS\$	ThUS\$
Other financial assets, non-current	13,627	15,375
Brazilian real	2,989	3,807
Chilean peso	876	2,073
Euro	4,579	4,252
U.S. dollar	2,315	2,071
Other currency	2,868	3,172
Other non - financial assets, non-current	5,127	9,856
Brazilian real	5,058	9,789
Other currency	69	67
Accounts receivable, non-current	4,126	4,732
Chilean peso	4,126	4,732
Deferred tax assets	5,147	1,048
Colombian peso	5,112	859
U.S. dollar	—	144
Other currency	35	45
Total non-current assets	28,027	31,011
Brazilian real	8,047	13,596
Chilean peso	5,002	6,805
Colombian peso	5,112	1,700
Euro	4,579	4,252
U.S. dollar	2,315	2,230
Other currency	2,972	2,428

The foreign currency detail of balances of monetary items in current liabilities and non-current is as follows:

	Up to 90 days		91 days to 1 year	
	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Current liabilities				
Other financial liabilities, current	30,413	4,331	872	1,010
Chilean peso	1,621	1,364	747	702
Euro	26,191	—	6	—
U.S. dollar	2,131	2,510	—	—
Other currency	470	457	119	308
Trade and other accounts payables, current	817,925	616,032	8,639	9,583
Argentine peso	5,203	2,074	133	132
Brazilian real	13,237	13,401	765	922
Chilean peso	175,057	128,838	1,556	1,560
Euro	48,804	54,744	7	7
U.S. dollar	513,970	350,635	1,773	1,797
Peruvian sol	45,244	42,347	4,301	4,994
Mexican peso	1,890	2,019	—	—
Pound sterling	4,811	17,379	18	11
Uruguayan peso	1,253	706	5	39
Other currency	8,456	3,889	81	121
Accounts payable to related entities, current	7,520	5,154	—	—
U.S. dollar	7,520	5,154	—	—
Other provisions, current	10	16	14,161	12,429
Chilean peso	—	—	4	4
Other currency	10	16	14,157	12,425
Current liabilities				
Other non-financial liabilities, current	11,031	15,634	5,330	6,099
Argentine peso	1,286	836	478	445
Chilean peso	3,916	4,338	2,688	4,026
Colombian peso	1,122	1,456	1,187	1,066
U.S. dollar	3,185	7,305	758	416
Other currency	1,522	1,699	219	146
Total current liabilities	866,899	641,167	29,002	29,121
Argentine peso	6,489	2,910	611	577
Brazilian real	13,237	13,401	765	922
Chilean peso	180,594	134,540	4,995	6,292
Colombian peso	1,122	1,456	1,187	1,066
Euro	74,995	54,744	13	7
U.S. dollar	526,806	365,604	2,531	2,213
Other currency	63,656	68,512	18,900	18,044



	More than 1 to 3 years		More than 3 to 5 years		More than 5 years	
	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Non-current liabilities						
Other financial liabilities, non-current	90,248	32,867	2,791	2,871	167,538	165,511
Chilean peso	33,318	17,020	2,749	2,500	166,495	164,942
Euro	43,861	—	42	—	1,043	—
U.S. dollar	12,217	14,110	—	—	—	—
Other currency	852	1,737	—	371	—	569
Accounts payable, non-current	22,407	72,783	—	—	—	—
Chilean peso	16,477	16,774	—	—	—	—
U.S. dollar	4,397	54,441	—	—	—	—
Other currency	1,533	1,568	—	—	—	—
Other provisions, non-current	44,993	49,427	—	—	—	—
Argentine peso	2,685	3,570	—	—	—	—
Brazilian real	37,227	42,244	—	—	—	—
Chilean peso	1,996	—	—	—	—	—
Colombian peso	330	395	—	—	—	—
Euro	2,653	3,053	—	—	—	—
U.S. dollar	102	165	—	—	—	—
Provisions for employees benefits, non-current	89,950	79,749	—	—	—	—
Chilean peso	82,804	76,247	—	—	—	—
U.S. dollar	7,146	3,502	—	—	—	—
Total non-current liabilities	247,598	234,826	2,791	2,871	167,538	165,511
Argentine peso	2,685	3,570	—	—	—	—
Brazilian real	37,227	42,244	—	—	—	—
Chilean peso	134,595	110,041	2,749	2,500	166,495	164,942
Colombian peso	330	395	—	—	—	—
Euro	46,514	3,053	42	—	1,043	—
U.S. dollar	23,862	72,218	—	—	—	—
Other currency	2,385	3,305	—	371	—	569

General summary of foreign currency:

	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023
	ThUS\$	ThUS\$
Total assets	952,347	765,411
Argentine peso	12,913	14,639
Brazilian real	12,576	20,704
Chilean peso	121,514	143,250
Colombian peso	25,850	18,205
Euro	120,910	129,312
U.S. dollar	550,116	325,080
Other currency	108,468	114,221
Total liabilities	1,313,828	1,073,496
Argentine peso	9,785	7,057
Brazilian real	51,229	56,567
Chilean peso	489,428	418,315
Colombian peso	2,639	2,917
Euro	122,607	57,804
U.S. dollar	553,199	440,035
Other currency	84,941	90,801
Net position		
Argentine peso	3,128	7,582
Brazilian real	(38,653)	(35,863)
Chilean peso	(367,914)	(275,065)
Colombian peso	23,211	15,288
Euro	(1,697)	71,508
U.S. dollar	(3,083)	(114,955)
Other currency	23,527	23,420



NOTE 29 – EARNINGS PER SHARE

	For the year ended December 31,	
	2024	2023
Basic earnings per share		
Income attributable to owners of the parent company (ThUS\$)	976,972	581,831
Weighted average number of shares, basic (*)	604,437,877,587	604,437,869,545
Basic earnings per share (US\$)	0.001616	0.000963

	For the year ended December 31,	
	2024	2023
Diluted earnings per share		
Income attributable to owners of the parent company (ThUS\$)	976,972	581,831
Weighted average number of shares, diluted (**)	604,441,789,335	604,441,789,335
Diluted earnings per share (US\$)	0.001616	0.000963

(*) As of December 31, 2024, the weighted average number of shares considers 604,437,877,587 shares outstanding from January 1, 2024 to December 31, 2024. As of December 31, 2023, the number of weighted basic shares considers 604.437.584.048 outstanding shares from January 1, 2023 to December 31, 2023. From January 10 to December 31, 2023, the number of shares outstanding increased due to the partial conversion of the Convertible Note H.

(**) As of December 31, 2024, the number of weighted diluted shares considers 604,437,877,587 shares outstanding and 3,911,748 shares outstanding from January 1, 2024 until December 31, 2024, assuming the full conversion of the Convertibles Notes that were issued on the date of exit from Chapter 11. As of December 31, 2023, the number of weighted diluted shares considers 604,437,877,587 shares from January 1, 2023 to December 31, 2023, and 3,911,748 shares outstanding from January 1 to December 31, 2023, assuming the full conversion of the convertible bonds that were issued on the date of exit from Chapter 11.

NOTE 30 – CONTINGENCIES

I. Lawsuits

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
					ThUS\$
LATAM Airlines Group S.A. y Lan Cargo S.A.	Comisión Europea	—	Investigation of alleged infringements to free competition of cargo airlines, especially fuel surcharge. On December 26th, 2007, the General Directorate for Competition of the European Commission notified Lan Cargo S.A. and LATAM Airlines Group S.A. the instruction process against twenty five cargo airlines, including Lan Cargo S.A., for alleged breaches of competition in the air cargo market in Europe, especially the alleged fixed fuel surcharge and freight.	On April 14th, 2008, the notification of the European Commission was replied. The appeal was filed on January 24, 2011. On May 11, 2015, we attended a hearing at which we petitioned for the vacation of the Decision based on discrepancies in the Decision between the operating section, which mentions four infringements (depending on the routes involved) but refers to Lan in only one of those four routes; and the ruling section (which mentions one single conjoint infraction). On November 9th, 2010, the General Directorate for Competition of the European Commission notified Lan Cargo S.A. and LATAM Airlines Group S.A. the imposition of a fine in the amount of ThUS\$8,562 (€8.220.000 Euros) This fine is being appealed by Lan Cargo S.A. and LATAM Airlines Group S.A. On December 16, 2015, the European Court of Justice revoked the Commission’s decision because of discrepancies. The European Commission did not appeal the decision, but presented a new one on March 17, 2017 reiterating the imposition of the same fine on the eleven original airlines. The fine totals €776,465,000 Euros. It imposed the same fine as before on Lan Cargo and its parent, LATAM Airlines Group S.A., totaling €8.2 million Euros. On May 31, 2017 Lan Cargo S.A. and LATAM Airlines Group S.A. filed a petition with the General Court of the European Union seeking vacation of this decision. We presented our defense in December 2017. On July 12, 2019, we attended a hearing before the European Court of Justice to confirm our petition for vacation of judgment or otherwise, a reduction in the amount of the fine. On March 30, 2022, the European Court issued its ruling and lowered the amount of our fine from ThUS\$8,562 (€8,220,000 Euros) to ThUS\$2,327 (€2,240,000 Euros). This ruling was appealed by LAN Cargo S.A. and LATAM on June 9, 2022. The other eleven airlines also appealed the ruling affecting them. The European Commission responded to our appeal of September 7, 2022. Lan Cargo S.A. and LATAM answered the Commission’s arguments on November 11, 2022. Finally, the European Commission replied to our defense in January 2023. On February 13, 2023, LAN Cargo, S.A. and LATAM requested the European Court to hold an oral hearing to ensure the Court's full understanding of some points of the discussion. The European Court held a hearing on April 10, 2024. We are currently awaiting a decision. On September 5, 2024, the Advocate General of the European Court of Justice issued a non-binding opinion affirming that the European Court should dismiss all the appeals of the airlines and maintain the fines imposed. The European Court usually follows the majority of the Advocate General’s recommendations, so it is highly likely that the final decision will confirm the fines, in our case, 2,240,000 euros.	2,327



Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*) ThUS\$
Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A.	In the Ovre Romerike Disrtict Court (Norway) and Directie Juridische Zaken Afdeling Ceveil Recht (Netherlands)	—	Lawsuits filed against European airlines by users of freight services in private lawsuits as a result of the investigation into alleged breaches of competition of cargo airlines, especially fuel surcharge. Lan Cargo S.A. and LATAM Airlines Group S.A., have been sued in court proceedings directly and/or in third party, based in England, Norway, the Netherlands and Germany, these claims were filed in England, Norway, the Netherlands and Germany, but are only ongoing in Norway and the Netherlands.	The two cases still pending, in Norway and the Netherlands, are in the evidence confirmation stage. The Norway case has been inactive since January 2014 (pending the final decision of the European Commission), but there has been judicial activity in the Netherlands case. In the Netherlands, most of the airlines involved in this case have been forced to withdraw their claim against LATAM and Lan Cargo after their previous claims in the Chapter 11 proceedings before the New York Court were dismissed. So, Lufthansa, Lufthansa Cargo, British Airways, Air France, KLM, Martinair and Singapore have withdrawn their claims and now only the Thai Airways claim is still ongoing against LATAM and Lan Cargo. Only the withdrawal of KLM’s claim has been notified in the case of Norway.	—
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Justicia Federal.	0008285-53.2015.403.6105	An action seeking to quash a decision and petitioning for early protection in order to obtain a revocation of the penalty imposed by the Brazilian Competition Authority (CADE) in the investigation of cargo airlines alleged fair trade violations, in particular the fuel surcharge.	This action was filed by presenting a guaranty – policy – in order to suspend the effects of the CADE’s decision regarding the payment of the following fines: (i) ABSA: ThUS\$10,438; (ii) Norberto Jochmann: ThUS\$201; (iii) Hernan Merino: ThUS\$ 102; (iv) Felipe Meyer:ThUS\$ 102. The action also deals with the affirmative obligation required by the CADE consisting of the duty to publish the condemnation in a widely circulating newspaper. This obligation had also been stayed by the court of federal justice in this process. Awaiting CADE’s statement. ABSA began a judicial review in search of an additional reduction in the fine amount. In December 2018, the Justice Federal ruled negatively against ABSA, indicating that it will not apply a additional reduction to the fine imposed. The Judge’s decision was published on March 12, 2019, and we filed an appeal against it on March 13, 2019	9,132

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
					ThUS\$
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Justicia Federal.	0001872-58.2014.4.03.6105	A lawsuit filed by ABSA with a motion for preliminary injunction, was filed on February 28, 2014, in order to cancel tax debts of PIS, CONFINS, IPI and II, connected with the administrative process 10831.005704/2006-43	The statement was authenticated on January 29, 2016. A new insurance policy was submitted on March 30, 2016 with the change to the guarantee requested by PGFN. On 05/20/2016 the process was sent to PGFN, which was manifested on 06/03/2016. The Decision denied the company's request in the lawsuit. The court (TRF3) made a decision to eliminate part of the debt and keep the other part (already owed by the Company, but which it has to pay only at the end of the process: ThUS\$3.216 – R\$19.877.623,21- probable y ThUS\$7.234 – R\$44.706.265,59- possible). We must await a decision on the Treasury appeal.	10,450
Tam Linhas Aéreas S.A.	Tribunal Regional Federal da 2a Região.	2001.51.01.012530-0 (linked to this process Pas 19515.721154/2014-71, 19515.002963/2009-12)	Ordinary judicial action filed by TAM Linhas Aéreas for the purpose of declaring the nonexistence of legal relationship obligating the company to collect the Air Fund.	Unfavorable court decision in first instance. Currently expecting the ruling on the appeal filed by the company. In order to suspend chargeability of Tax Credit a Guaranty Deposit to the Court was delivered for R\$ 260.223.373,10-original amount in 2012/2013, which currently equals ThUS\$87,082 (R\$538,168,490.91). The court decision requesting that the Expert make all clarifications requested by the parties in a period of 30 days was published on March 29, 2016. The plaintiffs’ submitted a petition on June 21, 2016 requesting acceptance of the opinion of their consultant and an urgent ruling on the dispute. In September 2022 with a decision for the parties, they will rule on more evidence and then we will have to wait for a resolution. No amount additional to the deposit that has already been made is required if this case is lost. A ruling is currently pending on the company’s appeal.	68,949
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Receita Federal do Brasil.	10880.725950/2011-05	A claim filed by the tax authorities questioning the offsetting of credits from the Social Integration Program (PIS in Portuguese) and Social Security Financing Contribution (COFINS in Portuguese) declared in the Offsetting Declarations (DCOMPs in Portuguese).	The objection (manifestação de inconformidade) filed by the company was rejected, which is why the voluntary appeal was filed. The case was assigned to the 1st Ordinary Group of Brazil’s Administrative Council of Tax Appeals (CARF) on June 8, 2015. TAM’s appeal was included in the CARF session held August 25, 2016. An agreement that converted the proceedings into a formal case was published on October 7, 2016. The company has received the results of the due diligence and presented a claim. On August 21, 2024, a decision was rendered in the Remedy of Appeal adverse to LATAM Airlines Brazil. We need to wait for service of the decision to evaluate the next steps to take.	30,360



Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
					ThUS\$
TAM Linhas Aéreas S.A.	10 ^a Vara das Execuções Fiscais Federais de São Paulo	0061196-68.2016.4.03.6182	Tax Enforcement Lien No. 0020869-47.2017.4.03.6182 on Profit-Based Social Contributions from 2004 to 2007.	This tax enforcement was referred to the 10th Federal Jurisdiction on February 16, 2017. A petition reporting our request to submit collateral was recorded on April 18, 2017. At this time, the period is pending for the plaintiff to respond to our petition. The bond was replaced. Currently, the evidentiary stage has begun.	28,425
TAM Linhas Aéreas S.A.	Secretaria de Receita Federal	5002912.29.2019.4.03.6100	A lawsuit filed by TAM disputing the debit in the administrative proceeding 16643.000085/2009-47, reported in previous notes, consisting of a notice demanding recovery of the Income and Social Assessment Tax on the net profit (SCL) resulting from the itemization of royalties and use of the TAM trademark	The lawsuit was assigned on February 28, 2019. A decision was rendered on March 1, 2019 stating that no guarantee was required. On 04/06/2020 TAM Linhas Aéreas S.A. had a favorable decision (sentence). The National Treasury can appeal. Today, we await the final decision.	8,454
TAM Linhas Aéreas S.A.	Delegacia de Receita Federal	10611.720852/2016-58	An improper charge of the Contribution for the Financing of Social Security (COFINS) on an import	There is no predictable decision date because it depends on the court of the government agency. On June 29, 2023, the company decided to propose a composition to the National Treasurer on payment of the debt, but with the legal deductions stipulated in Law 246/2022. the debt is paid. We are awaiting a response from the authority.	12,847
TAM Linhas Aéreas S.A.	Delegacia de Receita Federal	16692.721.933/2017-80	The Internal Revenue Service of Brazil issued a notice of violation because TAM applied for credits offsetting the contributions for the Social Integration Program (PIS) and the Social Security Funding Contribution (COFINS) that do not bear a direct relationship to air transport (Referring to 2012).	An administrative defense was presented on May 29, 2018, which was partially in favor of the company. We filed an appeal and it was decided that the process will become a due diligence. We are awaiting the due diligence.	25,727

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*) ThUS\$
TAM Linhas Aéreas S.A.	União Federal	2001.51.01.020420-0	TAM and other airlines filed a recourse claim seeking a finding that there is no legal or tax basis to be released from collecting the Additional Airport Fee (“ATAERO”).	In 2001, the Company filed a court claim and in 2009, an initial decision was rendered partially in favor of the Company. In 2016, the Court dismissed the appeal by the plaintiffs. We filed new appeals before the STJ (Superior Court of Justice of Brazil) and STF (Supreme Federal Court of Brazil). Those appeals (special and extraordinary) were denied, so we filed another appeal, called Internal Appeal, on which a decision is pending. A decision by the superior court is pending. The amount is indeterminate because even though TAM is the plaintiff, if the ruling is against it, it could be ordered to pay a fee.	—
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal do Brasil	19515-720.823/2018-11	An administrative claim against TAM to collect alleged differences in SAT payments for the periods 11/2013 to 12/2017.	A defense was presented on November 28, 2018. The Court dismissed the Company’s appeal in August 2019. The Company filed an Appeal to the Appellate Branch of the Internal Revenue Administrative Court (CARF in Portuguese) on September 17, 2019, that is pending a decision.	104,846
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938832/2013-19	The decision denied the reallocation petition and did not equate the Social Security Tax (COFINS) credit declarations for the second quarter of 2011, which were determined to be in the non-cumulative system (proportionality of the PIS and COFINS credits)	An administrative defense was argued on March 19, 2019. The Court dismissed the Company’s defense in December 2020. The Company filed an Appeal to the Appellate Branch of the Internal Revenue Administrative Court (CARF in Portuguese) that is pending a decision.	18,594
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938834/2013-16	The decision denied the reallocation petition and did not equate the Social Security Tax (COFINS) credit declarations for the third quarter of 2011, which were determined to be in the non-cumulative system. (proportionality of the PIS and COFINS credits)	An administrative defense was argued on March 19, 2019. The Court dismissed the Company’s defense in December 2020. The Company filed an Appeal to the Appellate Branch of the Internal Revenue Administrative Court (CARF in Portuguese) that is pending a decision	13,770



Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
					ThUS\$
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938 837/2013-41	The decision denied the reallocation petition and did not equate the Social Security Tax (COFINS) credit declarations for the fourth quarter of 2011, which were determined to be in the non-cumulative system. (proportionality of the PIS and COFINS credits)	An administrative defense was argued on March 19, 2019. The Court dismissed the Company’s defense in December 2020. The Company filed an Appeal to the Appellate Branch of the Internal Revenue Administrative Court (CARF in Portuguese) that is pending a decision	17,982
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938 838/2013-96	The decision denied the reallocation petition and did not equate the Social Security Tax (COFINS) credit declarations for the second quarter of 2012, which were determined to be in the non-cumulative system. (proportionality of the PIS and COFINS credits)	We presented our administrative defense. The Court dismissed the Company’s defense in December 2020. The Company filed an Appeal to the Appellate Branch of the Internal Revenue Administrative Court (CARF in Portuguese) that is pending a decision	11,614
LATAM Airlines Group Argentina, Brasil, Perú, Ecuador, y TAM Mercosur.	Juzgado de 1º Instancia en lo Civil y Comercial Federal N° 11 de la ciudad de Buenos Aires	1408/2017	Consumidores Libres Coop. Ltda. filed this claim on March 14, 2017 regarding a provision of services. It petitioned for the reimbursement of certain fees or the difference in fees charged for passengers who purchased a ticket in the last 10 years but did not use it.	Federal Commercial and Civil Trial Court No. 11 in the city of Buenos Aires. After 2 years of arguments on jurisdiction and competence, the claim was assigned to this court and an answer was filed on March 19, 2019. The Court ruled in favor of the defendants on March 26, 2021, denying the precautionary measure petitioned by the plaintiff. The plaintiff requested on several occasions the opening of the trial, which was rejected by the Court due to the lack of notification of previous resolutions. The evidentiary stage has not yet begun in this case.	—

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
					ThUS\$
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10.880.938842/2013-54	The decision denied the petition for reassignment and did not equate the COFINS credit statements for the third quarter of 2012 that had been determined to be in the non-accumulative system. (proportionality of the PIS and COFINS credits)	We presented our administrative defense. The Court dismissed the Company's defense. The Company filed an Appeal to the Appellate Branch of the Internal Revenue Administrative Court (CARF in Portuguese) that is pending a decision.	13,297
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10.880.938844/2013-43	The decision denied the petition for reassignment and did not equate the COFINS credit statements for the third quarter of 2012 that had been determined to be in the non-accumulative system. (proportionality of the PIS and COFINS credits)	We presented our administrative defense. The Court dismissed the Company's defense in December 2020. The Company filed an Appeal to the Appellate Branch of the Internal Revenue Administrative Court (CARF in Portuguese) that is pending a decision.	12,195
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938841/2013-18	The decision denied the petition for reassignment and did not equate the COFINS credit statements for the second quarter of 2012 that had been determined to be in the non-accumulative system. (proportionality of the PIS and COFINS credits)	We presented our administrative defense. The Court dismissed the Company's defense in December 2020. The Company filed an Appeal to the Appellate Branch of the Internal Revenue Administrative Court (CARF in Portuguese) that is pending a decision	11,991
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10840.727719/2019-71	The Federal Tax Service issued a notice of violation in applying for collection of the PIS/COFINS tax for 2014 (proportionality of the PIS and COFINS credits).	We presented our administrative defense on January 11, 2020. The Court dismissed the Company's defense in December 2020. The Company filed an Appeal to the Appellate Branch of the Internal Revenue Administrative Court (CARF in Portuguese). On September 17, 2024, the Judge made a request to see the case file.	36,334



Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
					ThUS\$
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910 559/2017-91	A decision was rendered that refused the petition for reassignment and did not equate the COFINS credit declarations for the third quarter of 2014, which meant the non-accumulative system (proportionality of the PIS and COFINS credits).	It is about the non-approved compensation of Cofins. Administrative defense submitted (Manifestação de Inconformidade). The Court dismissed the Company's defense in December 2020. The Company filed an Appeal to the Appellate Branch of the Internal Revenue Administrative Court (CARF in Portuguese) that is pending a decision.	10,482
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910 547/2017-67	A decision was rendered that refused the petition for reassignment and did not equate the COFINS credit declarations for the first quarter of 2013, which meant the non-accumulative system (proportionality of the PIS and COFINS credits).	We presented our administrative defense (Manifestação de Inconformidade). The Court dismissed the Company's defense in December 2020. The Company filed an Appeal to the Appellate Branch of the Internal Revenue Administrative Court (CARF in Portuguese) that is pending a decision.	12,080
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910 553/2017-14	A decision was rendered that refused the petition for reassignment and did not equate the COFINS credit declarations for the fourth quarter of 2013, which meant the non-accumulative system (proportionality of the PIS and COFINS credits).	We presented our administrative defense (Manifestação de Inconformidade). The Court dismissed the Company's defense in December 2020. The Company filed an Appeal to the Appellate Branch of the Internal Revenue Administrative Court (CARF in Portuguese) that is pending a decision.	11,682
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910 555/2017-11	A decision was rendered that refused the petition for reassignment and did not equate the COFINS credit declarations for the first quarter of 2014, which meant the non-accumulative system (proportionality of the PIS and COFINS credits).	We presented our administrative defense (Manifestação de Inconformidade). The Court dismissed the Company's defense in December 2020. The Company filed an Appeal to the Appellate Branch of the Internal Revenue Administrative Court (CARF in Portuguese) that is pending a decision.	12,292



Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
					ThUS\$
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910 560/2017-16	A decision was rendered that refused the petition for reassignment and did not equate the COFINS credit declarations for the fourth quarter of 2014, which meant the non-accumulative system (proportionality of the PIS and COFINS credits).	We presented our administrative defense (Manifestação de Inconformidade). The Court dismissed the Company's defense in December 2020. The Company filed an Appeal to the Appellate Branch of the Internal Revenue Administrative Court (CARF in Portuguese) that is pending a decision.	10,784
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910 550/2017-81	A decision was rendered that refused the petition for reassignment and did not equate the COFINS credit declarations for the third quarter of 2013, which meant the non-accumulative system (proportionality of the PIS and COFINS credits).	We presented our administrative defense (Manifestação de Inconformidade). The Court dismissed the Company's defense in December 2020. The Company filed an Appeal to the Appellate Branch of the Internal Revenue Administrative Court (CARF in Portuguese) that is pending a decision.	12,450
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910 549/2017-56	A decision was rendered that refused the petition for reassignment and did not equate the COFINS credit declarations for the second quarter of 2013, which meant the non-accumulative system (proportionality of the PIS and COFINS credits).	We presented our administrative defense (Manifestação de Inconformidade). The Court dismissed the Company's defense in December 2020. The Company filed an Appeal to the Appellate Branch of the Internal Revenue Administrative Court (CARF in Portuguese) that is pending a decision.	10,413
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910 557/2017-01	A decision was rendered that refused the petition for reassignment and did not equate the COFINS credit declarations for the second quarter of 2014, which meant the non-accumulative system (proportionality of the PIS and COFINS credits).	We presented our administrative defense (Manifestação de Inconformidade). The Court dismissed the Company's defense in December 2020. The Company filed an Appeal to the Appellate Branch of the Internal Revenue Administrative Court (CARF in Portuguese) that is pending a decision.	9,869



Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
					ThUS\$
TAM Linhas Aéreas S.A	Receita Federal do Brasil	10840.722 712/2020-05	Administrative trial that deals with the collection of PIS/Cofins proportionality (fiscal year 2015).	TAM presented an administrative defense but the decision was unfavorable. The Company filed a voluntary appeal (CARF) that is pending a decision.	29,099
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal do Brasil	10880.978 948/2019-86	A decision was rendered that refused the petition for reassignment and did not equate the COFINS credit declarations for the fourth quarter of 2015, which meant the non-accumulative system (proportionality of the PIS and COFINS credits).	TAM filed its administrative defense on July 14, 2020. A decision is pending. The Company filed an Appeal to the Appellate Branch of the Internal Revenue Administrative Court (CARF in Portuguese) that is pending a decision.	16,018
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal do Brasil	10880.978 946/2019-97	A decision was rendered that refused the petition for reassignment and did not equate the COFINS credit declarations for the third quarter of 2015, which meant the non-accumulative system (proportionality of the PIS and COFINS credits).	TAM filed its administrative defense on July 14, 2020 with an unfavorable decision.The Company filed an appeal with the appellate administrative court. A partial decision was made on the appeal on September 17, 2024 (voluntary appeal).	9,690
TAM Linhas Aereas S.A.	Receita Federal do Brasil	10880.978 944/2019-06	A decision was rendered that refused the petition for reassignment and did not equate the COFINS credit declarations for the second quarter of 2015, which meant the non-accumulative system (proportionality of the PIS and COFINS credits).	TAM filed its administrative defense on July 14, 2020 with an unfavorable decision. A decision is pending. The Company filed an appeal with the appellate administrative court. A partial decision was made on the appeal on September 17, 2024 (voluntary appeal).	10,263

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*) ThUS\$
Latam Airlines Group S.A	23° Juzgado Civil de Santiago	C-8498-2020	Class Action Lawsuit filed by the National Corporation of Consumers and Users (CONADECUS) against LATAM Airlines Group S.A. for alleged breaches of the Law on Protection of Consumer Rights due to flight cancellations caused by the COVID-19 Pandemic, requesting the nullity of possible abusive clauses, the imposition of fines and compensation for damages in defense of the collective interest of consumers. LATAM has hired specialist lawyers to undertake its defense.	On 06/25/2020 we were notified of the lawsuit. On 04/07/2020 we filed a motion for reversal against the ruling that declared the action filed by CONADECUS admissible, the decision is pending to date. On 07/11/2020 we requested the Court to comply with the suspension of this case, ruled by the 2nd Civil Court of Santiago, in recognition of the foreign reorganization procedure pursuant to Law No. 20,720, for the entire period that said proceeding lasts, a request that was accepted by the Court. CONADECUS filed a remedy of reconsideration and an appeal against this resolution should the remedy of reconsideration be dismissed. The Court dismissed the reconsideration on August 3, 2020, but admitted the appeal. On March 1, 2023, the Court of Appeals resolved to omit the hearing of the case and pronouncement regarding the appeal, in view of the fact that in January 2023 LATAM's request the end of the suspension of the process that was decreed by resolution of July 17, 2020 in case file C-8498-2020 of the 23rd Civil Court of Santiago, for which the file was sent to the first instance to continue processing. On November 24, 2023, the Court dismissed LATAM’S motion for reversal against the ruling that declared the action filed by CONADECUS admissible. Accordingly, on December 4, 2023, LATAM filed the statement of defense. A reconciliation hearing was held on March 27, 2024, but no agreement was reached. An interim decision on evidence was rendered on May 14, 2024, and on June 18th, the reconsideration of that resolution was denied, which began the evidentiary period.The amount at the moment is undetermined.	—
TAM Linhas Aéreas S.A	Receita Federal de Brasil	13074.72 6429/2021-41	Notice of a violation prepared for the COFINS request regarding taxable events presumably occurring between 2016 and 2017.	TAM filed its administrative defense with an unfavorable decision. The Company filed an Appeal to the Appellate Branch of the Internal Revenue Administrative Court (CARF in Portuguese). A partial decision on the appeal by LATAM Airlines Brazil was rendered on August 21, 2024. We need to wait for service of the decision to evaluate the next steps to take.	16,747

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
					ThUS\$
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	2007.34.00.009919-3(0009850-54.2007.4.01.3400)	A lawsuit seeking to review the incidence of the Social Security Contribution taxed on 1/3 of vacations, maternity payments and medical leave for accident.	In March 2007, the company filed a lawsuit protesting a court order so that the impact of social security payments on funds would not be eliminated (social security payments are applicable to 1/3 of vacation time, salary during maternity leave and illness subsidies). The decision rendered on February 2, 2008 was against the company, so it filed an appeal. The Appellate Court issued a decision partially in favor of the company. A Special/Extraordinary Remedy was filed that was stayed until the Court’s decision – (Topic STF 985). The matter was partially decided in the Supreme Court’s decision of June 2024 (STF) on the “leading case” of another company. After analyzing the decision by the Federal Supreme Court, LATAM Airlines Brazil confirmed that payments are owed for one-third of the vacation time from September 2020 to May 2024.	60,891
TAM Linhas Aéreas S.A.	UNIÃO FEDERAL	0052711-85.1998.4.01.0000	An indemnity claim to collect a differentiated price from the Federal Union because of the disruption of the economic equilibrium in the concession agreements between 1988 and 1992. The indemnity, should the action prosper, cannot be estimated (Price Freeze).	The lawsuit began in 1993. In 1998, there was a decision favorable to TAM. The process reached the Court, and in 2019, the decision was against TAM. The company has appealed and a decision is pending.	—
TAM Linhas Aéreas S.A	Tribunal do Trabalho de São Paulo	1000115-90.2022.5.02.0312	A class action whereby the Air Transport Union is petitioning for payment of additional hazardous and unhealthy work retroactively and in the future for maintenance/CML employees.	The action was considered partially valid. The case is awaiting hearing by the Regional Labor Court.	430
TAM Linhas Aéreas S.A	Receita Federal	15746.728063/2022-00	This is an administrative claim regarding alleged irregularities in the payment of Technical Assistance (SAT) in 2018.	The trial court administrative defense has been presented and the ruling was adverse. The company filed an appeal that was referred to the Brazilian Federal Administrative Tax Court (CARF in Portuguese) for a ruling on December 4, 2024. One of the judges asked to analyze the case on the day of the hearing, so a new hearing date is pending.	14,930



Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
					ThUS\$
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	1003320-78.2023.4.06.3800	Legal action to discuss the debit of the administrative process 10611.720630/2017-16 (fine for violation of incorrect registration in DI- import declaration)	Distributed on January 19, 2023. The company obtained a precautionary measure suspending the collection without the need for a guarantee. Process awaiting response from the National Treasury. The decision was in favor of the company and the debt was canceled. A remedy filed by União Federal is pending.	18,225
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	12585.720017/2012-84	This is a petition to recover a credit (proportional) in the 3rd quarter of 2010 under the Social Security Financing Contribution program (abbreviated as COFINS in Portuguese).	Administrative defense presented. The administrative defense was denied. The Company presented a Voluntary Appeal (CARF) which was denied. A special appeal was presented, which was partially favorable. Waiting for the “liquidação” decision to be finalized.	8,690
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	10880-982.487/2020-80	This is a petition to recover a credit (proportional) in the 4rd quarter of 2016 under the Social Security Financing Contribution program (abbreviated as COFINS in Portuguese) (proportionality of the PIS and COFINS credits)	An administrative defense was presented but was dismissed. The Company filed an Appeal to the Appellate Branch of the Internal Revenue Administrative Court (CARF in Portuguese). On September 17, 2024, the proceedings became a measure to analyze time-barred credits.	8,637
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	10880-967.530/2022-49	This is a petition to recover a credit (proportional) in the 1rd quarter of 2018 under the Social Security Financing Contribution program (abbreviated as COFINS in Portuguese). (proportionality of the PIS and COFINS credits)	An administrative defense was presented. A decision is pending.	8,963

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*) ThUS\$
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	10880-96 7.532/202 2-38	This is a petition to recover a credit (proportional) in the 2rd quarter of 2018 under the Social Security Financing Contribution program (abbreviated as COFINS in Portuguese). (proportionality of the PIS and COFINS credits)	An administrative defense was presented and a decision is pending.	9,621
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	10880-96 7.533/202 2-82	This is a petition to recover a credit (proportional) in the 4rd quarter of 2018 under the Social Security Financing Contribution program (abbreviated as COFINS in Portuguese). (proportionality of the PIS and COFINS credits)	An administrative defense was presented and a decision is pending.	16,961
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	19613.72 5650/202 3-86	A Notice of Violation prepared in the petition by the Social Integration Program (abbreviated as PIS in Portuguese) and by COFINS on taxable events allegedly occurring between May 2018 and December 2018. (proportionality of the PIS and COFINS credits)	An administrative defense was presented and a decision is pending.	11,878

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*) ThUS\$
LATAM Airlines Group S.A.	Tribunal de Defensa de la Libre Competencia	445-2022	On May 21, 2022, Agunsa filed a petition to TDLC for a preliminary preparatory measure of exhibition of documents in respect of Aerosan, Depocargo, Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel and Fast Air in which Agunsa claimed that it was impacted by alleged anti-competition practices on the import cargo warehousing market at the Arturo Merino Benítez International Airport.	Fast Air was served on June 9, 2022 and on June 13, 2022, it lodged opposition against this petition, which was partially sustained by the Antitrust Court (TDLC) on July 19, 2022, in which the new exhibition date was set as August 22nd (the original date set by the court was July 1, 2022). On July 25, 2022, Fast Air requested a reconsideration of this latter court decision and petitioned that the temporary scope of the exhibition be reduced. Fast Air’s petition was sustained and the scope of the documents to be revealed was limited even further. On August 12th, Fast Air petitioned that a new date and time be set for the exhibition hearing. The court granted this latter request on August 17th and set the exhibition date as August 31st. Fast Air appeared with 368 files and asked for confidentiality and/or secrecy of all of the information presented. The public versions have already been added to the case file as final versions. Aerosan began a separate, but related, non-contentious inquiry on April 20, 2023 before the Anti-Trust Court (abbreviated as TDLC in Spanish) petitioning that the TDLC decide whether the enforcement of Exempt Resolution #152 of the National Customs Bureau would violate Decree Law 211. Said Resolution #152 granted Agunsa permission to operate as a cargo warehouse at the North Warehouse facility. On January 10, 2024, the Public Hearing of the case was held. On July 15, 2024, the TDLC resolved that the Resolution of the National Customs Bureau consulted by Aerosan did not violate Law Decree No. 211. For the time being, the amount is indeterminate.	—
LATAM Airlines Group S.A.	Tribunal de Defensa de la Libre Competencia	489-2023	A preliminary precautionary measure was filed by the Tourism Companies Trade Association of Chile seeking that LATAM’s NDC system cease to be implemented or, alternatively, that collection of the Distribution Cost Recovery Fee be suspended and that LATAM be forbidden to limit the inventory of tickets available through the indirect distribution channel.	On May 24, 2023 the preliminary measure was initially rejected. However, after accepting an appeal for reinstatement of ACHET, said resolution was annulled on June 8, 2023, providing instead that partially accepts the precautionary measure only in terms of suspending the Distribution Cost Recovery Fee and prohibiting any unjustified limitation of the inventory of tickets available for the indirect distribution channel. On July 27, 2023, the TDLC issued a ruling favorable to LATAM, which annulled the precautionary measure in its entirety for not complying with the legal requirements. or the time being, the amount is indeterminate.	—



Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*) ThUS\$
LATAM Airlines Group S.A.	23° Juzgado Civil de Santiago	C-8156-2022	A class action filed by CONADECUS against LATAM Airlines Group S.A. for alleged violations of the Consumer Protection Law because of the cancellation of tickets for international flights purchased through travel agencies. It petitioned for fines and damage indemnities to be imposed in defense of the collective and/or diffuse interest of consumers. LATAM has retained specialized legal counsel to defend it.	We were served the claim on September 21, 2023. On September 30, 2023, we filed a remedy of reconsideration against the decision that declared the lawsuit filed by CONADECUS admissible, which was dismissed by the Court on November 11, 2023. On November 18, 2023, LATAM filed the statement of defense. On August 6, 2024, LATAM petitioned that the proceedings be declared to have been abandoned. For the time being, the amount is undetermined.	—
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	10880.967587/2022-48	This is about the unaccredited compensation/ reimbursement and redress regarding the improper payment of the monthly federal social assistance contribution (Cofins, as abbreviated in Portuguese) made in the third quarter of 2018.	The administrative defense has been presented and a decision is pending.	9,687

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*) ThUS\$
LATAM Airlines Group S.A.	Tribunal de Defensa de la Libre Competencia	NC-388-2011	On August 11, 2023, the Civil Aviation Administration (“JAC,” as abbreviated in Spanish) filed a petition for clarification with the Anti-Trust Court (“TDLC,” as abbreviated in Spanish) regarding Condition VIII.4 of Decision #37/2011 (“Condition VIII.4”). The petition seeks to impose a temporary 5 years limitation on 23 frequencies assigned by the JAC to LATAM after Decision #37 was issued.	The TDLC accepted LATAM’s remedy of reconsideration on October 17, 2023 and amended its previous ruling and dismissed the JAC’s petition for clarification. On October 23, 2023, the JAC presented an appeal to the Supreme Court requesting that the TDLC resolution be annulled and petitioned declared admissible the remedy of reconsideration. The Supreme Court unanimously dismissed the appeal against judgment by the JAC, LATAM opposed both actions of the JAC. There are no appeals pending in this case. In a separate but related process, JetSmart filed a non-contentious inquiry on September 26, 2023, in relation to the terms of the future public tender of aviation frequencies on the Santiago-Lima route. JetSmart requested an injunction to suspend the tender and maintain the aviation frequency assignments as currently held until the inquiry has finalized. The TDLC declared the inquiry admissible on October 2, 2023, but only to begin a procedure to determine whether the rules in the terms of the public aviation frequency tender violate Decree Law 211, and dismissed the request for provisional measures. JetSmart filed two remedies of reconsideration against the decision by the Antitrust Court on October 4, 2023. The JAC became a party to such motions on October 6, 2023 and LATAM became a party to the process on October 10, 2023, and it requested that the motions filed by JetSmart be dismissed. On October 16, 2023, the TDLC took into account the considerations presented by LATAM and rejected the two motions for reconsideration filed by JetSmart. On October 19, 2023 CONADECUS requested to become part of this process and requested the same injunction previously rejected twice by the TDLC. (Continues on the next page)	—

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*) ThUS\$
				(Continues from the previous page) On October 23, 2023 LATAM submitted a brief to the TDLC requesting the rejection of saidinjunction now requested by CONADECUS. On October 23, 2023, a public auction was held by JAC for thirteen international frequencies for the Santiago - Lima route, LATAM won ten of thirteen of these routes. On October 24, 2023, JetSmart once again requested that an injunction be issued regarding the public tender of aviation frequencies on the Santiago-Lima route. On October 30, 2023, LATAM filed a brief petitioning for the dismissal of the new precautionary measure petition of JetSmart. On November 2, 2023, the TDLC rejected the request for injunctions submitted by JetSmart and CONADECUS. On December 5, 2023, JetSmart complied with TDLC procedural order and published in the Chilean official newspaper a notice calling interested parties and stakeholders to submit information and opinions regarding JetSmart’s inquiry . On December 21, 2023 the FNE requested to be an intervening party in the process and requested to extend the deadline to provide background information. The TDLC accepted the postponement, leaving the deadline for providing information as February 5, 2024. On February 1, 2024, LATAM submitted a brief to TDLC advocating for its position and providing background information regarding JetSmart’s inquiry. The Office of the National Economic Prosecutor (FNE), the JAC, the National Consumer Service (SERNAC), Sky Airline and CONADECUS also provided information in January and February 2024. The Civil Aviation Board submitted a petition for clarification to the Antitrust Court on February 13, 2024, asking whether a tender could be convened of international frequencies on the Santiago-Lima Route that expire in 2024. LATAM filed a brief on February 15, 2024 stating that no matter needed to be clarified and that the petition should be dismissed. The Antitrust Court ruled against the Civil Aviation Board on February 15, 2024 because there were no obscure or doubtful aspects to clarify. On April 25, 2024, a tender was held for two Santiago-Lima frequencies and both were awarded to JetSmart. LATAM furnished the certificate of that tender to the Antitrust Court. On June 19, 2024, LATAM accompanied an economic report and observations to the report presented by JetSmart. On July 19, 2024, the JAC, JetSmart, LATAM and Sky presented additional information. On July 31, 2024, the Public Hearing was held at the TDLC, with the participation of the JAC, the FNE, JetSmart, CONADECUS and LATAM. On December 18, 2024, the Antitrust Court of Chile (TDLC in Spanish) asked the Office of the National Economic Prosecutor (FNE in Spanish) to report on the status of the investigation in Case #2755-24 mentioned in the information it provided, and it asked the Civil Aviation Board (JAC in Spanish) to report on the status of the citizen consultation regarding a change in the frequency assignment regulations. Both the FNE and the JAC presented their responses on December 24, 2024. On January 10, 2025, the TDLC dismissed JetSmart’s petition in the non-contentious process dated September 26, 2023 and declared that the tender terms and conditions created no material risks that might violate the provisions in Decree Law 211. On January 24, 2025, JetSmart filed an appeal against the TDLC ruling. On January 29,2025, the TDLC declared it admissible and sent it to the Supreme Court for consideration and resolution.	

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
					ThUS\$
TAM Linhas Aéreas S.A.	União Federal	10880.967 612/2022-93	This is a petition to recover a credit Cofins in the 1rd quarter of 2019 (proportionality of the PIS and COFINS credits)	The administrative defense has been presented and a decision is pending.	9,615
TAM Linhas Aéreas S.A.	Superior Tribunal de Justiça (STJ)	0042711-6 1.2007.8.0 5.0001 (1449899)	Trial involving a commercial representation contract signed directly with the company Gm Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo Ltda. alleging the irregular closing of the contract, requesting payment of compensation.	The procedure before the Court of Appeal is pending. An agreement was made for the payment of ThUS\$4,480 (R\$25,000,000.00).The payment in the agreement was made in full.	—
TAM Linhas Aéreas S.A	UNIÃO FEDERAL	1012674-8 0.2018.4.0 1.3400	Legal actions for members to have the right to collect contributions in the payroll collectible on the basis of gross sales.	This claim was filed in 2018. In January 2020, a decision favorable to the Company was rendered so that contributions would be collected on the basis of gross income. The company recently learned that the Superior Courts are rendering decisions unfavorable to contributors. They have ruled against the contributor in a recent decision. In December/2023 the position was withdrawn.	—

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*) ThUS\$	Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*) ThUS\$
LATAM Airlines Perú S.A.	Tribunal Fiscal	-	An appeal will be filed before the legal deadline against Intendancy Resolution #4070140001797 served December 31, 2024, which declared the Company's remedy of claim unfounded. Decision Resolutions #0120030130232 and #0120030130245 were notified on December 22, 2022, as was Fine Resolution #0120020038314, notified on December 22, 2022 and Determination Resolution No. 0120030130245 for indirect disposal of income not susceptible to subsequent tax control linked to the objections made to determination of third category net income for fiscal year 2015.	On January 26, 2023, the Company filed an appeal against the determination and fine resolutions issued by SUNAT. Through Resolution of the Intendencia No. 4070340000928 dated December 19, 2023, SUNAT declared the appeal filed by the Company founded and, consequently, Determination Resolutions No. 012-003-0130232, No. 012-003- 0130245 and Fine Resolution No. 012-002-0038314 are void. The audit area voided the objection to the Major Maintenance expense of approximately \$63 million in the notice of Complementary Outcome of Request #0122220002363 dated September 4, 2024. However, it maintains the other objections. Decision Resolutions #0120030139681 and #0120030139682 were notified on September 16, 2024, as was Fine Resolution #0120020040024 because of a violation of Article 178.1 of the Tax Code. The Company filed a remedy of claim on October 23, 2024 against those resolutions, which was processed under Claim Docket #4070340001599. However, the National Customs and Tax Administration Commission (SUNAT in Spanish) decided, in Intendancy Resolution #4070140001797 notified December 31, 2024, to declare that the Company's remedy of claim was unfounded. Consequently, an appeal will be filed against that resolution before the legal deadline.	122,953	TAM Linhas Aéreas	União Federal	19613.720 519/2024-11	On February 7, 2024, the Brazilian Federal Tax Service issued a tax assessment against TAM Linhas Aéreas (19613.720519/2024-11) for the amount of ThUS\$47.104 (MR\$262.845) related to certain tax credits on “PIS COFINS” (Federal Social Contributions Taxed on Gross Income) during the 2019/2020 period.	The company filed an administrative response challenging the total amount of the tax assessment. The company received a partial decision on its defense on September 11, 2024. The company filed an appeal and is awaiting a decision on it.	44,638
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	10880-927 .871/2023-62	This is a petition to recover Social Security Funding Contributions (Cofins in Portuguese) from the first semester of 2020 (proportionally).	The administrative defense has been presented and a decision is pending.	11,059	LATAM Airlines Group S.A.	15° Juzgado Civil de Santiago	C-15990-2 024	This is a class action filed by the National Consumers and Users Association (abbreviated as CONADECUS in Spanish) against LATAM Airlines Group S.A., American Airlines, Inc. and Delta Airlines, Inc. alleging several infringements of the Consumer Protection Law because flights were cancelled due to a flaw in the Crowdstrike antivirus software. It is petitioning for the imposition of fines and a damage indemnity in defense of the collective or diffuse interest of consumers.	LATAM has retained expert attorneys to handle its defense. LATAM Airlines Group was served the claim on September 17, 2024. On September 27, 2024, LATAM filed a remedy of reconsideration against the resolution that declared the action filed by the National Consumers and Users Association (CONADECUS in Spanish) admissible, which was dismissed by the court on November 20, 2024. LATAM filed a brief of answer to the claim on December 9, 2024. The amount is as yet undetermined.	---

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*) ThUS\$
LATAM Airlines Brasil	Tribunales de Justicia del Estado de Sao Paulo	Rol 1002928-30.2024.8.2 6.0659; Rol 1174718-13.2024.8.2 6.0100; Rol 1001368-42.2024.8.2 6.0695; Rol 0012257-66.2024.5.1 5.0004; Rol 1182239-09.2024.8.2 6.0100; Rol 1003874-02.2024.8.2 6.0659	Lawsuits against the companies Voepass and LATAM Airlines Brasil for alleged liability in civil proceedings, presented by Luana dos Santos Bezerra Bounhe and others; Aracy Ribeiro Moreira and others; Naira Maria da Silva Gusson do Nascimento; Laura dos Reis Camilo and another; and Silvia Nicole Dantas Costa Maia and others; and a lawsuit against the same companies for alleged labor liability filed by Marcus Vinicius Ávila Santanna and others.	In the litigation with Luana dos Santos Bezerra Bounhe and others (Role 1002928-30.2024.8.26.0659), on December 19, 2024, the parties submitted a request for approval of the agreement concluded extrajudicially. The remaining 5 processes remain in process. All these litigations are under insurance coverage.	—
LATAM Airlines Brasil	União Federal	17459.720 028/2024-67	A Notice of Infringement was received in which the business fund amortizations (agiotage) made in the 2019 and 2020 calendar years were rejected in the calculation of Business Income Tax (IRPJ in Portuguese) and the Social Assessment on Earnings (CSL in Portuguese).	An administrative defense has been presented and we are awaiting a decision.	20,653

In order to deal with any financial obligations arising from legal proceedings in effect at December 31, 2024, whether civil, tax, or labor, LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries, has made provisions, which are included in Other non-current provisions that are disclosed in Note 20.

The Company has not disclosed the individual probability of success for each contingency in order to not negatively affect its outcome.

(*) The Company has reported the amounts involved only for the lawsuits for which a reliable estimation can be made of the financial impacts and of the possibility of any recovery, pursuant to Paragraph 86 of IAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets.



II. The following table contains the proceedings that were closed or changed to remote status during 2024, according to what was disclosed in the contingencies note of the corresponding financial statement:

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Status
LATAM Airlines Group S.A	22° Juzgado Civil de Santiago	C-29.945-2016	The Company received notice of a civil liability claim by Inversiones Ranco Tres S.A. on January 18, 2017. It is represented by Mr. Jorge Enrique Said Yarur. It was filed against LATAM Airlines Group S.A. for an alleged contractual default by the Company and against Ramon Eblen Kadiz, Jorge Awad Mehech, Juan Jose Cueto Plaza, Enrique Cueto Plaza and Ignacio Cueto Plaza, directors and officers, for alleged breaches of their duties. In the case of Juan Jose Cueto Plaza, Enrique Cueto Plaza and Ignacio Cueto Plaza, it alleges a breach, as controllers of the Company, of their duties under the incorporation agreement. LATAM has retained legal counsel specializing in this area to defend it.	The claim was answered on March 22, 2017 and the plaintiff filed its replication on April 4, 2017. LATAM filed its rejoinder on April 13, 2017, which concluded the argument stage of the lawsuit. A reconciliation hearing was held on May 2, 2017, but the parties did not reach an agreement. The Court issued the evidentiary decree on May 12, 2017. We filed a petition for reconsideration because we disagreed with certain points of evidence. That petition was partially sustained by the Court on June 27, 2017. The evidentiary stage commenced and then concluded on July 20, 2017. Observations to the evidence must now be presented. That period expires August 1, 2017. We filed our observations to the evidence on August 1, 2017. We were served the decision on December 13, 2017 that dismissed the claim since LATAM was in no way liable. The plaintiff filed an appeal on December 26, 2017. Arguments were pled before the Santiago Court of Appeals on April 23, 2019, and on April 30, 2019, this Court confirmed the ruling of the trial court absolving LATAM. The losing party was ordered to pay costs in both cases. On May 18, 2019, Inversiones Ranco Tres S.A. filed a remedy of vacation of judgment based on technicalities and on substance against the Appellate Court decision. The Appellate Court admitted both appeals on May 29, 2019. On August 11, 2021 Inversiones Ranco Tres S.A. requested the suspension of the hearing of the Appeal, after the recognition by the 2nd Civil Court of Santiago of the foreign reorganization procedure in accordance with Law No. 20,720, for the entire period that said procedure lasts, a request that was accepted by the Supreme Court. In December 2022 LATAM requested the end of the suspension, which was granted on February 17, 2023. Arguments were presented to the Supreme Court on April 27, 2023. On August 4, 2023, the Supreme Court dismissed the remedies of vacation of judgment based on substance and form filed by Inversiones Ranco Tres S.A. The resolution rejecting the claim remains firm and enforceable. The assessment of personal and procedural costs in favor of LATAM was carried out by both the Court of Appeals and the Court of First Instance. Case closed.	Disclosed in the Company's consolidated financial statements as of December 2023
LatamAirlines Ecuador S.A	Tribunal Distrital de lo Fiscal	17509-2014-0088	An audit of the 2006 Income Tax Return that disallowed fuel expenses, fees and other items because the necessary support was not provided, according to Management.	On August 6, 2018, the District Tax Claims Court rendered a decision denying the request for a refund of a mistaken payment. An appeal seeking vacation of this judgment by the Court was filed on September 5th and we are awaiting a decision by the Appellate judges. As of December 31, 2018, the attorneys believed that the probability of recovering this sum had fallen to 30%-40% because of the pressure being put by the Executive Branch on the National Court of Justice and the Judiciary in general for rulings not to affect government revenues and because the case involves differences that are based on insufficient documentation supporting the expense. Given the percentage loss (above 50%), the accounting write-off of this recovery has been carried out. As of this date, the Sala Especializada de lo Contencioso Tributario de la Corte Nacional de Justicia has decided by ruling not to accept the appeal, so the Company is analyzing whether to take additional actions or close the process. The company has decided not to continue with the lawsuit.	Disclosed in the Company's consolidated financial statements as of March 2024



Latam Airlines Group S.A.	25° Juzgado Civil de Santiago	C-8903-20	Class Action Lawsuit filed by AGRECU against LATAM Airlines Group S.A. for alleged breaches of the Law on Protection of Consumer Rights due to flight cancellations caused by the COVID-19 Pandemic, requesting the nullity of possible abusive clauses, the imposition of fines and compensation for damages in defense of the collective interest of consumers. LATAM has hired specialist lawyers to undertake its defense	On July 7, 2020 we were notified of the lawsuit. We filed our answer to the claim on August 21, 2020. A settlement was reached with AGRECU at that hearing that was approved by the Court on October 5, 2020. On October 7, 2020, the 25th Civil Court confirmed that the decision approving the settlement was final and binding. CONADECUS filed a brief on October 4, 2020 to become a party and oppose the agreement, which was dismissed on October 5, 2020. It petitioned for an official correction on October 8, 2020 and the annulment of all proceedings on October 22, 2020, which were dismissed, costs payable by CONADECUS, on November 16, 2020 and November 20, 2020, respectively. LATAM presented reports on the implementation of the agreement on May 19, 2021, November 19, 2021 and May 19, 2022, which concluded its obligation to report on that implementation. On December 28, 2022 the Civil Court ordered the filing of the file. The National Consumer and User Association (CONADECUS) filed appeals against these decisions with the Santiago Appellate Court that were joined under Case #14,213-2020. Arguments were made on March 8, 2023. In a decision on August 8, 2023, the Appellate Court dismissed the appeals by CONADECUS, costs included. On August 26, 2023, CONADECUS filed a petition based on technicalities and substance against the Appellate Court ruling in order to have it reversed by the Supreme Court. LATAM petitioned that such appeals be declared inadmissible in a brief filed September 13, 2023. On November 30, 2023, the Supreme Court declared CONADECUS’ petition inadmissible. On December 7, 2023, LATAM petitioned that the Appellate Court determine the costs of the procedure, which must be defrayed by CONADECUS. The procedural costs were set on December 19, 2023 and personal costs were decided on January 3, 2024. The costs of the trial court are currently pending, which were petitioned by LATAM on December 20, 2023. CONADECUS currently has no petitions against the settlement reached between LATAM and AGRECU. Case closed.	Disclosed in the Company's consolidated financial statements as of March 2024
LATAM Finance Limited	Grand Court of the Cayman Islands	—	Request for a provisional bankruptcy process.	On May 26, 2020, LATAM Finance Limited submitted a request for a provisional liquidation in the Grand Court of the Cayman Islands, covered in the reorganization proceeding filed before the Bankruptcy Court of the United States of America, which was accepted on May 27, 2020 by the Grand Court of the Cayman Islands. On September 28, 2020, LATAM Finance Limited filed a petition to suspend the liquidation. On October 9, 2020, the Grand Court of Cayman Islands accepted the petition and extended the status of temporary liquidation for a period of 6 months. On May 13, 2021, LATAM Finance Limited filed a petition to suspend the liquidation. On May 18, 2021, the Grand Court of Cayman Islands accepted the petition and extended the status of temporary liquidation until October 9, 2021. On December 1, 2021, LATAM Finance Limited filed a petition to suspend the liquidation, which was accepted by the Grand Court of Cayman Islands. This extended the status of the provisional liquidation through April 9, 2022. On August 22, 2022, LATAM Finance Limited petitioned for a suspension of the liquidation, which was granted by the Grand Court of the Cayman Islands. The provisional liquidation was extended to October 9, 2022 and the process continues in effect. That petition was sustained by the Grand Court of the Cayman Islands on October 4, 2022. On September 30, 2022, LATAM Finance Limited filed an application for validation of security obligations arising in connection with the DIP to Exit and new DIP facilities. On October 04, 2022, the Grand Court made an Order validating such application. On May 23, 2024, the Grand Court of Cayman Islands approved withdrawal of the petition for a provisional liquidation requested May 8, 2024, and cancelled the appointment of the provisional liquidators of LATAM Finance Limited, thereby putting an end to the status of provisional liquidation of the company in the Cayman Islands. Case closed	Disclosed in the Company's consolidated financial statements as of June 2024



Peuco Finance Limited	Grand Court of the Cayman Islands	—	Request for a bankruptcy process.	provisional	On May 26, 2020, Peuco Finance Limited submitted a request for a provisional liquidation in Grand Court of the Cayman Islands, covered in the reorganization proceeding filed before the Bankruptcy Court of the United States of America, which was accepted on May 27, 2020 by the Grand Court of the Cayman Islands. On September 28, 2020, Peuco Finance Limited filed a petition to suspend the liquidation. On October 9, 2020, the Grand Court of Cayman Islands accepted the petition and extended the status of temporary liquidation for a period of 6 months. The lawsuit continues to be active. On May 13, 2021, Peuco Finance Limited filed a petition to suspend the liquidation. On May 18, 2021, the Grand Court of Cayman Islands accepted the petition and extended the status of temporary liquidation until October 9, 2021. On December 1, 2021, Peuco Finance Limited filed a petition to suspend the liquidation, which was accepted by the Grand Court of Cayman Islands. This extended the status of the provisional liquidation through April 9, 2022. On August 22, 2022, Peuco Finance Limited petitioned for a suspension of the liquidation, which was granted by the Grand Court of the Cayman Islands. The provisional liquidation was extended to October 9, 2022 and the process continues in effect. That petition was sustained by the Grand Court of the Cayman Islands on October 4, 2022. On September 30, 2022, Peuco Finance Limited filed an application for validation of security obligations arising in connection with the DIP to Exit and new DIP facilities. On October 04, 2022, the Grand Court made an Order validating such application. On May 23, 2024, the Grand Court of Cayman Islands approved withdrawal of the petition for a provisional liquidation requested May 8, 2024, and cancelled the appointment of the provisional liquidators of Peuco Finance Limited, thereby putting an end to the status of provisional liquidation of the company in the Cayman Islands. Case closed	Disclosed in the Company's consolidated financial statements as of June 2024
Piquero Leasing Limited	Grand Court of the Cayman Islands	—	Request for a bankruptcy process	provisional	On July 08, 2020, Piquero Leasing Limited submitted a request for a provisional liquidation in Grand Court of the Cayman Islands, covered in the reorganization proceeding filed before the Bankruptcy Court of the United States of America, which was accepted on July 10, 2020, by the Grand Court of the Cayman Islands. Piquero Leasing Limited entered a motion to suspend the liquidation on September 28, 2020. On October 9, 2020 the Grand Court of the Cayman Islands granted the motion and extended the provisional liquidation status for 6 months. On May 13, 2021, Piquero Leasing Limited filed a petition to suspend the liquidation. On May 18, 2021, the Grand Court of Cayman Islands accepted the petition and extended the status of temporary liquidation until October 9, 2021. On December 1, 2021, Piquero Leasing Limited filed a petition to suspend the liquidation, which was accepted by the Grand Court of Cayman Islands. This extended the status of the provisional liquidation through April 9, 2022. On August 22, 2022, Piquero Leasing Limited petitioned for a suspension of the liquidation, which was granted by the Grand Court of the Cayman Islands. The provisional liquidation was extended to October 9, 2022 and the process continues in effect. On May 23, 2024, the Grand Court of Cayman Islands approved withdrawal of the petition for a provisional liquidation requested May 8, 2024, and cancelled the appointment of the provisional liquidators of Piquero Leasing Limited, thereby putting an end to the status of provisional liquidation of the company in the Cayman Islands. Case closed	Disclosed in the Company's consolidated financial statements as of June 2024



Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Receita Federal do Brasil.	10880.722.355/2014-52	On August 19th, 2014 the Federal Tax Service issued a notice of violation stating that compensation credits Program (PIS) and the Contribution for the Financing of Social Security COFINS by TAM are not directly related to the activity of air transport. (a case related to the theory argued by the company on the proportionality of the PIS and COFINS credits).	An objection was filed administratively on September 17, 2014. The lower court rendered a partially favorable ruling on June 1, 2016 that reversed the previous separate fine. A voluntary remedy was filed on June 30, 2015 on which a judgment by the Board of Tax Appeals is pending. The case was sent to the Second Panel of the Fourth Room of the Third Judgment Section of the Board of Tax Appeals (abbreviated as CARF in Portuguese). The CARF judges partially sustained the company’s appeal to pay part of the debt (we did not appeal the other part). The Ministry of Finance of Brazil filed a special remedy. The CARF dismissed the Ministry’s remedy in September 2019, but it filed a complaint that was denied by the CARF. A decision was rendered in favor of the company that cancelled the debt. Case closed.	Disclosed in the Company's consolidated financial statements as of June 2024
TAM Linhas Aéreas S.A.	Tribunal del Trabajo de Brasília/ DF	0000038-25.2021.5.10.0017	This civil suit was filed by the National Pilots Union seeking that the company be ordered to pay for meals daily when pilots are on alert status	The action was considered favorable to TAM and closed	Disclosed in the Company's consolidated financial statements as of June 2024
SNEA (Sindicato Nacional das empresas aeroviárias)	União Federal	0012177-54.2016.4.01.3400	A claim filed by TAM and SNEA against the 72% increase in airport control fees (TAT-ADR) and approach control fees (TAT-APP) charged by the Airspace Control Department (“DECEA”).	On January 30th, 2024, SNEA obtained a favorable court decision from the 2nd Instance (TRF1), regarding its appeal. SNEA filed an appeal (motion for clarification) to clarify missing points regarding the deposits made with the court. On September 24, 2024, a decision was rendered in favor of LATAM Airlines Brazil authorizing it to withdraw 100% of the guarantee deposits after it presents an insurance policy. Considering this resolution, the contingency has been classified as remote, so the company reversed the provision.	Disclosed in the Company's consolidated financial statements as of September 2024



LATAM Airlines Group S.A. Sucursal Perú	Tribunal Fiscal	12511-2022	Appeal filed on October 11, 2022, against the Intendencia resolution No. 4070140000100, which declared unfounded the claim filed by the Company on September, 20, 2022, against the Determination Resolutions for alleged omissions of the Income Tax corresponding to the period 2014 and associated fines for the violation typified in numeral 1 of article 178 of the Tax Code. The main objections relate to SUNAT's lack of knowledge of the application of article 8 of the CDI between Peru and Chile regarding: i) Income obtained from the exclusivity contract of the Latam Pass program with the Banco de Crédito del Perú, ii) Income from sale of miles to non-airline partners and associated cost (sale of miles from the Latam Pass program to legal companies).	On August 29, 2024, we received service of the Tax Court Decision #07706-4-2024 revoking the part of Intendant Resolution #4070140000100 concerning objections to Income Tax and income tax payments on exclusivity income from Banco de Crédito del Perú and the sale of miles to non-airline partners. It also ordered that the balance owed and the credit for payments made be recalculated. That recalculation does not alter the use of that amount as a compensable credit and bears no relationship to the objections dismissed. However, the National Customs and Tax Administration Commission of Peru (abbreviated as SUNAT, in Spanish) can file a contentious administrative claim with the Superior Court of Justice through November 29, 2024. The contingency has been classified as remote	Disclosed in the Company's consolidated financial statements as of September 2024
LATAM Airlines S.A. Perú	Tribunal Fiscal	Expediente de Apelación N° 2545-2023	Appeal against the resolution of the Intendencia No. 4070140000253 that declared the claim against Determination Resolutions No. 0120030126112 to 0120030126123 and RM No. 0120020037412 to 0120020037423 partially founded. The objections contested through the values indicated above correspond to the taxable base of the IGV for the national interline (domestic national sale).	On September 16, 2022, an appeal was filed against the determination and fine resolutions issued by SUNAT; being that, through Resolution of the Intendencia No. 4070140000253, the claim filed by the company was partially founded and, in addition, (i) it rectified Annexes No. 01, 04, 05 and 06 of RD No. 0120030126112 to No. 0120030126123. , (ii) the Annex to RM N° 0120020037412 to N° 0120020037423, (iii) the balance in favor of the IGV for the tax periods of January and July 2016 contained in RD N° 0120030126112 and 0120030126118; and, (iv) rectified and continued the collection of the tax debt contained in RD No. 0120030126113 to 0120030126117 and 0120030126119 to 0120030126123 and RM No. 0120020037412 to 0120020037423. On January 11, 2023, an appeal was filed against the this resolution which has been resolved and notified on April 10, 2024 through RTF 3149-9-2024, through which the Tax Court has decided to revoke RI No. 4070140000253 and proceed to reliquidate the Tax. On June 28, 2024, notice was received of Intendent Resolution #4070150000505 in which the National Customs and Tax Administration Commission (SUNAT in Spanish) voided the amounts in strict observance of the order by the Administrative Tax Court, thereby concluding this administrative stage, with procedural effects from July 1, 2024. SUNAT did not file a contentious administrative claim with the Superior Court of Justice against Tax Court Decision #3149-9-2024, so the process has ended.	Disclosed in the Company's consolidated financial statements as of September 2024

III. Governmental Investigations.

1) On April 6, 2019, LATAM Airlines Group S.A. received the resolution issued by the National Economic Prosecutor's Office (FNE), which begins an investigation Role No. 2530-19 into the LATAM Pass frequent passenger program. The last activity in this investigation corresponds to request for information received in May 2019.

2) On October 15, 2019, LATAM Airlines Group S.A. received the resolution issued by the National Economic Prosecuting Authority (“FNE”) which begins an investigation Role N°2585-19 into the agreement between LATAM Airlines Group S.A. and Delta Air Lines, Inc (“Delta”). On August 13, 2021 FNE, Delta and LATAM reached an out-of-court agreement that put an end to this investigation. On October 28, 2021, the Tribunal de Defensa de la Libre Competencia approved the out-of-court agreement reached by LATAM and Delta with the FNE. The investigation is completed.

3) LATAM Airlines Group S.A. received a resolution by the National Economic Prosecutor (FNE) on February 1, 2018 beginning Investigation 2484-18 on air cargo carriage. On August 29, 2023, the Office of the National Economic Prosecutor (FNE) decided to separate part of the information from such investigation and created a new Case #2729-23 relative to cargo carriage on charter flights from Santiago to Easter Island during the pandemic. On August 28, 2023, the FNE sent LATAM an Official Ordinary Letter requesting additional information, the response to which was sent on September 27, 2023. An Official Ordinary Letter was received on October 14, 2024 in which the FNE requested additional information from LATAM. That letter was answered on November 4, 2024. The most recent activity in the investigation of Case #2484-18 is an Official Ordinary Letter dated November 21, 2024, which was answered in two parts: the first on December 6, 2024 and the second on December 11, 2024.

4) LATAM Airlines Group S.A. received a resolution by the National Economic Prosecutor (FNE) on August 12, 2021 beginning Investigation N° 2669-21 on compliance with condition VII Res. N° 37/2011 from TDLC related to restrictions as to certain codeshare agreements. On October 2, 2023, the FNE decided to separate part of the information in such investigation. Case #2737-23 will be about the code share agreements between LATAM and Delta that LATAM petitioned be amended; and Case #2669-21 will be about the remaining code share agreements. In relation to the investigation with Role No. 2737-23, dated November 06, 2023, the FNE and LATAM reached an extrajudicial agreement in order to allow certain codeshare agreements between LATAM and Delta to be modified. On December, 7, 2023, TDLC approved the extrajudicial agreement reached by LATAM and the FNE. An Official Ordinary Letter was received on March 4, 2024 in the investigation in Case #2669-21 in which the FNE requested additional information from LATAM. That letter was answered on March 15, 2024. An Official Ordinary Letter was received on April 19, 2024 in which the FNE requested additional information from LATAM. That letter was answered on May 2, 2024. The most recent activity in the investigation of Case #2669-21 is an Official Ordinary Letter dated December 11, 2024, which was answered in two parts: the first on December 26, 2024 and the second on January 8, 2025.

5) The competition authority sent an inquiry [or request] to TAM Linhas Aéreas S.A. (LATAM Airlines Brasil) with the objective of obtaining information regarding certain pricing issues, which was received by the company on November 27, 2023. On December 29, 2023, CADE sent a new request to LATAM Airlines Brasil requesting more complete information, to which LATAM responded in parts, on February 16, 2024, March 11, 2024, March 22, 2024 and June 11, 2024. LATAM Airlines Brasil is cooperating with the authority and remains committed to transparency and compliance with all applicable rules and regulations.

6) The competition authority reacted to an article in the press and sent an official letter [or request] to TAM Linhas Aéreas S.A. (LATAM Airlines Brasil) seeking information on the acquisition of other types of aircraft. The company received it on March 21, 2024 and responded on April 1, 2024. CADE sent a new letter requesting additional information on July 9, which was answered by LATAM Airlines Brasil on July 25, 2024. LATAM Airlines Brasil is cooperating with the authority and maintains its commitment to transparency and compliance with all applicable laws and regulations.

7) Brazilian consumer authorities sent three official letters to LATAM Airlines Brazil in August and September 2024 requesting information on the crash of a Voepass airplane. LATAM Airlines Brazil has a code-share agreement with Voepass. The company answered those letters properly by the deadline. The National Consumer Secretariat decided to archive the procedure due to the sufficiency of the responses presented by the company. The procedures before the Consumer Defense Institute of the State of Paraná (PROCON PR) and the State of

million) and individually for LATAM Airlines Group S.A. and TAM Linhas Aéreas S.A. (with a minimum combined level of US\$400 million).

On October 15, 2024, LATAM Airlines Group S.A. received the funds from its issuance of secured bonds at 7.875% maturing in 2030 (“2030 Notes,” together with the 2029 Notes, the “Notes”) for a total principal amount of US\$1.4 billion. The Exit RCF and the Notes share the same intangible collateral, consisting primarily of the FFP business (LATAM Pass loyalty program), the cargo business, certain slots, gates, and routes, as well as intellectual property and LATAM trademarks. Additionally, the agreements include a minimum liquidity covenant requiring the Company to maintain a minimum liquidity level, measured at the consolidated level of the Company (LATAM Airlines Group S.A.), of US\$750 million. The funds received were used to repay the Term Loan B and part of the 2027 Notes.

On November 4, 2024, LATAM Airlines Group S.A., acting through its Florida branch, entered into a new four-year revolving credit facility, secured by spare engines (“Spare Engine Facility”), with, among other institutions, Crédit Agricole Corporate and Investment Bank as loan agent, for a total amount of US\$300 million, of which US\$275 million was drawn on the same day, leaving US\$25 million available for the Company when required. The loan included minimum liquidity covenants measured at the consolidated level of the Company (with a minimum level of US\$750 million) and individually for LATAM Airlines Group S.A. and TAM Linhas Aéreas S.A. (with a combined minimum level of US\$400 million). The funds received were used to fully repay the previous spare engine financing. Finally, this issuance was linked to sustainability (“Sustainability-Linked”), which entails a commitment to reducing CO2 emissions intensity from March 2025 until the maturity of the facility. Compliance or non-compliance with these targets does not result in acceleration of the credit but instead applies a reward or penalty, respectively, on the interest rate.

As of December 31, 2024, the Company complies with the aforementioned minimum liquidity covenants.

b) Other commitments

As of December 31, 2024, the Company maintains valid letters of credit, guarantee notes and guarantee insurance policies, according to the following detail:

Creditor Guarantee	Debtor	Quantity	Type	Value ThUS\$	Release Date
SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE ADUANAS Y DE ADMINISTRACION TRIBUTARIA	LATAM Airlines Perú S.A.	50	Letter of Credit	217,753	Jan 5, 2025
SÉTIMA TURMA DO TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 1ª REGIÃO - PROCEDIMENTO COMUM CÍVEL - DECEA - 0012177-54.2016.4.01.3400	TAM Linhas Aereas S.A. / ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A.	2	Guarantee Insurance	48,483	Apr 20, 2025
ISOCELES	LATAM Airlines Group S.A.	1	Letter of Credit	41,000	Dec 1, 2025
UNIÃO FEDERAL - PGFN	TAM Linhas Aereas S.A. / ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A.	21	Guarantee Insurance	170,588	Apr 14, 2025
TRIBUNAL DE JUSTIÇADOESTADODABAHIA VARA DAS EXECUÇÕES FISCAIS ESTADUAIS DE SÃO PAULO - FORO DAS EXECUÇÕES FISCAIS DE SÃO PAULO	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Guarantee Insurance	5,216	Jun 27, 2029
AMERICAN ALTERNATIVE INS. CO. C/O ROANOKE INS. GROUP INC	TAM Linhas Aereas S.A.	2	Guarantee Insurance	9,460	Mar 4, 2025
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO	LATAM Airlines Group S.A.	23	Letter of Credit	7,457	Feb 1, 2025
BBVA	ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A.	2	Guarantee Insurance	6,040	Dec 31, 2999
1º VARA DE EXECUÇÕES FISCAIS E DE CRIMES CONTRA A ORDEM TRIB DA COM DE FORTALEZA	LATAM Airlines Group S.A.	1	Letter of Credit	3,800	Jan 23, 2025
ARQUITETURA DE PROTEÇÃO E DEFESA DO CONSUMIDOR DO ESTADO DO RJ	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Guarantee Insurance	2,816	Dec 31, 2999
13ª VARA FEDERAL DA SEÇÃO JUDICIÁRIA DO DISTRITO FEDERAL/DF	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Guarantee Insurance	1,148	Dec 31, 2999
		1	Letter of Credit	1,780	Dec 31, 2999



São Paulo (PROCON SP) are still ongoing. LATAM Airlines Brazil also received an official letter from the Office of the Public Prosecutor on August 12, 2024, which it answered on August 27, 2024. On September 5, 2024, the Prosecutor's Office issued a decision to separate the procedure into three specific topics: (1) security matters, in which LATAM Airlines Brasil is not a party; (2) consumer matters, with two representations filed; and (3) compensation matters, which will be closed due to the Reparation Program (PR 2283).

IV. CMF Research Unit Result

On December 19, 2024, through Exempt Resolution No. 12095, the Financial Market Commission (CMF) informed LATAM Airlines Group S.A. of the application of Censure, as a result of the investigation process initiated in August of that year due to delays of only 9 hours and 38 minutes in relation to the deadlines established by General Regulation (NCG) 30 issue by the regulatory entity for the submission of the XBRL file for the financial statements corresponding to the third quarter of 2020, the date on which the Company was in its reorganization process under Chapter 11, as a result of the pandemic.

NOTE 31 - COMMITMENTS

(a) Commitments arising from loans

In relation to certain contracts committed by the Company for the financing of the Boeing 777 aircraft, which are guaranteed by the Export – Import Bank of the United States of America, limits have been established for some financial indicators of LATAM Airlines Group S.A. on a consolidated basis. Under no circumstance does non-compliance with these limits generate loan acceleration.

The Company and its subsidiaries do not have credit agreements that impose limits on financial indicators of the Company or its subsidiaries, with the exception of those detailed below:

On July 15, 2024, LATAM Airlines Group S.A., acting through its Florida branch, amended, increased and extended the 2022 revolving credit facility (“Exit RCF”) from US\$500 million to US\$750 million with a consortium of nine banks led by JP Morgan Chase Bank, N.A. As of December 31, 2024, this credit facility is undrawn and fully available. Additionally, LATAM Airlines Group S.A., together with Professional Airline Services Inc., a Florida corporation and wholly owned subsidiary of LATAM Airlines Group S.A., issued: (i) on October 12, 2022, as amended on November 3, 2022, a five-year loan (“Term Loan B”) for US\$1.1 billion (on October 15, 2024, this loan was fully repaid), (ii) on October 18, 2022, senior secured notes at 13.375% maturing in 2027 (“2027 Notes”) for a total principal amount of US\$450 million (on October 15, 2024, this loan was fully repaid), and (iii) on October 18, 2022, senior secured notes at 13.375% maturing in 2029 (“2029 Notes,” together with the 2027 Notes, the “Notes”) for a total principal amount of US\$700 million. The Exit RCF, the Term Loan B, and the Notes (collectively, the “Exit Financing”) share the same intangible collateral, consisting primarily of the FFP business (LATAM Pass loyalty program), the cargo business, certain slots, gates, and routes, as well as intellectual property and LATAM trademarks. The Exit Financing contains certain covenants that limit the ability of the Company and its subsidiaries to, among other things, make certain types of restricted payments, incur debt or liens, merge or consolidate with others, dispose of assets, enter into certain affiliate transactions, engage in certain business activities, or make certain investments. Additionally, the agreements include a minimum liquidity covenant requiring the Company to maintain a minimum liquidity level, measured at the consolidated level of the Company (LATAM Airlines Group S.A.), of US\$750 million.

On July 15, 2024, LATAM Airlines Group S.A., acting through its Florida branch, amended, increased and extended the 2016 revolving credit facility (“RCF”) with a consortium of nine financial institutions led by Citibank, N.A., guaranteed by aircraft, engines and spare parts for a total committed amount from US\$600 million to US\$800 million. The RCF includes restrictions of minimum liquidity measured at the consolidated Company level (with a minimum level of US\$750 million) and measured individually for LATAM Airlines Group S.A. and TAM Linhas Aéreas S.A. (with a minimum level of US\$400 million). Compliance with these restrictions is a prerequisite for drawing under the line; if the line is used, compliance with said restrictions must be reported periodically, and non-compliance with these restrictions may trigger an acceleration of the loan. As of December 31, 2024, this line of credit is undrawn and fully available.

On November 3, 2022, LATAM Airlines Group S.A., acting through its Florida branch, entered into a five-year loan agreement (“Spare Engine Facility”) with, among other institutions, Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, acting through its New York branch as loan agent, secured by spare engines for a principal amount of US\$275 million. As of November 4, 2024, this loan was fully repaid. The loan included minimum liquidity covenants measured at the consolidated level of the Company (with a minimum level of US\$750

Creditor Guarantee	Debtor	Quantity	Type	Value ThUS\$	Release Date
14ª VARA FEDERAL DA SEÇÃO JUDICIÁRIA DO DISTRITO FEDERAL / TRIBUNAL: 7ª TURMA DO TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 1ª REGIÃO - ANULATÓRIA N.º 0007263-25.2008.4.01.3400	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Guarantee Insurance	1,627	May 29, 2025
JFK INTERNATIONAL AIR TERMINAL LLC	LATAM Airlines Group S.A.	1	Letter of Credit	2,300	Jan 27, 2025
METROPOLITAN DADE CONTY (MIAMI - DADE AVIATION DEPARTMENT)	LATAM Airlines Group S.A.	5	Letter of Credit	3,649	Mar 13, 2025
SOCIEDAD CONCESIONARIA NUEVO PUDAHUEL S.A.	LATAM Airlines Group S.A.	19	Letter of Credit	2,599	Mar 27, 2025
FUNDACAO DE PROTECAO E DEFESA DO CONSUMIDOR PROCON	TAM Linhas Aereas S.A.	11	Guarantee Insurance	19,214	Nov 17, 2025
BOND SAFEGUARD INSURANCE COMPANY	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Guarantee Insurance	2,700	Jul 20, 2025
LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.	LATAM Airlines Group S.A.	20	Letter of Credit	4,295	Feb 12, 2025
JUIZO DE DIREITO DA VARA DA FAZENDA PUBLICA ESTADUAL DA COMARCA DA CAPITAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Guarantee Insurance	1,240	Dec 31, 2999
MUNICIPIO DO RIO DE JANEIRO	TAM Linhas Aereas S.A.	2	Guarantee Insurance	1,472	Dec 31, 2999
AENA AEROPUERTOS S.A	LATAM Airlines Group S.A.	3	Letter of Credit	2,412	Nov 15, 2025
CORPAC S.A.	LATAM Airlines Perú S.A.	22	Letter of Credit	4,623	Jan 29, 2025
CITY OF LOS ANGELES, DEPARTMENT OF AIRPORTS	LATAM Airlines Group S.A.	7	Letter of Credit	1,810	Feb 6, 2025
		Total		563,482	

Letters of credit related to right-of-use assets are included in Note 16 Property, plant and equipment letter (d) Additional information Property, plant and equipment, in numeral (i) Property, plant and equipment delivered as collateral.

NOTE 32 - TRANSACTIONS WITH RELATED PARTIES

(a) Details of transactions with related parties as follows:

Tax No.	Related party	Nature of relationship with related parties	Country of origin	Nature of related parties transactions	Currency	For the year ended December 31,	
						2024	2023
						ThUS\$	ThUS\$
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde S.A.	Related director	Chile	Tickets sales	CLP	142	124
78.180.506-1	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA.	Related director	Chile	Dividends	CLP	(2)	—
76.183.853-9	Costa Verde Inversiones Financieras S.A.	Related director	Chile	Tickets sales	CLP	16	—
				Dividends	CLP	(1,904)	—
81.062.300-4	Costa Verde Aeronautica S.A.	Common shareholder	Chile	Dividends	CLP	(6,870)	—
Foreign	Inversora Aeronáutica Argentina S.A.	Related director	Argentina	Real estate leases received	ARS	(5)	(59)
				Expense recovery	ARS	—	3
Foreign	Qatar Airways	Indirect shareholder	Qatar	Interlineal received service	US\$	(22,863)	(22,107)
				Interlineal provided service	US\$	32,092	31,020
				Services received of handling	US\$	(88)	(252)
				Services provided of handling	US\$	1,058	—
				Services received miles	US\$	(10,103)	(4,657)
				Services provided miles	US\$	2,783	1,683
				Dividends	US\$	(17,512)	—
				Services provided VIP lounge	US\$	—	—
				Services provided / received others	US\$	776	1,424
				Interlineal received service	US\$	(319,499)	(144,239)
				Interlineal provided service	US\$	213,153	127,145
				Services received miles	US\$	(15,795)	(11,069)
				Services provided miles	US\$	8,335	7,328
				Joint venture	US\$	(10,000)	(10,000)
				Services received of handling	US\$	(7,058)	(3,657)
				Services provided maintenance	US\$	995	—
Foreign	Delta Air Lines, Inc.	Shareholder	U.S.A	Real estates leases provided	US\$	155	86
				Dividends	US\$	(17,535)	—
				Services provided VIP lounge	US\$	1,756	640
				Services provided / received others	US\$	(22)	344

The balances corresponding to Accounts receivable and accounts payable to related entities are disclosed in Note 9.

Transactions between related parties have been carried out under market conditions and duly informed.

(b) Compensation of key management

The Company has defined for these purposes that key management personnel are the executives who define the Company’s policies and macro guidelines and who directly affect the results of the business, considering the levels of Vice-Presidents, Chief Executives and Senior Directors.

	For the year ended December 31,	
	2024	2023
	ThUS\$	ThUS\$
Remuneration	12,354	12,815
Board compensation	1,786	1,429
Non-monetary benefits	423	606
Short-term benefits	17,483	13,604
Termination benefits (*)	1,341	59
Total	33,387	28,513

In accordance with current legislation, the Ordinary Shareholders’ Meeting held on April 20, 2023, determined the amount of the annual remuneration for the Board for the period from that date until the next Ordinary Shareholders’ Meeting scheduled to take place within the first quarter of 2024. In this context, in addition to the base remuneration, an additional remuneration was approved for each Board member, with an incremental amount based on the following criteria:

(a) During the first year following their appointment, until November 15, 2023, provided that the Director serves continuously in their position, each Director will be entitled to receive an additional amount to the base remuneration, equivalent to 9,226,234 units of remuneration or “URAs.”

(b) For the second year following their appointment, covering the period from the end of the first anniversary since their designation until November 15, 2024, under the same condition mentioned previously and approved by the Ordinary Shareholders’ Meeting in the first quarter of 2024, each Director will be entitled to receive another additional amount equivalent to 9,226,234 URAs.

(c) Likewise, each Director who becomes part of the Board Committee will also receive, as additional compensation, a variable amount equivalent to an additional one-third (1/3) calculated on the incremental remuneration that the respective Committee member is entitled to as a Director, in accordance with the resolution of the Ordinary Shareholders’ Meeting.

For payment purposes, the value of each URA will be considered as referentially equivalent to the price of a company’s share. Consequently, URAs will be paid at the weighted average price of stock market transactions of the company’s shares during the 10 business days preceding the effective date (“Weighted Average Price”). For the calculation of the Weighted Average Price, transactions on national stock exchanges, as well as those on foreign exchanges recognized at the national level where LATAM’s American Depositary Shares may eventually be listed again, will be taken into account.

The amounts paid for this concept, in accordance with the above, are:

	Paid during the year	
	2024	2023
	ThUS\$	ThUS\$
URAs Directors	763	481
URAs Board Committee	85	53
Total	848	534

NOTE 33 - SHARE-BASED PAYMENTS

(a) LP3 compensation plans (2020-2023)

The Company implemented a program for a group of executives, which existed until March 2023, with a demand period between October 2020 and March 2023, where the collection percentage was annual and cumulative. The methodology is an estimate of the number of units, where a goal of the value of the action is set.

The benefit is vested if the target of the share price defined in each year is met. In case the benefit accumulates up to the last year the total benefit is doubled (in case the share price is achieved).

This Compensation Plan was finally not executed because the share price required for its collection is below the initial target.

(b) CIP (Corporate Incentive Plan)

As indicated in Note 22, in the context of the exit from Chapter 11 Proceedings, the Company implemented a talent retention program for the Company's employees, which is divided into three categories. The first one (i.e., Non-Executive Employees) simply contemplates guaranteed payments in cash to the respective employees on certain dates depending on the country where the employee is hired. On the other hand, the remaining two categories (i.e., Non-GEM Executives and GEM Executives) contemplated the granting of synthetic units of remuneration (the "Units") that, by reference, are considered as equivalent to the price of one share of LATAM Airlines Group S.A. and consequently, in case they become effective, grant the worker the right to receive the payment in cash that results from multiplying the number of Units that are pay for the value per share of LATAM Airlines Group S.A. that must be considered in accordance with the CIP.

Below are more details of these two categories.

Non-GEM Executives

The first subprogram applies to senior executives not part of the GEM (Global Executive Meeting - Senior Managers, Managers, Deputy Managers). In this context, this program contemplates two different bonuses: (1) a retention bonus, consisting of the amount in money resulting from Units that are assigned to the respective employee and these Units being paid 20% on month 15 and 80% at month 24, in each case, counted from Exit date from the Chapter 11 Procedure (i.e., November 3, 2022) (the "Exit Date"). This is consequently, a guaranteed payment for these employees; and (2) a bonus associated to the performance defined on based on the compliance of certain financial indicators of LATAM Airlines Group S.A. and its subsidiaries, which is reflected in Note 19(b), becoming effective 20% at month 15 and 80% at month 24, in each case, from the Exit Date. Consequently, this is a temporary payment that is only made if these indicators are met.

GEM Executives

Applies to senior executives of the Company who are part of the GEM (CEO and employees whose job description is "vice presidents" or "directors"). Employees that participating in this program are eligible to receive cash payments for Units. These Units are as follows:

1. "RSUs" (Retention Shares Units): That is, Units associated with the employee's permanence in the Company, and consequently, are associated with the passage of time. In its totality, the CIP contemplates up to 3,107,603,293 RSUs which are made effective by partialities in the terms indicated below.

As a general rule, RSUs will be eligible to become effective at the rate of one third on each of the following dates: month 24, month 36 and month 42, in each case, counted from the Exit Date. The mentioned above, subject to the occurrence of a trigger event related to the volume of transactions of securities issued by LATAM Airlines Group S.A. in the terms contemplated in the CIP (hereinafter, a "VTE" – Volume Triggering Event). The number of RSUs actually paid will be determined based on the net resources accumulated as a result of a VTE on the respective determination date (hereinafter, this adjustment will be referred to as the "Pro Rata Factor").

Notwithstanding the mentioned above, the CIP also contemplates a "Minimum Guaranteed Vesting" according to which, the percentage of RSUs indicated below will be effective on each date indicated, even if a VTE has not occurred. The foregoing, net of the RSUs that may eventually have become effective previously.

Minimum Guaranteed Vesting of RSUs	
	Percentage of Units that become effective
Month 30 from Exit Date	20%
Month 42 from Exit Date	30%
Month 60 from Exit Date	50%

2. "PSUs" (Performance Shares Units): That is, Units associated with both the employee's permanence in the Company and the performance of LATAM Airlines Group S.A. measured according to the share price. Consequently, like RSUs, these Units are associated with the passage of time. However, PSUs also consider the market value of the share of LATAM Airlines Group S.A. considering a liquid market. However, as long as there is no such liquid market, the share price will be determined on the basis of representative transactions. In its totality, the CIP contemplates up to 4,251,780,158 PSUs which are made effective by partialities in the terms indicated below.

As a general rule, PSUs will be eligible to become effective at the rate of one third on each of the following dates: month 24, month 36 and month 42, in each case, counted from the Exit Date. The foregoing, subject to (i) a VTE having occurred; and (ii) that the quotient (hereinafter, the "Net Price/ERO (Equity Rights offering) Quotient") between the net price of sales originating in a VTE, divided by the price of share at which the shares issued were placed under the capital increase agreed at the extraordinary shareholders' meeting of LATAM Airlines Group S.A. dated July 5, 2022 (that is, US\$0.01083865799), is greater than 150%. The number of PSUs that actually becomes effective will be determined according to the Factor Pro Rata and the Quotient Net Price/ERO Price).

From the above it flows that the PSUs constitute an eventual and not guaranteed payment.

In addition, some of the GEM Executives will also be entitled to receive a fixed and guaranteed payment in cash ("MPP" – Management Protection Plan) on certain dates under the Plan, at the rate of 33% in the month 18, 34% in the month 24 and 33% in the 30th month, all from the Exit Date. On the other hand, those employees who are eligible for this MPP will also be eligible for a limited number of additional RSUs ("MPP Based RSUs"). In its totality, the CIP includes 1,438,926,658 MPP based RSUs. As a general rule, MPP Based RSUs will be eligible to become effective on the same terms and conditions as RSUs; however, that they will be eligible to become effective at a rate of one third on each of the following dates: month 18, month 24 and month

30, in each case, from the Exit Date. The valuation of these Units will be equivalent to the value of the Company's share less the ERO Price at the time they become effective.

In all cases, the respective employees must have remained as such in the Company at the corresponding accrual date to qualify for these benefits.

Given the characteristics of this program, it has been recorded in accordance with the provisions of IFRS 2 "Share-based payments" and has been considered as a "cash settlement award" and, therefore, recorded at fair value as a liability that is part of the items Trade and other accounts payables and Provisions for employee benefits, non-current, which is updated at the closing date of each financial statement with effect on profit or loss for the period and classified in the line "Administrative expenses" of the Consolidated Statement of Income by function.

The fair value has been determined on the basis of the current share price and the best estimate of the future value of the Company's share, multiplied by the number of underlying units granted. This estimate was made based on the Company's Business Plan and its main indicators such as EBITDAR, adjusted net debt.

The movement of units as of December 31, 2023 and December 31, 2024 , is as follows:

	Opening balance as of 01.01.2023	Granted during the period	Vested	Exercised during the period	Forfeited during the period	Closing balance as of December 31, 2023
RSU - Retention	—	3,107,603,293	—	—	(121,146,360)	2,986,456,933
PSU - Performance	—	4,251,780,158	—	—	(242,192,091)	4,009,588,067
MPP BASED RSU - Protection	—	1,438,926,658	—	—	(192,047,245)	1,246,879,413
Total	—	8,798,310,109	—	—	(555,385,696)	8,242,924,413

	Opening balance as of 01.01.2024	Granted during the period	Vested	Exercised during the period	Forfeited during the period	Closing balance as of December 31, 2024
RSU - Retention	2,986,456,933	35,468,268	—	(692,032,415)	(91,282,871)	2,238,609,915
PSU - Performance	4,009,588,067	42,034,943	—	—	(89,352,930)	3,962,270,080
MPP BASED RSU - Protection	1,246,879,413	—	—	—	(60,388,760)	1,186,490,653
Total	8,242,924,413	77,503,211	—	(692,032,415)	(241,024,561)	7,387,370,648

NOTE 34 - STATEMENT OF CASH FLOWS

(a) The Company has carried out the following transactions with non-monetary impact transactions mainly related to financial lease and lease liabilities, which are described in Note 19 Other financial liabilities.

(b) Other inflows (outflows) of cash:

	For the year ended December 31,	
	2024	2023
	ThUS\$	ThUS\$
Restricted Advances	—	20,572
Bank commissions, taxes paid and other	(3,355)	(2,173)
Taxes on financial transactions	(10,563)	(6,803)
Guarantees	73,074	4,406
Judicial deposits	54,356	(16,349)
Fuel derivatives and currency	31,853	30,413
Derivative margin guarantees	10,902	(2,559)
Payment for derivatives premiums	(43,902)	(47,853)
Insurance recovery	9,788	—
Total Other inflows (outflows) Operation activities	122,153	(20,346)
Recoveries of credits and Guarantee deposit received from the sale of aircraft	34,469	48,258
Insurance recovery	—	11,000
Recoveries of credits received	—	—
Total Other inflows (outflows) Investment activities	34,469	59,258
Interest rate derivatives	1,456	15,934
Taxes on financial transactions	—	(4,529)
Others recovery	510	—
Costs associated with financing	(64,146)	—
Withholding tax	(11,689)	—
Total Other inflows (outflows) Financing activities	(73,869)	11,405

(c) Dividends:

	For the year ended December 31,	
	2024	2023
	ThUS\$	ThUS\$
Latam Airlines Group S.A.	(174,549)	—
Transportes Aéreos del Mercosur S.A. (*)	(289)	—
Total dividends paid	(174,838)	—

(*) Dividends paid to minority shareholders



(d) Reconciliation of liabilities arising from financing activities:

Obligations with financial institutions	As of December 31, 2023	Cash flows				Non cash-Flow Movements	As of December 31, 2024
		Obtainment	Payment		Interest accrued and others		
		Capital (*)	Capital (**)	Interests		Other flow	
		ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	
Bank loans	1,029,434	—	(1,089,000)	(167,026)	—	226,592	—
Guaranteed obligations	303,922	99,000	(28,938)	(19,908)	—	19,967	374,043
Other guaranteed obligations	430,350	272,112	(330,870)	(39,066)	—	42,225	374,751
Obligation with the public	1,302,838	1,378,948	(450,000)	(156,862)	(10,870)	175,249	2,239,303
Financial leases	901,546	—	(105,734)	(46,596)	—	50,557	799,773
Other loans	104	—	—	—	—	(104)	—
Lease liability	2,967,994	—	(344,038)	(288,176)	—	1,026,801	3,362,581
Total Obligations with financial institutions	6,936,188	1,750,060	(2,348,580)	(717,634)	(10,870)	1,541,287	7,150,451

Obligations with financial institutions	As of December 31, 2022	Cash flows			Non cash-Flow Movements		As of December 31, 2023
		Obtainment	Payment		Interest accrued and others	Reclassifications	
		Capital (*)	Capital (**)	Interests			
		ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	
Bank loans	1,385,995	—	(81,952)	(153,791)	189,272	(310,090)	1,029,434
Guaranteed obligations	325,061	—	(19,726)	(20,309)	20,686	(1,790)	303,922
Other guaranteed obligations	474,304	—	(56,519)	(42,283)	43,037	11,811	430,350
Obligation with the public	1,289,799	—	—	(155,655)	168,694	—	1,302,838
Financial leases	1,088,239	—	(183,374)	(48,272)	58,076	(13,123)	901,546
Other loans	2,028	—	(434)	—	(70)	(1,420)	104
Lease liability	2,216,454	—	(225,358)	(173,924)	1,150,822	—	2,967,994
Total Obligations with financial institutions	6,781,880	—	(567,363)	(594,234)	1,630,517	(314,612)	6,936,188

(*) During the year 2024 the Company obtained ThUS\$1,750,060 imports from long-term loans. For the year 2023, the Company did not obtain financing.

(**) As of December 31, 2024, under the cash flows from financing activities are presented loan repayments of ThUS\$2,004,542 and payments of lease liabilities of ThUS\$344,038 (ThUS\$342,005 and ThUS\$225,358, respectively as of December 31, 2023).

Below are the details obtained (payments) of flows related to financing:

Flow of	For the year ended December 31,					
	2024			2023		
	Capital raising ThUS\$	Payments		Capital raising ThUS\$	Payments	
		Capital ThUS\$	Interest ThUS\$		Capital ThUS\$	Interest ThUS\$
Aircraft financing	99,000	(198,774)	(69,249)	—	(251,388)	(76,497)
Lease liability	—	(344,038)	(288,176)	—	(225,358)	(173,924)
Non-aircraft financing	1,651,060	(1,805,768)	(360,209)	—	(90,617)	(343,813)
Total obligations with Financial institutions	1,750,060	(2,348,580)	(717,634)	—	(567,363)	(594,234)

(e) Advances of aircraft and engines

Corresponds to the cash flows associated with aircraft and engines purchases, which are included in the statement of consolidated cash flows, within Purchases of property, plant and equipment.

	For the year ended December 31,		
	2024	2023	2022
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Increases (payments)	(219,010)	(142,782)	(23,118)
Recoveries	34,379	215,362	3,037
Total cash flows	(184,631)	72,580	(20,081)

(f) Additions of property, plant and equipment and Intangibles

	For the year ended December 31,	
	2024	2023
	ThUS\$	ThUS\$
Net cash flows from		
Purchases of property, plant and equipment	1,325,463	795,787
Additions associated with maintenance	358,475	337,126
Other additions	966,988	458,661
Purchases of intangible assets	94,412	68,052
Other additions	94,412	68,052

(g) The net effect of the application of hyperinflation in the consolidated cash flow statement corresponds to:

	For the year ended December 31,	
	2024	2023
	ThUS\$	ThUS\$
Net cash flows from (used in) operating activities	6,256	(47,569)
Net cash flows from (used in) investment activities	819	3,661
Effects of variation in the exchange rate on cash and cash equivalents	(7,075)	43,908
Net increase (decrease) in cash and cash equivalents	—	—

(h) Payments of leased maintenance

Payments to suppliers for the supply of goods and services include the value paid associated with leased maintenance capitalizations for ThUS\$246,429 (ThUS\$294,549 as of December 31, 2023).

NOTE 35 - THE ENVIRONMENT

LATAM Airlines Group S.A is committed to sustainable development, seeking to generate social, economic, and environmental value for the countries where it operates and for all its stakeholders. The Group manages socio-environmental matters at a corporate level, centralized in the Corporate Affairs and Sustainability Department. The Group is committed to monitoring and mitigating its impacts on the environment in all its ground and air operations, being a key element in the solution, and searching for alternatives to the challenges of the company and its environment.

The main functions of Corporate Affairs and Sustainability Department in environmental matters, together with the various areas of the company, include ensuring compliance of legal environmental regulations in all the countries, implementing and maintaining a corporate environmental management system, the efficient use of non-renewable resources such as aircraft fuel, implement measures for the valorization and diversion of landfill waste, and the development of programs and actions that allow it to reduce its greenhouse gas emissions, seeking to generate environmental social and economic benefits for the company and the countries where it operates.

LATAM's sustainability strategy that was launched in 2021 is based on 4 pillars: Environmental Management System, Climate Change Management, Circular Economy and Shared Value. With these pillars, the company seeks to generate social, environmental and economic value for society and the company, anticipating the risks inherent in the sustainability challenges which are viewed by the current and future scenarios.

The aspects addressed in each pillar within the strategy are presented below:

Environmental Management

To safeguard environmental regulatory compliance with the different regulations applicable to LATAM group operations, the company has strengthened the operation of its environmental management system, turning it into a preventive tool that allows it to respond in an agile and planned manner to an internal and external context. dynamic in regulatory matters, allowing it to adopt good industry practices and improve its environmental performance.

In October 2024, we re-certified the Miami Cargo base under ISO 140001:2015 standard. The scope of this certification is Air cargo transportation services and the maintenance of its aircraft in Miami. LAN CARGO EMS activities include ORG (Corporate and Administrative activities); GRH (Ground Activities); MNT (Maintenance activities); CGO (Cargo and Warehouse activities); and SEC (Security, Safety, and Environmental activities).

Climate Change Management

Aiming to manage its carbon footprint and to contribute to the preservation and conservation of some of the region's key ecosystems, LATAM seeks to advance in its Net Zero roadmap in a sustainable manner with the environment, the communities it serves and with the business, for which it bases its strategy on the following fronts:

Efficient Operation: Through LATAM Fuel Efficiency, LATAM's corporate fuel efficiency program that considers initiatives in all areas of the company that aim to reduce fuel consumption.

Sustainable Aviation Fuels (SAF): Given the importance of SAF to mitigate climate change in the long term, LATAM is working towards creating the enabling conditions in the region to foster the development of SAF. For this, it co.-financed, together with Airbus, an independent study conducted by the Massachusetts Institute of Technology (MIT) with the objective of creating public policy recommendations that contribute to the industry's decarbonization. The Group is focused on exploring opportunities in Brazil and Colombia, which have proven experience in the biofuels industry; and Chile, a country with high potential for green hydrogen development.

New Technologies: Renewing the fleet by incorporating the latest generation of aircrafts contributes to the reduction of emissions, given that, according to the manufacturer's data, new generation aircrafts consume between 20 and 25% less fuel compared to previous generations.

Emissions offsetting: LATAM has a comprehensive commitment to the environment and thus has established strategic partnerships that will allow, not only to acquire carbon credits as a complementary measure to offset emissions, but also to contribute to the preservation and conservation of strategic ecosystems in the region.

With this fronts and initiatives, the Group focuses on scope 1 emissions reductions, or in other words, on reducing the amount of carbon dioxide emissions per passenger/ton transported, prioritizing reduction over offsetting..

During 2024, LATAM announced its first sustainability linked financing, subscribing to USD\$ 300 million credit, under which it can receive price adjustment based on its performance in relation to its carbon dioxide emissions intensity measured as tons of CO2 emissions / revenue per ton-kilometer (RTK).

Circular Economy

LATAM has outlined its roadmap by promoting a circular economy from the design of its materials and processes to the reduction and valorization of its waste, considering differentiated actions according to the type of operation and material.

By the end of 2024, LATAM achieved the elimination of 97% of single-use plastics from its operations, equivalent to more than 1,738 tons. The remaining 3% corresponds to items not replaced due to legal, sanitary, or operational restrictions.

Additionally, an evaluation of the valorization potential was developed in the main operations of Santiago (Chile), Sao Carlos (Brazil), and Bogotá (Colombia) to estimate the technical limit of waste valorization, and continued strengthening the waste management systems in Chile and Brazil.

Our Lounge at Santiago de Chile airport generates 455 tons of waste in one year, and LATAM managed to recycle 76%, which includes composting orange peels, uneaten passenger food, and organic kitchen waste, among others.

Regarding the “Recicla tu Viaje” program present on domestic flights in our network, we expanded the scope of recycling to include Tetra Pak in Chile and Brazil. With this, the LATAM group managed to recycle more than 280 tons of waste from our flight operations. This figure includes the recycling of PET plastic bottles from water and soft drinks in BR, CL, CO, EC, and PE, and Tetra Pak from juice and dairy cartons used on domestic flights in Brazil and Chile, a 64% improvement over 2023. Additionally, for the second consecutive year, we received the Onboard Hospitality magazine award for Sustainable Onboard Service for the "Recicla Sua Viagem" program in Brazil (114 tons of PET bottles in 2023).

On our onboard service, we significantly reduced fresh food waste by implementing artificial intelligence. This system helps us more accurately predict the amount of food we need to load on each flight, thus avoiding excess



catering. Since its implementation, this excess has been reduced by more than 60%, preventing the waste of more than 200,000 fresh food services.

Regarding our cargo operations in Chile, this year we implemented high-density red plastic pallets. These pallets replace traditional wooden and conventional plastic pallets, improving operational efficiency due to their greater durability.

Finally, the Segundo Vuelo Perú program was awarded by Corresponsables in Spain. Segundo Vuelo, a program present in Chile, Brazil, Peru, Colombia, Ecuador, and Paraguay, collaborates with local communities that receive discarded LATAM uniforms to transform them into new products. This initiative not only reduces the environmental impact of textile waste but also contributes to the sustainable development of communities, job creation, and responsible consumption.

Shared Value

The "Solidarity Plane" program stands out regarding shared value creation. It was created in 2011, and through it, LATAM provides society with its structure, connectivity, passenger, and cargo transportation free of charge to support the needs of the region. The program operates in three areas.

Health Solidary Plane: On disposition for the community, to serve as an aerial bridge to provide support to different necessities of well-being and health of the region. Focus on the patient, health professional and medical supplies transportation.

Environmental Solidary Plane: flora and fauna transportation for its conservation, transportation of scientists and members of environmental institutions that travel to guard the region's ecosystem. Support is also provided in transferring waste from islands to Latin America mainland.

Natural Disaster Solidary Plane: transportation of humanitarian aid in response to floods, fires, earthquakes, tsunamis and volcanic explosions.

In 2024 we worked with 47 organizations in South America resulting in the transportation of 4877 passengers and 744 tonnes of humanitarian cargo.

Finally, as part of the strength program search, the development of a methodology to measure the social and environmental program impact (Social Return Investment) was incorporated.

Corporate Sustainability Assessment (CSA) of S&P Global

Globally, LATAM is the fifth airline with the best performance in sustainability according to the corporate sustainability Assessment (CSA) of S&P Global in December 2024. The international risk rating agency measures the environmental, social and corporate governance practices of companies.

This allowed us, after five years, to be included again in the Dow Jones Sustainability Index list of Chile and the MILA Pacific Alliance, which recognizes companies from Chile, Colombia and Peru.

NOTE 36 - EVENTS SUBSEQUENT TO THE DATE OF THE FINANCIAL STATEMENTS

After December 31, 2024 and up to the date of issuance of these financial statements, there is no knowledge of other events of a financial or other nature that significantly affect the balances or their interpretation.

The consolidated financial statements of LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries as of December 31, 2024, have been approved in the Extraordinary Session of the Board of Directors on January 30, 2025.

AFILIADAS E SUBSIDIÁRIAS

NCG 519: 6.5.1 SUBSIDIÁRIAS E ASSOCIADAS

Durante o último exercício financeiro, a LATAM manteve relações comerciais com suas subsidiárias em termos de frota e serviços, que devem continuar até 2025.

Os atos e contratos celebrados entre a LATAM e suas afiliadas e os resultados obtidos são apresentados detalhadamente nas Demonstrações Financeiras, incluindo os seguintes:

Technical Training LATAM SA: durante este ano fiscal, a Technical Training LATAM SA prestou serviços de treinamento técnico à LATAM e suas subsidiárias.-
Lan Cargo SA e afiliadas: A Lan Cargo SA e suas subsidiárias prestaram serviços à LATAM relacionados a leasing de aeronaves, transporte de carga, leasing de tripulação e outros contratos de prestação de serviços. Por outro lado, a LATAM prestou serviços à Lan Cargo SA e suas afiliadas relacionados a leasing de aeronaves, leasing de ativos e outros serviços.

Inversiones Lan S.A.: A LATAM e a Inversiones Lan S.A. celebraram contratos de locação de imóveis.

Lan Pax Group e afiliadas: Lan Pax Group S.A. e suas afiliadas forneceram serviços à LATAM relacionados a leasing de aeronaves, manutenção e outros serviços. Por outro lado, a LATAM forneceu serviços à Lan Pax

Group S.A. e suas afiliadas relacionados a leasing de aeronaves, manutenção, distribuição e outros serviços.

LATAM Airlines Perú SA: A LATAM Airlines Peru SA forneceu serviços à LATAM relacionados à manutenção de linha e manuseio de passageiros no Peru. Por outro lado, a LATAM forneceu serviços à LATAM Airlines Perú SA relacionados a leasing de aeronaves, manutenção de aeronaves e outros.

TAM S.A. e afiliadas: A TAM S.A. e suas afiliadas celebraram contratos com a LATAM para arrendamento de aeronaves e motores, e outros contratos de prestação de serviços.

LATAM Travel S.R.L.: A LATAM Travel S.R.L. forneceu serviços de operadora de turismo para a LATAM.

LATAM Airlines Group S.A.

Nome: LATAM Airlines Group S.A.

RUT: 89.862.200-2

Constituição: Foi constituída como Sociedade Anônima sob o nome comercial “Línea Aérea Nacional-Chile Limitada”, mediante escritura pública datada de 30 de dezembro de 1983, lavrada no Cartório Notarial do Sr. Eduardo Avello Arellano; desta escritura consta um extrato inscrito no Registro Comercial de Santiago, na folha 20.341 item 11.248 do ano de 1983, e publicada no Diário Oficial em 31 de dezembro de 1983.

Conforme escritura pública datada de 20 de agosto de 1985, lavrada no Cartório Notarial de Santiago do Sr. Miguel Garay Figueroas, a empresa passou a ser uma sociedade anônima denominada Línea Aérea Nacional Chile S.A. que, por disposição expressa da Lei Número 18.400, tem a qualidade de continuadora legal da empresa estatal criada no ano de 1929 com a denominação de Línea Aérea Nacional de Chile, em virtude das concessões aeronáuticas e de radiocomunicações, direitos de tráfego e demais concessões administrativas.

Posteriormente, por meio de escritura pública datada de 24 de novembro de 1986, lavrada no Cartório Notarial de Santiago do Sr. Mario Baros Gonzalez, a empresa passou a denominar-se "Línea Aérea Nacional-Chile S.A."

Posteriormente, por meio de escritura pública datada de 15 de maio de 1998, lavrada no Cartório Notarial de Santiago do Sr. Eduardo Pinto Peralta, a razão social da empresa foi alterada para "Lan Chile S.A."

A Assembleia Geral Extraordinária de Acionistas da LAN Chile S.A. realizada em 23 de julho de 2004 resolveu mudar o nome da empresa para "LAN Airlines S.A." A ata da Assembleia Geral Extraordinária de Acionistas foi reduzida a escritura pública em 28 de julho de 2004, no Cartório Notarial de Santiago do Sr. Ivan Torrealba Acevedo. Um trecho da referida escritura foi registrado no Registro de Imóveis do Registro de Comércio de Santiago na página 25.128 item 18.764 do ano de 2004 e publicado no Diário Oficial em 21 de agosto de 2004. A data efetiva para a mudança do nome comercial foi 8 de setembro de 2004.

A Assembleia Geral Extraordinária de Acionistas da LAN Chile S.A. realizada em 21 de dezembro de 2011, concordou em mudar o nome da empresa para “LATAM Airlines Group S.A.”. Um trecho da escritura a que a Ata da referida Assembleia se referiu foi registrado no Registro de Comércio de Santiago na página 4.238 item 2.921 do ano de 2012, e publicado no Diário Oficial em 14 de janeiro de 2012. A data efetiva para a mudança de nome foi 22 de junho de 2012.

A LATAM Airlines Group S.A. é regida pela regulamentação aplicável às sociedades anônimas abertas, estando registrada para esse efeito sob o número 0306, de 22 de janeiro de 1987, no Registro de Valores da Comissão do Mercado Financeiro (CMF).

Endereço registrado: Presidente Riesco 5711, Las Condes, Santiago, Chile.

Nota: Um resumo das Demonstrações Financeiras das afiliadas é apresentado aqui. As informações completas estão disponíveis ao público nos escritórios da LATAM e na Superintendência de Valores Mobiliários e Seguros (SVS).

TAM S.A. e subsidiárias

Nome: TAM S.A.

Constituição: Sociedade por ações, constituída no Brasil em 1997.

Objeto: Participar como acionista de outras sociedades, em especial aquelas que exploram serviços de transporte aéreo regular em âmbito nacional e internacional, bem como atividades conexas, correlatas e complementares ao transporte aéreo regular.

Endereço cadastrado: Rua Ática, 673, andar 6, sala 61, Jardim Brasil. São Paulo, Brasil.

Capital Integralizado: ThUS\$4.861.810

Lucro do período: ThUS\$673.327

Participação em 2024: 100%

Variação ano a ano (YoY): 0,0%

% dos ativos da Holding: 9,91471%

Presidente do Conselho: Jerome Paul Jacques Cadier

Membros do Conselho: Jerome Paul Jacques Cadier (Presidente e Diretor sem designação específica); Bruno Macarenco Aléssio (Diretor Financeiro); e Jefferson Cestari (Diretor sem designação específica).

EMPRESAS AFILIADAS DA TAM S.A.

TAM Linhas Aéreas S.A. e afiliadas

Nome: TAM Linhas Aéreas S.A.

Constituição: Sociedade por ações, constituída no Brasil em 1988.

Propósito:

a. A exploração de serviços regulares de transporte aéreo de passageiros, carga e bagagens, nos termos da legislação vigente.

b. A exploração de atividades complementares dos serviços de transporte aéreo provenientes do transporte de passageiros, carga e bagagens.

c. A prestação de serviços de manutenção e reparação de aeronaves, motores e peças de reposição, próprias ou de terceiros.

d. A prestação de serviços de hangaragem de aeronaves.

e. A prestação de serviços de manutenção de pátio e pista, fornecimento de pessoal de limpeza de aeronaves.

f. A prestação de serviços de engenharia, assistência técnica e outras atividades relacionadas à indústria aeronáutica.

g. A prestação de serviços de corretagem e agenciamento de serviços e empresas em geral, exceto imobiliários.

- h.** A execução de instrução e treinamento relacionados às atividades aeronáuticas.
- i.** A análise e o desenvolvimento de programas e sistemas.
- j.** A compra e venda de peças, acessórios e equipamentos aeronáuticos.
- k.** O desenvolvimento e a execução de outras atividades, relacionadas ou complementares à aviação, além daquelas expressamente listadas acima;
- l.** A importação e exportação de óleo lubrificante acabado.
- m.** A utilização dos serviços de correspondentes bancários.
- n.** Armazenagem e depósito de todos os tipos de produtos sólidos, líquidos e gasosos por conta de terceiros.
- Endereço cadastrado:** Rua Ática, 673, andar 6, sala 62, Jardim Brasil. São Paulo, Brasil.
- Capital Integralizado:** ThUS\$1.742.044
- Participação em 2024:** 100%
- Variação YoY:** 0,0%
- % dos ativos da Holding:** 9,99041%
- Presidente do Conselho:** Jerome Paul Jacques Cadier

Membros do Conselho: Jerome Paul Jacques Cadier (Presidente e Diretor sem designação específica); Bruno Macarenco Aléssio (Diretor Financeiro); e Jefferson Cestari (Diretor sem designação específica).

ABSA: Aerolinhas Brasileiras S.A. e afiliada

Nome: ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A.

Constituição: Sociedade por ações, constituída no Brasil em 1995.

Propósito:

a. Operar serviços regulares de transporte aéreo nacional e internacional de passageiros, carga e serviços postais, nos termos da legislação vigente.

b. A exploração de atividades auxiliares de transporte aéreo, tais como movimentação, limpeza e reboque de aeronaves, monitoramento de carga , liberação operacional de voos, check-in e check-out, e outros serviços previstos na legislação correspondente.

c. Arrendamento mercantil e operacional, bem como transporte de aeronaves.

d. Operação de serviços de manutenção e comercialização de peças e equipamentos aeronáuticos.

e. O desenvolvimento e a implementação de outras atividades, relacionadas ou complementares à aviação, além daquelas expressamente listadas acima.

Endereço cadastrado: Rodovia Santos Dumont, km 66, S/N, S.V.P lado esquerdo, Viracopos. Campinas, Brasil.

Capital Integralizado: ThUS\$8.187

Participação em 2024: 100%

Variação YoY: 0,0%

% dos ativos da Holding: -0,26857%

Presidente do Conselho: Jerome Paul Jacques Cadier

Membros do Conselho: Jerome Paul Jacques Cadier (Presidente e Diretor sem designação específica); Bruno Macarenco Aléssio (Diretor Financeiro); e Jefferson Cestari (Diretor sem designação específica).

Transportes Aéreos del Mercosur S.A.

Constituição: Sociedade anônima constituída no Paraguai.

Objeto: Possui objeto social amplo que abrange atividades aeronáuticas, comerciais, turísticas, de serviços, financeiras, de representação e de investimentos, com ênfase em atividades de transporte aéreo regular e fretado, nacional e internacional, de transporte aeronáutico de pessoas, objetos e/ou correspondências, entre outras, bem como serviços comerciais e de manutenção e assistência técnica de todos os tipos de aeronaves, equipamentos, acessórios e materiais para navegação aérea, entre outros.

Endereço registrado: Edifício Torre de las Américas Piso 8 Oficinas

A e B – Av. República Argentina e Av. Mcal. López. Assunção, Paraguai.

Capital Integralizado: ThUS\$6.603

Participação em 2024: 94,98%

Variação YoY: 0,0%

% dos ativos da Holding: 0,13644%

Presidente do Conselho: Enrique Alcaide Hidalgo

Conselheiros: Enrique Alcaide Hidalgo (Executivo), Esteban Burt Artaza (Regular), Diego Martinez (Regular) e Augusto Sanabria (Regular)

Técnicos: Enrique Alcaide Hidalgo, Esteban Burt Artaza, Diego Martínez e Luis Galeano

Fidelidade Viagens e Turismo S.A.

Constituição: Sociedade por ações constituída no Brasil em 2013.

Propósito:

a. Dedicadas à atividade de agência de viagens e turismo, de caráter privado e não privado, prevista na legislação turística vigente.

b. Gestão e exploração de atividades turísticas de eventos e lazer.

Endereço cadastrado: Rua Ática, 673, andar 7, sala 72, Jardim Brasil. São Paulo, Brasil.

Capital Integralizado: ThUS\$19.123

Participação em 2024: 100%

Variação YoY: 0,0%

% dos ativos da Holding: 0,12877%

Presidente do Conselho: Jerome Paul Jacques Cadier

Membros do Conselho: Jerome Paul Jacques Cadier (Presidente e Diretor sem designação específica); Bruno Macarenco Aléssio (Diretor Financeiro); e Jefferson Cestari (Diretor sem designação específica).

Corsair Participações S.A.

Constituição: Sociedade anônima constituída no Brasil em 2011.

Propósito:

a. Participar de outras sociedades civis ou comerciais, como acionista ou credor.

b. Gerir os seus próprios ativos.

Endereço cadastrado: Rua Ática, 673, andar 7, sala 71, Jardim Brasil. São Paulo, Brasil.

Capital Integralizado: ThUS\$31

Participação em 2024: 100%

Variação YoY: 0,0%

% dos ativos da Holding: 0,00071%

Presidente do Conselho: Carlos Eduardo Prado

Membros do Conselho: Carlos Eduardo Prado

(Presidente) e Bruno Macarenco Alessio (Diretor sem designação específica).

TP Franchising Ltda.

Constituição: Sociedade por quotas de responsabilidade limitada constituída no Brasil em 2004.

Propósito:

a. Para conceder franquias.

b. Conceder temporariamente aos seus franqueados, a título gratuito ou oneroso, o direito de uso de suas marcas, sistemas, conhecimentos, métodos, patentes, tecnologia de atuação e quaisquer outros direitos, participações ou ativos, sejam eles móveis ou imóveis, tangíveis ou intangíveis, de propriedade da Companhia, como atual ou futura proprietária ou licenciada, para o desenvolvimento, implementação, operação ou gestão das franquias que vier a conceder.

c. Praticar todas e quaisquer atividades necessárias para assegurar, na medida do possível, a manutenção e o aperfeiçoamento contínuos dos padrões de atuação de sua rede de franquias.

d. Desenvolver modelos de implementação, operação e gestão da sua rede de franquias e sua transferência aos franqueados.

e. A distribuição, comercialização e comercialização de passagens aéreas e produtos correlatos, bem como qualquer negócio conexo ou acessório ao seu objeto principal, podendo, ainda, participar de outras sociedades como sócia ou acionista, no Brasil ou no exterior, ou em consórcios, bem como executar

projetos próprios, ou formar parcerias com terceiros em seus projetos, inclusive para obtenção de benefícios fiscais, nos termos da legislação vigente.

Endereço cadastrado: Rua Ática, 673, andar 8, sala 81, Jardim Brasil. São Paulo, Brasil.

Capital Integralizado: ThUS\$5

Participação em 2024: 100%

Variação YoY: 0,0%

% dos ativos da Holding: 0,00564%

Treinadores: Jerome Paul Jacques Cadier, Bruno Macarenco Alessio e Jefferson Cestari.

Prismah Fidelidade Ltda.

Constituição: Sociedade por quotas de responsabilidade limitada constituída no Brasil em 2015.

Propósito:

a. A prestação de diversos serviços relacionados a programas de 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.

b. O desenvolvimento de programas de fidelização de clientes/relacionamentos com clientes e programas de incentivo à cadeia de vendas para empresas, inclusive por meio de programas de pontos ou outras moedas de câmbio que podem ser convertidas em pontos de programas de fidelidade.

c. A prestação de serviços de representação comercial e corretagem para comercialização de produtos varejistas em geral, além da prestação de serviços de corretagem para contratação de produtos de seguros e garantia estendida.

d. Participação em outras empresas.

Endereço cadastrado: Rua Ática, 673, andar 8, sala 83, Jardim Brasil. São Paulo, Brasil.

Capital Integralizado: ThUS\$7.304

Participação em 2024: 100%

Variação YoY: 0,0%

% dos ativos da Holding: 0,12324%

Treinadores: Jerome Paul Jacques Cadier, Bruno Macarenco Alessio e Jefferson Cestari.

Multiplus Corretora de Seguros Ltda.

Constituição: Sociedade por cotas de responsabilidade limitada constituída no Brasil em 2016.

Objeto: Corretagem de seguros nos ramos elementares de seguros, ramos elementares, vida (individuais), capitalização, planos, previdência social, saúde e todos os demais ramos previstos em regulamentação.

Endereço cadastrado: Rua Ática, 673, andar 8, sala 82, Jardim Brasil. São Paulo, Brasil.

Capital Integralizado: ThUS\$851

Participação em 2024: 100%

Variação YoY: 0,0%

% dos ativos da Holding: -0,00084%

Treinadores: Jerome Paul Jacques Cadier, Bruno Macarenco Alessio e Jefferson Cestari.

LAN Cargo S.A. e afiliadas

Nome: Lan Cargo S.A.

Constituição: constituída como sociedade anônima fechada, mediante escritura pública datada de 22 de maio de 1970, lavrada no Cartório Notarial Sergio Rodríguez Garces, sob a denominação social de “Línea Aérea del Cobre S.A.”; desta escritura consta um extrato inscrito no Registro Comercial de Santiago, na folha 5.611 item 2.420 do ano de 1970, e publicada no Diário Oficial de 22 de julho de 1970.

A Assembleia Geral Extraordinária de Acionistas da Línea Aérea del Cobre S.A., realizada em 19 de dezembro de 1988, acordou a mudança do nome da empresa para "LADECO S.A.", o que foi registrado como escritura pública em 25 de janeiro de 1989, no Cartório Notarial de Santiago do Sr. Aliro Veloso Muñoz. Um trecho da escritura a que se referia a Ata da referida Assembleia foi registrado no Registro de Imóveis do Registro de Comércio na página 3.828 item 1.845 do ano de 1989 e publicado no Diário Oficial em 16 de fevereiro de 1989.

A Assembleia Geral Extraordinária da empresa deliberou a fusão por incorporação da LADECO S.A. com a Fast Air Carrier S.A., sendo esta última

a empresa absorvida. A ata da referida Assembleia Geral foi registrada como escritura pública em 20 de novembro de 1998 no Cartório Notarial de Santiago do Sr. Eduardo Pinto Peralta, cujo extrato foi registrado na página 30.091, item 24.117 do Registro Comercial de Santiago e publicado no Diário Oficial em 3 de dezembro de 1998.

A Assembleia Geral Extraordinária de Acionistas da LADECO S.A. realizada em 22 de outubro de 2001, resolveu mudar a razão social para "LAN Chile Cargo S.A." A ata da Assembleia Geral Extraordinária de Acionistas foi registrada como escritura pública na mesma data, no Cartório Notarial de Santiago do Sr. Cosme Gomila Gatica. Um trecho da referida escritura foi registrado no Registro de Imóveis do Registro de Comércio de Santiago na página 27.746 item 22.624 do ano de 2001 e publicado no Diário Oficial em 05 de novembro de 2001. A mudança de nome entrou em vigor em 10 de dezembro de 2001.

Posteriormente, em 17 de agosto de 2004, a Assembleia Geral Extraordinária de Acionistas acordou a mudança do nome da LAN Chile Cargo S.A. para "LAN Cargo S.A.". A ata desta Assembleia Geral Extraordinária de Acionistas foi registrada como escritura pública em 23 de agosto de 2004. Um trecho da referida escritura foi registrado no Registro de Imóveis do Registro de Comércio de Santiago na página 26.994 item 20.082 do ano de 2004 e publicado no Diário Oficial em 30 de agosto de 2004.

Objeto: Executar e prestar, para si ou para terceiros, os seguintes serviços: transporte geral em qualquer modalidade e, especificamente, transporte aéreo de passageiros, carga e correspondências, no país e no exterior; turismo, hospedagem e outras atividades

correlatas, em qualquer modalidade, no país e no exterior; compra, venda, fabricação e/ou integração, manutenção, locação ou qualquer outra forma de utilização, por conta própria ou de terceiros, de aeronaves, peças de reposição e equipamentos aeronáuticos, e sua operação para qualquer finalidade; prestar todos os tipos de serviços e consultoria relacionados ao transporte em geral e, especificamente, ao transporte aéreo em qualquer de suas modalidades, seja de apoio terrestre, manutenção, assistência técnica ou qualquer outra, no país e no exterior, e todos os tipos de serviços e atividades relacionados ao turismo, hospedagem e outras atividades e bens acima mencionados, no país e no exterior. Para atingir os objetivos acima mencionados, a Companhia poderá realizar investimentos ou participar como sócia de outras sociedades, seja através da aquisição de ações ou direitos ou participações em qualquer outro tipo de sociedade, seja ela já constituída ou que venha a ser criada, e, em geral, praticar todos os atos e celebrar todos os contratos necessários e pertinentes aos fins descritos.

Endereço cadastrado: Av. Presidente Riesco 5711, Piso 20. Santiago, Chile.

Capital Integralizado: ThUS\$83.060

Lucro do período: ThUSD\$(529)

Participação em 2024: 99,89804%

Variação YoY: 0,0%

% dos ativos da Holding: 2,32178%

Presidente do Conselho: Andrés del Valle

Membros do Conselho: Andres Bianchi Urdinola (Executivo LATAM), Ramiro Alfonsin Balza (Executivo LATAM) e Andres Del Valle (Executivo LATAM)

Gerente Geral: Andrés Bianchi Urdinola

LAN CARGO S.A. EMPRESAS AFILIADAS

Fast Air Almacenes de Carga S.A.

Constituição: Sociedade anônima constituída no Chile em 1992.

Finalidade: Operar ou administrar os armazéns ou instalações de armazenagem de depósitos aduaneiros, onde podem ser armazenados quaisquer tipos de bens ou mercadorias até sua retirada, para importação, exportação ou outra destinação aduaneira, nos termos estabelecidos na Portaria Aduaneira, suas normas e demais regulamentações correspondentes.

Endereço cadastrado: Av. Presidente Riesco 5711, Piso 20. Santiago, Chile.

Capital Integralizado: ThUS\$6.741

Participação em 2024: 99,89%

Variação YoY: 0,0%

% dos ativos da Holding: 0,03941%

Membros do Conselho: Jorge Patricio Marin Muñoz (Executivo LATAM), Andres Bianchi Urdinola (Executivo LATAM) e Roberto Alvo Milosawiewitsch (Executivo LATAM).

Gerente Geral: Patricio Linzmayer Paganini

Serviços aeroportuários Prime Inc.

Nome: Prime Airport Services Inc.

Constituição: Corporação estabelecida nos Estados Unidos.

Finalidade: Operar ou administrar os armazéns ou instalações de armazenamento de depósitos alfandegários, onde qualquer tipo de mercadoria ou bem pode ser armazenado até sua retirada, para importação, exportação ou outro destino alfandegário, de acordo com os termos estabelecidos pelo Departamento de Segurança Interna, suas regras e outros regulamentos correspondentes.

Endereço registrado: 6450 N.W. 22 Street, Bldg. 710, Miami, Flórida, 33122, EUA.

Capital Integralizado: ThUS\$2

Participação em 2024: 100%

Variação YoY: 0,0%

% dos ativos da Holding: 0,02078%

Membro do conselho: Andres Bianchi

Presidente: Antonio Orlandini

Transporte Aéreo S.A.

Constituição: Sociedade anônima constituída no Chile em 2001.

Objeto: O negócio do transporte aéreo em qualquer modalidade, seja de passageiros, correio e/ou carga, dentro ou fora do país, por conta própria ou de terceiros; manutenção, arrendamento e reparação de aeronaves; comércio e desenvolvimento de atividades relacionadas com viagens, turismo e hospitalidade; desenvolvimento e participação em todo tipo de investimentos no Chile e no exterior.

Endereço cadastrado: Av. Presidente Riesco 5711, Piso 20. Santiago, Chile.

Capital Integralizado: ThUS\$32.489

Participação em 2024: 99,99988%

Variação YoY: 0,0%

% dos ativos da Holding: 0,76537%

Conselheiros: Andres del Valle Eitel (Executivo LATAM), Ramiro Alfonsin Balza (Executivo LATAM) e Roberto Alvo Milosawlewitsch (Executivo LATAM).

Gerente Geral: José Tomas Covarrubias Cervero

LAN Cargo Inversiones S.A. e afiliada

Nome: Lan Cargo Investments S.A.

Constituição: Sociedade anônima constituída no Chile em 2001.

Propósito:

a. Comercializar o transporte aéreo em qualquer de suas modalidades, seja de passageiros, correio

e/ou carga, e tudo o que direta ou indiretamente se relacione com essa atividade, dentro ou fora do País, por conta própria ou de terceiros.

b. Prestar serviços relacionados à manutenção e reparação de aeronaves próprias ou de terceiros.

c. Comércio e desenvolvimento de atividades relacionadas a viagens, turismo e hospedagem.

d. O desenvolvimento e/ou participação em todo tipo de investimentos, tanto no Chile como no exterior, em assuntos direta ou indiretamente relacionados com assuntos aeronáuticos e/ou outros fins comerciais.

e. Desenvolvimento e operação de todas as outras atividades derivadas e/ou relacionadas, conectadas, contributivas ou complementares ao objeto social da empresa.

Endereço cadastrado: Av. Presidente Riesco 5711, Piso 20. Santiago, Chile.

Capital Integralizado: ThUS\$159

Participação em 2024: 99%

Variação YoY: 0,0%

% dos ativos da Holding: 0,60322%

Membros do Conselho: Andres Bianchi Urdinola Plaza (Executivo LATAM), Andres del Valle Eitel (Executivo LATAM) e Roberto Alvo Milosawlewitsch (Executivo LATAM).

Gerente Geral: Andrés del Valle Eitel

Connecta Corporation

Constituição: Corporação estabelecida nos Estados Unidos.

Objetivo: Propriedade, arrendamento operacional e subarrendamento de aeronaves.

Endereço registrado: 6500 N.W. 22 Street, Miami, Flórida, 33122, EUA.

Capital Integralizado: ThUS\$1

Participação em 2024: 100%

Variação YoY: 0,0%

% dos ativos da Holding: 0,21194%

Presidente: Andrés Bianchi Urdinola

Línea Aérea Carguera de Colombia S.A. (Subsidiária da LAN Cargo Inversiones)

Constituição: Sociedade anônima estabelecida na Colômbia.

Finalidade: Fornecer transporte aéreo público, comercial de carga e correspondência dentro da República da Colômbia e de e para a Colômbia. Como propósito corporativo secundário, a empresa pode oferecer serviços de manutenção para si e para terceiros; administrar sua escola de operações e fornecer serviços de instrução teórica e prática, bem como treinamento para seu próprio pessoal aeronáutico e de terceiros nos vários modos e especialidades; importar peças de reposição e substituição relacionadas às atividades

aeronáuticas, para si e para terceiros; fornecer serviços aeroportuários a terceiros; representar ou intermediar empresas nacionais e estrangeiras de transporte aéreo de passageiros ou carga e, em geral, empresas que prestam serviços ao setor aeronáutico.

Endereço cadastrado: Av. El Dorado No. 103-08 Entrada 1 - Hangar. Bogotá, Colômbia.

Capital Integralizado: ThUS\$796 (\$1.861.785.000,00 Pesos Colombianos)

Participação em 2024: 81,30%

Variação YoY: 0,0%

% dos ativos da Holding: 0,74011%

Conselheiros: Jorge Nicolas Cortazar Cardoso (Permanente), Jose Mauricio Rodriguez Munera (Permanente), Jaime Antonio Gongora Esguerra (Permanente), Andres Bianchi Urdinola (membro suplente), Gabriel Vallejo López (membro suplente) e Helen Victoria Warner Sanchez (membro suplente).

Gestão: Jaime Antonio Gongora Esguerra (Efetivo) e Erika Zarante Bahamon (membro suplente).

Inversiones Aéreas S.A.

Constituição: Sociedade anônima estabelecida no Peru em 1997.

Propósito:

a. Promover, constituir, organizar, operar e participar do capital e do patrimônio de todos os tipos de sociedades comerciais, associações civis, industriais,

comerciais, de serviços ou de qualquer outro tipo de associação ou empresa, nacionais e estrangeiras, bem como participar de sua gestão ou instalação.

b. A aquisição, alienação e, em geral, a negociação de todos os tipos de ações, participações e quaisquer outros valores mobiliários permitidos por lei.

c. A prestação ou contratação de serviços técnicos, de assessoria e consultoria, bem como a celebração de contratos ou acordos para essas finalidades.

Endereço cadastrado: Av. Santa Cruz 381, Miraflores. Lima, Perú.

Capital Integralizado: ThUS\$88.290

Participação em 2024: 100%

Variação YoY: 0,0%

% dos ativos da Holding: 0,66229

Presidente do Conselho: Martin Eduardo Palomino Zapata

Conselheiros: Andrés Enrique del Valle Eitel, Antonio Orlandini, Antonio Olortegui.

Gerente Geral: Martin Eduardo Palomino Zapata

Prime Cargo SpA
(Subsidiária da Lan Cargo S.A.)

Constituição: Sociedade anônima constituída no Chile em 2023.

Finalidade: A Companhia tem por objeto exclusivo a realização de atividades de armazenagem de todo tipo de produtos e/ou mercadorias; e, em geral, a realização de qualquer outra atividade e/ou negócio diretamente relacionado ou complementar à atividade de armazenagem, ou que seja necessário e/ou conveniente ao adequado desenvolvimento de tais atividades, permitindo à Companhia oferecer soluções integrais de armazenagem.

Endereço cadastrado: Av. Presidente Riesco 5711, Piso 20. Santiago, Chile.

Capital Integralizado: ThUS\$803

Participação em 2024: 100%

Variação YoY: 0,0%

% dos ativos da Holding: 0,00025%

Americonsul S.A. de C.V.
(Subsidiária da Lan Cargo S.A.)

Constituição: Sociedade Anônima de Capital Variável estabelecida no México.

Objetivo: Fornecer e receber todos os tipos de serviços técnicos, administrativos ou de consultoria para empresas industriais, comerciais e de serviços; Promover, organizar, gerenciar, supervisionar, fornecer e dirigir cursos de treinamento de pessoal; Executar todos os tipos de estudos, planos, projetos e pesquisas; Contratar o pessoal profissional e técnico necessário.

Endereço registrado: Paseo de la Reforma 284. Piso 17 oficina 17. Cidade do México, México.

Capital Integralizado: ThUS\$5

Participação em 2024: 99,80%

Variação YoY: 0,0%

% dos ativos da Holding: -0,02717%

Gestão: Diana Olivares e Eduardo Opazo

Americonsult de Guatemala S.A.
(Subsidiária da Americonsul S.A. de C.V.)

Constituição: Sociedade anônima estabelecida na Guatemala.

Finalidade: Poderes para representar, intermediar, negociar e comercializar; realizar todos os tipos de atividades comerciais e industriais; todos os tipos de comércio em geral; finalidade ampla que permite todos os tipos de operações dentro do país.

Endereço registrado: 12 calle 1-25 zona 10 Edificio Géminis 10, Torre Norte Nivel 12. Cidade da Guatemala, Guatemala.

Capital Integralizado: ThUS\$76

Participação em 2024: 99,13%

Variação YoY: 0,0%

% dos ativos da Holding: -0,00379%

Presidente do Conselho: Luis Ignacio Sierra Arriola

Conselheiros: Carlos Fernando Pellecer Valenzuela

Gestão: Carlos Fernando Pellecer Valenzuela

Americonsult de Costa Rica S.A.
(Subsidiária da Americonsult S.A. de C.V.)

Constituição: Sociedade anônima estabelecida na Costa Rica.

Finalidade: Comércio em geral; indústria, agricultura e pecuária.

Endereço registrado: Oficentro Torres del Campo, Edificio 1, 2º andar. Bairro Tournón.San José, Costa Rica.

Capital Integralizado: ThUS\$20

Participação em 2024: 99,80%

Variação YoY: 0,0%

% dos ativos da Holding: -0,00353%

Direção: Luis Ignacio Sierra Arriola, Alejandro Fernandez Espinoza (Tesoureiro), Luis Miguel Renguel Lopez, Tomas Nassar Perez e Marjorie Hernandez Valverde.

LATAM Airlines Perú S.A.

Constituição: Sociedade anônima estabelecida no Peru em 1997.

Objeto: Prestar serviços de transporte aéreo de passageiros, carga e correspondências, no âmbito

nacional e internacional, nos termos da legislação aeronáutica civil vigente.

Endereço cadastrado: Av. Santa Cruz 381, Miraflores. Lima, Perú.

Capital Integralizado: ThUS\$43.445

Lucro do período: ThUS\$22.842

Participação em 2024: 99,81%

Variação YoY: 0,0%

% dos ativos da Holding: 0,46992%

Presidente do Conselho: Cesar Emilio Rodríguez Larraín Salinas

Membros do Conselho: Cesar Emilio Rodriguez Larrain Salinas, Ignacio Cueto Plaza (Executivo LATAM), Enrique Cueto Plaza (Executivo LATAM), Jorge Harten Costa, Andres Rodriguez Larrain Miro Quesada, Emilio Rodriguez Larrain Miro Quesada e Roberto Alejandro Alvo Milosawlewitsch (Executivo LATAM)

Gerente Geral: Manuel Van Oordt

LATAM Travel Chile II s.A.

Constituição: Sociedade anônima constituída no Chile em 2012.

Objeto: Exploração, gestão e representação de

empresas ou negócios, nacionais ou estrangeiros, de hospedagem, navegação, aviação e turismo em geral; intermediação de serviços turísticos, tais como:

a. A reserva de assentos e a venda de passagens em todos os tipos de transporte nacional e internacional.

b. A reserva, aquisição e venda de alojamento e serviços turísticos, bilhetes ou faturas para todos os tipos de espetáculos, museus, monumentos e áreas protegidas do país.

c. A organização, promoção e venda dos chamados pacotes turísticos, entendidos como o conjunto de serviços turísticos (restauração, transporte, alojamento, etc.), ajustado ou projetados a pedido do cliente a um preço pré-determinado, a serem explorados no território nacional.

d. Transporte turístico aéreo, terrestre, marítimo e fluvial dentro do território nacional e no exterior.

e. O arrendamento e fretamento de aeronaves, navios, ônibus, trens e outras formas de transporte para a prestação de serviços turísticos.

f. Oferecer transporte aéreo em qualquer modalidade, seja para passageiros, carga ou correio.

g. Quaisquer outros, direta ou indiretamente relacionados com a prestação dos serviços acima descritos.

Endereço cadastrado: Av. Presidente Riesco 5711, Piso 20. Santiago, Chile.

Capital Integralizado: ThUS\$10

Participação em 2024: 100%

Variação YoY: 0,0%

% dos ativos da Holding: -0,00580%

Membros do Conselho: Andres del Valle Eitel (Executivo LATAM), Roberto Alvo Milosawlewitsch (Executivo LATAM) e Ramiro Alfonsin Balza (Executivo LATAM)

Gerente Geral: Nicolas Salazar

LATAM Travel S.R.L.

Constituição: Sociedade por quotas de responsabilidade limitada constituída no Brasil.

Objeto: Exploração, administração e representação de empresas ou negócios nacionais ou estrangeiros nas atividades de hospedagem, navegação, transporte aéreo e turismo em geral; e intermediação de serviços turísticos, tais como: (a) reserva de assentos e venda de passagens para todos os tipos de transporte nacional ou internacional, (b) reserva, aquisição e venda de hospedagem e serviços turísticos, e ingressos para todos os tipos de espetáculos, museus, monumentos e áreas protegidas no País ou no exterior, (c) organização, promoção e venda de pacotes turísticos, entendidos como o conjunto de serviços turísticos (alimentação, transporte, hospedagem, etc.), ajustado ou projetados a pedido do cliente, a preço pré-determinado, (d) transporte turístico aéreo, terrestre, marítimo e fluvial no território nacional e no exterior, (e) locação e fretamento de aeronaves, navios, ônibus, trens e outros meios de transporte para a prestação de

serviços turísticos, (f) comercialização de transporte aéreo sob qualquer modalidade, seja de passageiros, carga ou mala postal, e (g) qualquer outra atividade direta ou indiretamente relacionada à prestação dos serviços acima mencionados.

Endereço cadastrado: Av. Los Álamos N° 322, zona La Florida. La Paz, Bolívia.

Capital Integralizado: ThUS\$0

Participação em 2024: 100%

Variação YoY: 0,0%

% dos ativos da Holding: 0,00061%

Conselheiros: Julio Quintanilla Quiroga e Sergio Antelmo

Lan Pax Group S.A.

Constituição: Constituída como uma sociedade anônima fechada em 2001.

Objetivo: Realizar investimentos em todos os tipos de bens, sejam eles ativos ou imóveis, tangíveis ou intangíveis. Dentro de sua linha de negócios, a Empresa pode criar outros tipos de empresas de qualquer tipo; adquirir direitos em corporações já existentes, administrá-las, modificá-las e liquidá-las. No geral, ela pode adquirir e vender todos os tipos de bens e operá-los, em seu próprio nome ou para terceiros, bem como realizar todos os tipos de atos e celebrar todos os tipos de contratos conducentes aos seus objetivos. Exercer o desenvolvimento e a operação de todas as outras atividades derivadas

e/ou relacionadas, conectadas, contributivas ou complementares ao propósito corporativo da empresa.

Endereço cadastrado: Av. Presidente Riesco 5711, Piso 20. Santiago, Chile.

Capital Integralizado: ThUS\$16.925

Lucro do período: ThUSD\$(92.082)

Participação em 2024: 99,99%

Variação YoY: 0,0%

% dos ativos da Holding: -9,60597%

Membros do Conselho: Andres del Valle Eitel (Executivo LATAM), Roberto Alvo Milosawlewitsch (Executivo LATAM) e Felipe Pumarino (Executivo LATAM)

Gerente Geral: Andrés del Valle Eitel (Executivo LATAM)

EMPRESAS AFILIADAS DA LAN PAX GROUP S.A. E APOSTAS

Holdco Colômbia I SpA

Constituição: Sociedade anônima constituída no Chile em 2018.

Finalidade: Realizar investimentos em todos os tipos de ativos, bens e móveis ou imóveis, tangíveis ou intangíveis, em seu próprio nome ou em nome de terceiros, tanto no Chile quanto no exterior. Da mesma forma, formar, unir-se e participar de todos os tipos de empresas, comunidades, associações e

joint ventures, e a administração e operação desses investimentos e o recebimento de seus lucros e qualquer outro tipo de benefício acordado pelos acionistas. Além disso, celebrar contratos e atos legais necessários para tais fins.

Endereço registrado: Av. Presidente Riesco 5711, Santiago, Chile.

Capital Integralizado: ThUS\$1.449

Participação em 2024: 100%

Variação YoY: 0,0%

% dos ativos da Holding: 0,00948%

Administrador: Lan Pax Group S.A.

Inversora Cordillera S.A. e afiliadas

Nome: Inversora Cordillera S.A.

Constituição: Sociedade anônima constituída na Argentina.

Finalidade: Realizar investimentos por conta própria ou de terceiros, ou relacionados a terceiros, em outras sociedades anônimas, independentemente do objeto social, constituídas ou a constituir, na República Argentina ou no exterior, mediante aquisição, incorporação ou alienação de participações, ações, quotas, bônus, opções, papel comercial, conversíveis ou não, outros valores mobiliários, ou outras formas de investimento permitidas pela regulamentação aplicável em cada momento, seja para mantê-los em carteira própria, seja para aliená-los parcial

ou integralmente, conforme o caso. Para tal fim, a sociedade poderá realizar todas as operações que não sejam expressamente proibidas por lei em cumprimento ao seu objeto social, e tem plena capacidade jurídica para adquirir direitos, contrair obrigações e exercer todos os atos que não sejam expressamente proibidos por lei ou estatuto.

Endereço registrado: Suipacha 1111 Piso 18, [1008]. Cidade Autônoma de Buenos Aires, Argentina.

Capital Integralizado: ThUS\$9.984

Participação em 2024: 99,95%

Variação YoY: 0,0%

% dos ativos da Holding: -0,31420%

Conselheiros: Manuel Maria Benites Jorge Luis Perez Alati Rosario Altgelt

Gestão: Manuel Maria Benites, Jorge Luis Perez Alati, Jeronimo Cortes e Diego Potenza.

Investimentos em aviação atlântica LLC

Constituição: Sociedade de Responsabilidade Limitada estabelecida nos Estados Unidos.

Objetivo: Todo e qualquer negócio lícito que a empresa possa empreender.

Endereço registrado: c/o The Corporation Trust Company, Corporation Trust Center, 1209 Orange Street, Wilmington, DE 19801, EUA.

Capital Integralizado: ThUS\$1

Participação em 2024: 99%

Variação YoY: 0,0%

% dos ativos da Holding: 0,07507%

Conselho de Administração: Andrés del Valle Eitel, Andrés Bianchi Urdinola, Joaquín Arias Vicuña, Paola Peñarete.

Gestão: Andrés del Valle (Executivo LATAM)

LATAM Airlines Equador S.A.
(anteriormente Aerolane Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.)

Constituição: Sociedade anônima estabelecida no Equador.

Finalidade: Transporte aéreo combinado ou exclusivo de passageiros, carga e correspondência.

Endereço registrado: Conector de Alpachaca S/N Secundaria Hangar LATAM latitud 0, escritórios administrativos próximos ao edifício dos bombeiros de Quiport. Quito, Equador.

Capital Integralizado: ThUS\$34.100

Participação em 2024: 100%

Variação YoY: 0,0%

% dos ativos da Holding: 0,07756%

Conselheiros: Xavier Rivera, Mónica Fistrovic e Mariela Anchundia

CEO: Mariela Anchundia

Holdco Equador S.A.

Constituição: Sociedade anônima constituída no Chile em 2014.

Finalidade: Realizar todo tipo de investimentos com fins lucrativos, relativos a bens tangíveis ou intangíveis, pessoais ou imobiliários, no Chile ou no exterior.

Endereço cadastrado: Av. Presidente Riesco 5711, Piso 20. Santiago, Chile.

Capital Integralizado: ThUS\$491

Participação em 2024: 54,79076%

Variação YoY: 0,0%

% dos ativos da Holding: 0,00614%

Conselheiros: Andres del Valle, Manuel Van Oordt e Felipe Pumarino.

Gerente Geral: Ramiro Alfonsin Balza (Executivo LATAM)

Aerovias de Integración Regional S.A.— Aires S.A. e/ou LA- TAM AIRLINES Colômbia S.A.

Constituição: Sociedade anônima estabelecida na Colômbia.

Objeto: O objeto social da empresa será a exploração de serviços de transporte aéreo comercial nacional ou internacional, em qualquer modalidade, e, portanto, a celebração e execução de contratos para o transporte de passageiros, objetos ou bagagens, correspondência e carga em geral, de acordo com as autorizações de operação emitidas para esse efeito pela Unidade Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, ou a agência que venha a desempenhar tais funções no futuro, aderindo integralmente às disposições do Código de Comércio, do Regulamento Aeronáutico Colombiano e quaisquer outras normas emitidas sobre a matéria. Da mesma forma, prestar serviços de manutenção e adaptação dos equipamentos relacionados à exploração de serviços de transporte aéreo dentro do país e no exterior. Para cumprir com tal objeto, a empresa estará autorizada a investir em outras empresas nacionais ou estrangeiras com propósitos iguais, similares ou complementares aos da empresa. Para cumprir com seu objeto social, a empresa poderá, entre outras coisas:

a. Verificar, inspecionar ou prestar manutenção e/ou reparos em aeronaves próprias ou de terceiros, bem como peças de reposição e acessórios, através dos Postos de Reparo Aeronáutico da Companhia, fornecendo o treinamento necessário para tal finalidade.

b. Organizar, constituir e investir em empresas de transporte comercial na Colômbia ou no exterior para desenvolver, industrial ou comercialmente, a atividade econômica que é seu objeto, para que a empresa possa adquirir, para qualquer finalidade, aeronaves, peças de reposição, partes e acessórios de qualquer natureza, necessários ao transporte aéreo público, bem como vendê-los, e instalar e

operar estações para reparar e dar manutenção às aeronaves.

c. Celebrar contratos de arrendamento, fretamento, código compartilhado, localização ou quaisquer outros contratos de aeronaves para exercer sua finalidade.

d. Operar linhas de transporte aéreo regular de passageiros, carga, correio e valores mobiliários, bem como o veículo para coordenar o desenvolvimento da gestão social.

e. Integrar-se com empresas similares, complementares ou similares para desenvolver sua atividade.

f. Aceitar representações nacionais ou estrangeiras de serviços do mesmo negócio ou de negócios complementares.

g. Adquirir bens móveis e imóveis para o desenvolvimento de seus propósitos sociais, construir tais instalações ou construções, como armazéns, escritórios etc., aliená-los ou tributá-los.

h. Realizar importações e exportações, bem como todas as operações de comércio exterior necessárias.

i. Receber dinheiro com juros e prestar garantias pessoais, reais e bancárias, em nome próprio ou de terceiros.

j. Participar de todos os tipos de transações de valores mobiliários, como compra ou venda de debêntures adquiridas por terceiros quando resultar em benefício econômico ou patrimonial para a empresa, e obter empréstimos por meio de títulos ou outros instrumentos de passivo.

- k.** Celebrar contratos com terceiros para a gestão e operação dos negócios que venha a organizar para atingir seus objetivos corporativos.
- l.** Celebrar contratos de sociedades e adquirir ações ou participações nas já constituídas, nacionais ou estrangeiras; efetuar contribuições para ambas.
- m.** Fundir-se com outras empresas e fazer parcerias com entidades semelhantes para buscar o desenvolvimento da aviação ou para outros fins comerciais.
- n.** Promover, auxiliar tecnicamente, financiar ou administrar empreendimentos ou empresas relacionadas ao objeto social.
- ñ.** Celebrar ou executar qualquer tipo de contrato civil ou comercial, industrial ou financeiro que seja necessário ou desejável para a consecução dos seus próprios fins.
- o.** Exercer atividades e negócios que visem a satisfação de clientes, e obter das autoridades competentes as autorizações e autorizações necessárias à prestação dos seus serviços.
- p.** O desenvolvimento e a execução de outras atividades decorrentes do objeto social e/ou atividades correlatas, conexas, contributivas ou complementares a este, incluindo a prestação de serviços turísticos em qualquer modalidade permitida por lei, tais como agências de viagens.
- q.** Administrar qualquer negócio ou atividade lícita, comercial ou não, desde que relacionada com o seu objeto social, ou que permita a prestação do serviço público da forma mais racional possível.

- r.** Fazer investimentos de qualquer natureza para utilizar os fundos e reservas que forem constituídos de acordo com a lei ou estes estatutos.
- s.** Prestar serviços de escala em aeroportos e/ou serviços de assistência em solo para chegada, estadia e partida de aeronaves, pessoas, carga e descarga de mercadorias ou bagagens, bem como para manuseio, despacho operacional de voos, ou manutenção de trânsito e outras facilidades de assistência para aeronaves próprias e/ou de terceiros, service desk para clientes próprios e de terceiros, incluindo, mas não se limitando a, transportadoras nacionais e internacionais.
- Endereço cadastrado:** Av. El Dorado No. 103-08 Entrada 1 - Hangar. Bogotá, Colômbia.
- Capital Integralizado:** ThUS\$3.389 (\$5.251.578.000.000,00 Pesos Colombianos)
- Participação em 2024:** 99,2%
- Variação YoY:** 0,0%
- % dos ativos da Holding:** 0,05855%
- Conselheiros:** Jorge Nicolas Cortazar Cardoso (Permanente), Gabriel Vallejo López (Permanente), Jose Mauricio Rodriguez Munera (Permanente), Felipe (membro suplente), Helen Victoria Warner Sanchez (membro suplente) e Andrés Enrique del Valle Eitel (membro suplente).
- Gestão:** Erika Zarante Bahamon (Representante Legal Principal) e Jaime Antonio Gongora Esguerra (Representante Legal Suplente).

LAN Argentina S.A.
(uma subsidiária da Inversora Cordillera S.A.)

- Constituição:** Sociedade anônima constituída na Argentina.
- Objeto:** Executar, por conta própria ou de terceiros, de forma independente ou em associação com terceiros, no País ou no exterior, as seguintes atividades:
- a.** Aeronáutica: Transporte aéreo em todas as suas modalidades, regular e/ou fretado (charter contratado ou táxi aéreo), local ou internacional, de pessoas e coisas, correspondências, despachos, obras e serviços aéreos em geral, em concessão pública ou privada; exploração de serviços públicos, escola de pilotagem e treinamento de pessoal em navegação aérea, projeto, engenharia, pesquisa, montagem-fabricação, importação e/ou exportação de aeronaves de toda espécie e suas peças, equipamentos, acessórios e materiais para navegação aérea, bem como prestação de serviços de manutenção e assistência técnica às referidas embarcações.
- B.** Comercial: Por meio da compra, venda, troca, aluguel em todas as suas formas, arrendamento mercantil, importação e exportação de todos os tipos de bens, fornecimento e transferência de aeronaves, peças e componentes, acessórios, materiais e insumos, corretagem na formalização de seguros para cobertura dos riscos dos serviços contratados e realização de todos os tipos de transações comerciais que normalmente ocorrem em aeroportos.
- c.** Turismo: Por meio da criação, desenvolvimento e operação de resorts e propriedades destinadas à hospedagem de pessoas, bem como atividades

- turísticas em todas as suas formas, incluindo aluguel de veículos automotores e serviços de reservas turísticas.
- d.** Serviços: Através da prestação de serviços de manutenção e assistência técnica de todos os tipos de aeronaves, equipamentos, acessórios e materiais para navegação aérea, serviços de reserva por computador, serviços de transporte de pessoas e/ou carga e/ou correspondências, por via terrestre ou aquática, como acessório ao transporte aéreo e/ou integrando transporte combinado com este, bem como toda a espécie de assistência às atividades de navegação aérea, tais como o fornecimento de alimentos e/ou elementos para utilização em voo.
- e.** Mandatos: Cumprir mandatos e comissões.
- f.** Financeira: Realizar qualquer tipo de transação financeira em geral, exceto aquelas previstas na Lei das Instituições Financeiras e quaisquer outras que exijam processo de licitação pública.
- g.** Representações: de pessoas nacionais ou estrangeiras relacionadas com atividades pertinentes ao seu objeto social.
- h.** Investimentos: Constituir e participar de empresas por meio de ações, promovendo sua criação, investindo nelas o capital necessário para tais fins e prestando-lhes serviços dentro dos limites estabelecidos. Para tais fins, a Companhia tem plena capacidade jurídica para adquirir direitos, assumir obrigações e praticar os atos que não lhe sejam expressamente vedados por lei e por estes Estatutos.

Endereço registrado: Suipacha 946, Piso 7, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.

Capital Integralizado: ThUS\$6.986

Participação em 2024: 94,95770%

Variação YoY: -0,0%

% dos ativos da Holding: -0,31423%

Conselheiros: Manuel Maria Benites, Jorge Luis Perez Alati e Rosario Altgelt

Gestão: Manuel Maria Benites, Jorge Luis Perez Alati, Jeronimo Cortes e Diego Potenza

Treinamento Técnico LATAM S.A.

Constituição: Constituída como uma corporação em 1997.

Objetivo: Seu objeto social é fornecer treinamento e outros tipos de serviços relacionados.

Endereço cadastrado: Av. César Lavín Toro 2198 Pudahuel. Santiago, Chile.

Capital Integralizado: ThUS\$536

Lucro do período: ThUS\$205

Participação em 2024: 100%

Variação YoY: 0,0%

% dos ativos da Holding: 0,00326%

Membros do Conselho: Sebastian Acuto (executivo LATAM), Ramiro Alfonsín Balza (executivo LATAM) e Hernán Pasman (executivo LATAM).

Gerente Geral: Jorge Sturla (executivo LATAM)

Jarletul S.A

Constituição: Sociedade anônima constituída no Uruguai em 2017.

Finalidade: Tem como objeto social:

A) Industrializar e comercializar, sob todas as formas, mercadorias, locação de bens, obras e serviços nos setores e anexos de: alimentos, artigos para casa e escritório, automotivo, bar, bazar, borracha, comunicação, construção, cosméticos, couro, esportes, edição, eletrônica, engenharia elétrica, ensino, entretenimento, farmácia, ferragens, fotografia, hotelaria, impressão, informática, joias, brinquedos, lã, lavanderia, livros, limpeza, madeira, máquinas, marítimo, mecânica, metalurgia, mineração, música, engenharia, ótica, papel, perfumaria, pesca, plásticos, imprensa, publicidade, produtos químicos, serviços profissionais, técnicos e administrativos, tabaco, televisão, têxteis, transporte, turismo, valores mobiliários, vestuário, veterinário, vidro.

B) Importações, exportações, representações, comissões e consignações.

C) Compra, venda, locação, administração, construção e todo tipo de transação envolvendo imóveis.

D) Exportações agrícolas, florestais, frutícolas, cítricas e derivados.

E) Participação, constituição ou aquisição de empresas que atuem nos setores acima mencionados.

Endereço registrado: Aeropuerto de Carrasco RUTA 101. Canelones, Uruguai.

Capital Integralizado: ThUS\$0

Lucro do período: ThUSD\$(4)

Participação em 2024: 100%

Variação YoY: 0,0%

% dos ativos da Holding: -0,00714%

Presidente do Conselho: Vago

Conselheiros: Fernando Augusto Carneiro de Carvalho e Patricia Mendoza Mallo

Serviços de linha aérea profissional INC.

Constituição: Empresa fundada nos Estados Unidos em 1994.

Objetivo: Serviços de pessoal aeroportuário para o grupo LATAM no Aeroporto Internacional de Miami.

Endereço registrado: 6500 N.W. 22 Street, Miami, Flórida, 33122, EUA.

Capital Integralizado: ThUS\$63

Lucro do período: ThUS\$ 2.220

Participação em 2024: 100%

Variação YoY: 0,0%

% dos ativos da Holding: 0,04490%

Tesoureiro: Eduardo Opazo

Presidente: Antonio Orlandini

LATAM Finanzas Limitada

Constituição: Empresa estabelecida nas Ilhas Cayman em 2016.

Finalidade: Tem por objetivo emitir títulos securitizados.

Endereço registrado: Ilhas Cayman

Capital Integralizado: ThUS\$0

Lucro do período: ThUS\$-1

Participação em 2024: 100%

Variação YoY: 0,0%

% dos ativos da Holding: -1,36696%

Conselheiros: Andres del Valle Eitel, Ramiro Alfonsín Balza e Joaquín Arias Acuña

Peuco Finanzas Limitada

Constituição: Empresa estabelecida nas Ilhas Cayman em 2015.

Objetivo: Tem por objetivo participar de operações de financiamento com outras empresas do Grupo LATAM.

Endereço registrado: Ilhas Cayman

Capital Integralizado: ThUS\$0

Lucro do período: ThUS\$0

Participação em 2024: 100%

Variação YoY: 0,0%

% dos ativos da Holding: 0,0%

Membros do Conselho: Andres del Valle Eitel e Joaquin Arias Acuña

LATAM Travel S.A.

Constituição: Sociedade anônima constituída na Argentina.

Finalidade: Praticar, por conta própria ou de terceiros e/ou em parceria com terceiros, no País e/ou no exterior, as seguintes atividades e operações:

a. Comercial: Executar, intervir, desenvolver ou projetar todo tipo de operação e atividade que envolva a venda de passagens aéreas, terrestres, fluviais e marítimas, tanto no país como no exterior,

ou qualquer outro serviço relacionado à indústria do turismo em geral. Os serviços acima mencionados poderão ser realizados por conta própria ou mediante solicitação de terceiros, por meio de mandato, comissão, utilização de sistemas ou métodos considerados convenientes para tal finalidade, sejam eles manuais, mecânicos, eletrônicos, telefônicos ou de internet, ou qualquer outro tipo ou tecnologia que possa atender a tal finalidade. A Empresa poderá realizar atividades ad hoc ou correlatas à finalidade descrita, tais como compra e venda, importação, exportação, reexportação, licenciamento e representação de todo tipo de bens, serviços, “know-how” e tecnologia direta ou indiretamente relacionados à finalidade descrita; comercializar, por qualquer meio, a tecnologia criada ou cuja licença ou patente tenha adquirido ou administre; desenvolver, distribuir, promover e comercializar todo tipo de conteúdo para meios de comunicação de massa de qualquer natureza.

b. Turismo: Por meio da execução de todas as atividades relacionadas à indústria turística e de hospedagem, como operador responsável ou operador de serviço terceirizado, ou como agente de viagens. Por meio da criação de programas de intercâmbio, turismo, excursão e tour; corretagem e reserva e prestação de serviços por meio de qualquer forma de transporte dentro do país ou no exterior, e venda de ingressos; corretagem para contratação de serviços de hospedagem no país ou no exterior; reserva de hotéis, motéis, apartamentos turísticos e outras instalações turísticas; organização de viagens e turismo para indivíduos ou grupos, excursões ou atividades semelhantes dentro do país ou no exterior; recepção e assistência a turistas durante sua viagem e estadia no país, prestação de serviços de guia turístico e encaminhamento de sua bagagem; representação de outras agências, empresas ou instituições nacionais

ou estrangeiras de viagens e turismo, a fim de prestar qualquer um desses serviços em seu nome.

c. Obrigatório: Por meio da aceitação, execução e outorga de representações, concessões, comissões, agências e mandatos em geral.

d. Consultoria: Prestar serviços de consultoria, apoio e gestão em todos os assuntos relacionados com a organização, instalação, serviço, desenvolvimento, suporte e promoção de empresas relacionadas com a atividade de transporte aéreo, mas não exclusiva desta, nas áreas de gestão, industrial, comercial, técnica e publicitária, a serem prestados, quando a natureza da questão o exigir, por profissionais credenciados conforme a regulamentação correspondente, e a prestação de serviços de organização e gestão, assistência, manutenção e vigilância, e de pessoal idôneo, especialmente preparado para a execução destas tarefas.

e. Financeiro: Por meio de sua participação em outras empresas já criadas ou a serem criadas, seja por meio da aquisição de ações em empresas estabelecidas, seja por meio da constituição de novas empresas, por meio da concessão ou garantia de créditos, empréstimos, adiantamentos de dinheiro garantidos ou não por garantia real ou fiança pessoal; a concessão de garantias e fianças em favor de terceiros, mediante remuneração ou sem ônus; colocação de recursos em moeda estrangeira, ouro ou moedas, ou depósitos bancários de qualquer espécie. Para atingir esses propósitos, a empresa tem plena capacidade legal para exercer todos os atos não expressamente proibidos por lei ou estatuto, incluindo fazer empréstimos pública ou privadamente por meio da emissão de debêntures e títulos negociáveis, e realizar todos

os tipos de transações financeiras, exceto aquelas compreendidas pela Lei 21.526 e quaisquer outras que exijam um processo de licitação pública.

Endereço registrado: Suipacha 946, Piso 7, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.

Capital Integralizado: ThUS\$4.815

Participação em 2024: 100%

Variação YoY: 0,0%

% dos ativos da Holding: 0,01458%

Membro do conselho: Jeronimo Cortes

Gestão: Jerónimo Cortés e Diego Potenza

LAN Inversiones S.A.

Constituição: Sociedade anônima constituída no Chile em 1990.

Objetivo: Realizar investimentos em todos os tipos de bens, sejam eles ativos ou imóveis, tangíveis ou intangíveis. Criar outros tipos de empresas de qualquer tipo, adquirir direitos, administrar, modificar e liquidar outras empresas. Adquirir e vender todos os tipos de bens e operá-los, em seu próprio nome ou para terceiros, bem como realizar todos os tipos de atos e contratos conducentes aos seus propósitos.

Endereço registrado: Av. Presidente Riesco 5711, Santiago, Chile.

Capital Integralizado: ThUS\$458 (29.000.000 Pesos Chilenos)

Participação em 2024: 100%

Variação YoY: 0,0%

% dos ativos da Holding: 0,00745%

Membros do Conselho: Andres del Valle Eitel (Executivo LATAM), Roberto Alvo Milosawlewitsch (Executivo LATAM) e Felipe Pumarino Mendoza (Executivo LATAM).

Gerente Geral: Juan Pablo Arias (Executivo LATAM).

Holdco I S.A.

Constituição: Sociedade anônima constituída no Chile em 2011.

Finalidade: Realizar todo tipo de investimentos com fins lucrativos, relativos a bens tangíveis ou intangíveis, pessoais ou imobiliários, no Chile ou no exterior.

Endereço registrado: Av. Presidente Riesco 5711, Santiago, Chile.

Capital Integralizado: ThUS\$351.174.

Participação em 2024: 99,99831%

Variação YoY: 0,0%

% dos ativos da Holding: 2.27960

Conselheiros: Mauricio Rolim, Ignacio Cueto, Enrique Cueto, Sonia Sulzbeck, Flavia Turci e Henri Philippe.

Gerente Geral: Enrique Cueto.

LAN Tours de México, S.A.

Constituição: Sociedade Anônima de Capital Variável estabelecida no México.

Finalidade: Elaborar, organizar e executar projetos, planos ou roteiros turísticos.

Endereço registrado: Paseo de la Reforma 284. Piso 17 oficina 17. Cidade do México, México.

Capital Integralizado: ThUS\$0

Participação em 2024: 100%

Variação YoY: 0,0%

% dos ativos da Holding: 0,00007

Direção: Héctor Iriarte Fuentes (Administrador Único).

Gitary Trade S.A

Constituição: Sociedade anônima constituída no Uruguai em 2017.

Finalidade: Tem como finalidade principal: Participar de outras sociedades comerciais no Uruguai ou no exterior, de acordo com o disposto no artigo 47 da Lei 16.060, alterada pelo artigo 100 da Lei 18.083. Tem como finalidade secundária:

A) Praticar e administrar todos os tipos de atividades de investimento (não compreendidas na Lei 16.774, conforme alterada e leis correlatas) em valores mobiliários, títulos, debêntures, obrigações debêntures, letras, valores mobiliários negociáveis, no País ou

no exterior, por conta própria ou de terceiros; essas atividades não estão compreendidas no Decreto-Lei 15.322.

B) Industrializar e comercializar, sob todas as formas, mercadorias, arrendamento de bens, obras e serviços nos setores e anexos de: alimentos, artigos para casa e escritório, automotivo, bar, bazar, borracha, comunicação, construção, cosméticos, couro, esportes, editoração, eletrônica, engenharia elétrica, ensino, entretenimento, farmácia, ferragens, fotografia, hotelaria, impressão, informática, joias, brinquedos, lã, lavanderia, livros, limpeza, madeira, máquinas, marítima, mecânica, metalurgia, mineração, música, engenharia, ótica, papel, perfumaria, pesca, plásticos, imprensa, publicidade, produtos químicos, serviços profissionais, técnicos e administrativos, tabaco, televisão, têxteis, transporte, turismo, valores mobiliários, vestuário, veterinário, vidro. **C)** Importações, exportações, representações, comissões e consignações.

D) Compra, venda, arrendamento, administração, construção e todo tipo de transação envolvendo imóveis. **E)** Exportação agrícola, florestal, fruticultura, citricultura e derivados.

Endereço de inscrição: Montevideú, Uruguai.

Capital Integralizado: ThUS\$0

Participação em 2024: 100%

Variação YoY: 0,0%

% dos ativos da Holding: 0,0%

Conselheiros: Fernando Augusto Carneiro de Carvalho e Patrícia Mendoza Malo.

Serviços de movimentação de carga do aeroporto LLC

Constituição: Sociedade de Responsabilidade Limitada estabelecida nos Estados Unidos.

Objetivo: Serviços de pessoal de assistência em terra para o grupo LATAM no Aeroporto Internacional de Miami e serviços de assistência em terra para carga.

Endereço registrado: 6500 N.W. 22 Street, Miami, Flórida 33122, EUA.

Capital Integralizado: ThUS\$0

Participação em 2024: 100%

Variação YoY: 0,0%

% dos ativos da Holding: 0,0%

Presidente: Daniel Leng

Tesoureiro: Eduardo Opazo

Serviços profissionais de carga aérea, LLC

Constituição: Sociedade de Responsabilidade Limitada estabelecida nos Estados Unidos.

Objetivo: Serviços de pessoal de assistência em terra para o grupo LATAM no Aeroporto Internacional de Miami e serviços de assistência em terra para carga.

Endereço registrado: 6500 N.W. 22 Street, Miami, Flórida 33122, EUA.

Capital Integralizado: ThUS\$0

Participação em 2024: 100%

Variação YoY: 0,0%

% dos ativos da Holding: 0,0%

Presidente: Francisco Arana

Tesoureiro: Eduardo Opazo

Serviços profissionais de manutenção de companhias aéreas, LLC

Constituição: Sociedade de Responsabilidade Limitada estabelecida nos Estados Unidos.

Objetivo: Serviços de equipe de manutenção de linha para aeronaves do Grupo LATAM no Aeroporto Internacional de Miami.

Endereço registrado: 6500 N.W. 22 Street, Miami, Flórida 33122, EUA.

Capital Integralizado: ThUS\$0

Participação em 2024: 100%

Variação YoY: 0,0%

% dos ativos da Holding: 0,0%

Presidente: Jorge Hanson

Tesoureiro: Eduardo Opazo

Especialistas em serviços de manutenção LLC

Constituição: Sociedade de Responsabilidade Limitada estabelecida nos Estados Unidos.

Objetivo: Serviços de equipe de manutenção de linha para aeronaves do Grupo LATAM no Aeroporto Internacional de Miami.

Endereço registrado: 6500 N.W. 22 Street, Miami, Flórida 33122, EUA.

Capital Integralizado: ThUS\$0

Participação em 2024: 100%

Variação YoY: 0,0%

% dos ativos da Holding: 0,00025%

Presidente: Jorge Hanson

Tesoureiro: Eduardo Opazo

Estação de Reparo de Carga LAN, LLC

Constituição: Sociedade de Responsabilidade Limitada estabelecida nos Estados Unidos.

Objetivo: Serviços de manutenção de linha para aeronaves do grupo LATAM e de terceiros e gestão do hangar da LAN Cargo no Aeroporto Internacional de Miami.

Endereço registrado: 5900 N.W. 18 Street, Miami,

Flórida 33122, EUA.

Capital Integralizado: ThUS\$1

Participação em 2024: 100%

Variação YoY: 0,0%

% dos ativos da Holding: 0,07%

Gerente: Jorge Hanson

Connecta Corporation

Constituição: Corporação estabelecida nos Estados Unidos.

Objetivo: Propriedade, arrendamento operacional e subarrendamento de aeronaves.

Endereço registrado: 6500 N.W. 22 Street, Miami, Flórida 33122, EUA.

Capital Integralizado: ThUS\$1

Participação em 2024: 100%

Variação YoY: 0,0%

% dos ativos da Holding: 0,2%

Presidente: Andrés Bianchi Urdinola



LAN CARGO S.A. Y FILIALES

Demonstração da situação financeira

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
ATIVOS		
Total de ativos circulantes	236.014	196.254
Total de ativos não circulantes	581.521	506.572
Total de ativos	817.535	702.826
PASSIVOS E PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
PASSIVOS		
Total de passivos circulantes	337.201	284.256
Total de passivos não circulantes	134.033	66.157
Total de passivos	471.234	350.413
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	354.149	194.360
Participações não controladoras	(7.848)	158.053
Total do patrimônio líquido	346.301	352.413
Total do patrimônio líquido e passivos	817.535	702.826

Demonstração consolidada do resultado por função

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
Receitas de atividades ordinárias	753.853	1.012.966
Custo das vendas	(871.638)	(952.392)
Lucro (Prejuízo) das atividades operacionais	(117.785)	60.574
Lucro (Prejuízo) antes do imposto	(5.176)	36.679
Despesa com imposto de renda	5.816	(12.866)
Lucro (Prejuízo) do exercício	640	23.813
Lucro (Prejuízo) atribuível aos proprietários da controladora	66	24.441
Lucro (Prejuízo) atribuível a participações não controladoras	574	(628)
Lucro (Prejuízo) do exercício	640	23.813



Demonstração consolidada do resultado integral por função

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
Lucro (Prejuízo) do exercício	640	23.813
Outros componentes do resultado integral, antes de impostos	(6.201)	(5.951)
Total do resultado integral	(5.561)	17.862
RESULTADO INTEGRAL ATRIBUÍVEL A:		
Resultado integral atribuível aos proprietários da controladora	(6.135)	18.775
Resultado integral atribuível às participações não controladoras	574	(913)
Total do resultado integral	(5.561)	17.862

Demonstração dos fluxos de caixa consolidados – método direto

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
Fluxos de caixa líquidos provenientes das atividades operacionais	11.974	6.329
Fluxos de caixa líquidos utilizados em atividades de investimento	(3.737)	(68)
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de financiamento	(8.437)	(9.231)
Efeitos da variação na taxa de câmbio sobre o caixa e equivalentes de caixa	(334)	437
Aumento líquido do caixa e equivalentes de caixa	(534)	(2.533)
Caixa e equivalentes de caixa no início do exercício	42.676	45.209
Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício	42.142	42.676

Demonstração das mutações no patrimônio líquido consolidado

	PATRIMÔNIO ATRIBUÍVEL AOS PROPRIETÁRIOS DA CONTROLADORA MUS\$	PARTICIPAÇÕES NÃO CONTROLADORAS MUS\$	PATRIMÔNIO TOTAL MUS\$
PATRIMÔNIO 2024			
1º de janeiro de 2024	195.616	156.797	352.413
Total do resultado integral	(6.135)	574	(5.561)
Total de transações com os acionistas	164.668	(165.219)	(551)
Saldos finais do exercício em 31 de dezembro de 2024	354.149	(7.848)	346.301
PATRIMÔNIO 2023			
1º de janeiro de 2023	104.535	(60.706)	43.829
Total do resultado integral	18.775	(913)	17.862
Total de transações com os acionistas	72.306	218.416	290.722
Saldos finais do exercício em 31 de dezembro de 2023	195.616	156.797	352.413



INVERSIONES LAN S.A.

Demonstração da situação financeira

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
ATIVOS		
Total de ativos circulantes	1.100	1.156
Total de ativos não circulantes	83	83
Total de ativos	1.183	1.239
PASSIVOS E PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
PASSIVOS		
Total de passivos circulantes	2	5
Total de passivos não circulantes	45	45
Total de passivos	47	50
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	1.136	1.189
Total do patrimônio líquido	1.136	1.189
Total do patrimônio líquido e passivos	1.183	1.239

Demonstração do resultado consolidado por função

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
Lucro (Prejuízo) das atividades operacionais	(8)	(28)
Lucro (Prejuízo) antes do imposto	(53)	(36)
Despesa com imposto de renda	-	-
Lucro (Prejuízo) do exercício	(53)	(36)
Lucro (Prejuízo) atribuível aos proprietários da controladora	(53)	(36)
Lucro (Prejuízo) do exercício	(53)	(36)

Demonstração do resultado integral consolidado

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
Lucro (Prejuízo) do exercício	(53)	(36)
Total do resultado integral	(53)	(36)
RESULTADO INTEGRAL ATRIBUÍVEL A:		
Resultado integral atribuível aos proprietários da controladora	(53)	(36)
Total do resultado integral	(53)	(36)



Demonstração dos fluxos de caixa consolidados – método direto

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
Fluxos de caixa líquidos provenientes das atividades operacionais	-	(9)
Fluxos de caixa líquidos utilizados em atividades de investimento	-	5
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de financiamento	-	(25)
Efeitos da variação na taxa de câmbio sobre o caixa e equivalentes de caixa		
Aumento líquido do caixa e equivalentes de caixa	(45)	(37)
Caixa e equivalentes de caixa no início do exercício	376	413
Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício	331	376

Demonstração das mutações no patrimônio líquido consolidado

	PATRIMÔNIO ATRIBUÍVEL AOS PROPRIETÁRIOS DA CONTROLADORA MUS\$	PARTICIPAÇÕES NÃO CONTROLADORAS MUS\$	PATRIMÔNIO TOTAL MUS\$
PATRIMÔNIO 2024			
1º de janeiro de 2024	1.189	-	1.189
Total do resultado integral	(53)	-	(53)
Saldos finais do exercício em 31 de dezembro de 2024	1.136	-	1.136
PATRIMÔNIO 2023			
1º de janeiro de 2023	1.225	-	1.225
Total do resultado integral	(36)	-	(36)
Saldos finais do exercício em 31 de dezembro de 2023	1.189	-	1.189

LAN PAX GROUP Y FILIALES

Demonstração da situação financeira

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
ATIVOS		
Total de ativos circulantes	260.217	288.471
Total de ativos não circulantes	202.531	198.765
Total de ativos	462.748	487.236
PASSIVOS E PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
PASSIVOS		
Total de passivos circulantes	1.623.423	1.583.445
Total de passivos não circulantes	310.076	252.092
Total de passivos	1.933.499	1.835.537
PATRIMÔNIO		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	(1.093.630)	(1.002.254)
Participações não controladoras	(377.121)	(346.047)
Total do patrimônio líquido	(1.470.751)	(1.348.301)
Total do patrimônio líquido e passivos	462.748	487.236



Demonstração do resultado consolidado por função

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
Receitas de atividades ordinárias	871.353	777.370
Custo das vendas	(844.605)	(701.518)
Lucro (Prejuízo) das atividades operacionais	26.748	75.852
Lucro (Prejuízo) antes do imposto	(123.399)	8.197
Despesa com imposto de renda	636	(683)
Lucro (Prejuízo) do exercício	(122.763)	7.514

Demonstração do resultado integral consolidado

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
Lucro (Prejuízo) do exercício	(122.763)	7.514
Outros componentes do resultado integral, antes de impostos	31.945	(27.517)
Total do resultado integral	(90.818)	(20.003)
RESULTADO INTEGRAL ATRIBUÍVEL A:		
Resultado integral atribuível aos proprietários da controladora	(106.787)	22.660
Resultado integral atribuível às participações não controladoras	15.969	(42.663)
Total do resultado integral	(90.818)	(20.003)

Demonstração dos fluxos de caixa consolidados – método direto

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
Fluxos de caixa líquidos provenientes das atividades operacionais	35.902	93.513
Fluxos de caixa líquidos utilizados em atividades de investimento	1.583	(899)
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de financiamento	(61.504)	112
Efeitos da variação na taxa de câmbio sobre o caixa e equivalentes de caixa	(26)	(263)
Aumento líquido do caixa e equivalentes de caixa	(24.045)	92.463
Caixa e equivalentes de caixa no início do exercício	184.150	91.687
Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício	160.105	184.150

Demonstração das mutações no patrimônio líquido consolidado

	PATRIMÔNIO ATRIBUÍVEL AOS PROPRIETÁRIOS DA CONTROLADORA MUS\$	PARTICIPAÇÕES NÃO CONTROLADORAS MUS\$	PATRIMÔNIO TOTAL MUS\$
PATRIMÔNIO 2024			
1º de janeiro de 2024	(1.002.254)	(346.047)	(1.348.301)
Total do resultado integral	(106.787)	15.969	(90.818)
Total de transações com os acionistas	15.411	(47.043)	(31.632)
Saldos finais em 31 de dezembro de 2024	(1.093.630)	(377.121)	(1.470.751)
PATRIMÔNIO 2023			
1º de janeiro de 2023	(1.342.687)	6.951	(1.335.736)
Total do resultado integral	22.660	(42.663)	(20.003)
Total de transações com os acionistas	317.773	(310.335)	7.438
Saldos finais em 31 de dezembro de 2023	(1.002.254)	(346.047)	(1.348.301)



LATAM FINANCE LIMITED

Demonstração da situação financeira

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
ATIVOS		
Total de ativos circulantes	113	114
Total de ativos não circulantes	-	-
Total de ativos	113	114
PASSIVOS E PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
PASSIVOS		
Total de passivos circulantes	208.621	208.621
Total de passivos não circulantes	-	-
Total de passivos	208.621	208.621
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	(208.508)	(208.507)
Total do patrimônio líquido	(208.508)	(208.507)
Total do patrimônio líquido e passivos	113	114

Demonstração do resultado consolidado por função

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
Lucro (Prejuízo) das atividades operacionais	(1)	(1)
Lucro (Prejuízo) antes do imposto	(1)	(1)
Despesa com imposto de renda	-	-
Lucro (Prejuízo) do exercício	(1)	(1)
Lucro (Prejuízo) atribuível aos proprietários da controladora	(1)	(1)
Lucro (Prejuízo) do exercício	(1)	(1)

Demonstração do resultado integral consolidado

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
Lucro (Prejuízo) do exercício	(1)	(1)
Outros componentes do resultado integral, antes de impostos	-	-
Total do resultado integral	(1)	(1)
RESULTADO INTEGRAL ATRIBUÍVEL A:		
Resultado integral atribuível aos proprietários da controladora	(1)	(1)
Total do resultado integral	(1)	(1)



Demonstração dos fluxos de caixa consolidados – método direto

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
Fluxos de caixa líquidos provenientes das atividades operacionais	-	-
Fluxos de caixa líquidos utilizados em atividades de investimento	(1)	(1)
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de financiamento	-	-
Efeitos da variação na taxa de câmbio sobre o caixa e equivalentes de caixa	-	-
Aumento líquido do caixa e equivalentes de caixa	(1)	(1)
Caixa e equivalentes de caixa no início do exercício	114	115
Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício	113	114

Demonstração das mutações no patrimônio líquido consolidado

	PATRIMÔNIO ATRIBUÍVEL AOS PROPRIETÁRIOS DA CONTROLADORA MUS\$	PARTICIPAÇÕES NÃO CONTROLADORAS MUS\$	PATRIMÔNIO TOTAL MUS\$
PATRIMÔNIO 2024			
1º de janeiro de 2024	(208.507)	-	(208.507)
Total do resultado integral	(1)	-	(1)
Total de transações com os acionistas	-	-	-
Saldos finais em 31 de dezembro de 2024	(208.508)	-	(208.508)
PATRIMÔNIO 2023			
1º de janeiro de 2023	(208.506)	-	(208.506)
Total do resultado integral	(1)	-	(1)
Total de transações com os acionistas	-	-	-
Saldos finais em 31 de dezembro de 2023	(208.507)	-	(208.507)

PROFESSIONAL AIRLINE SERVICES INC E FILIAIS

Demonstração da situação financeira

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
ATIVOS		
Total de ativos circulantes	12.617	15.571
Total de ativos não circulantes	-	-
Total de ativos	12.617	15.571
PASSIVOS E PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
PASSIVOS		
Total de passivos circulantes	5.769	10.943
Total de passivos não circulantes	-	-
Total de passivos	5.769	10.943
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	6.848	4.628
Total do patrimônio líquido	6.848	4.628
Total do patrimônio líquido e passivos	12.617	15.571



Demonstração do resultado consolidado por função

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
Receitas de atividades ordinárias	91.367	75.007
Custo das vendas	(53.538)	(45.009)
Lucro (Prejuízo) das atividades operacionais	37.829	29.998
Lucro (Prejuízo) antes do imposto	2.522	1.894
Despesa com imposto de renda	(302)	(374)
Lucro (Prejuízo) do exercício	2.220	1.520
Lucro (Prejuízo) atribuível aos proprietários da controladora	2.220	1.520
Lucro (Prejuízo) do exercício	2.220	1.520

Demonstração do resultado integral consolidado

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
Lucro (Prejuízo) do exercício	2.220	1.520
Outros componentes do resultado integral, antes de impostos	-	-
Total do resultado integral	2.220	1.520
RESULTADO INTEGRAL ATRIBUÍVEL A:		
Resultado integral atribuível aos proprietários da controladora	2.220	1.520
Total do resultado integral	2.220	1.520

Demonstração dos fluxos de caixa consolidados – método direto

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
Fluxos de caixa líquidos provenientes das atividades operacionais	2.434	(831)
Fluxos de caixa líquidos utilizados em atividades de investimento	-	-
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de financiamento	-	-
Efeitos da variação na taxa de câmbio sobre o caixa e equivalentes de caixa	-	-
Aumento líquido do caixa e equivalentes de caixa	2.434	(831)
Caixa e equivalentes de caixa no início do exercício	621	1.452
Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício	3.055	621

Demonstração das mutações no patrimônio líquido consolidado

	PATRIMÔNIO ATRIBUÍVEL AOS PROPRIETÁRIOS DA CONTROLADORA MUS\$	PARTICIPAÇÕES NÃO CONTROLADORAS MUS\$	PATRIMÔNIO TOTAL MUS\$
PATRIMÔNIO 2024			
1º de janeiro de 2024	4.628	-	4.628
Total do resultado integral	2.220	-	2.220
Total de transações com os acionistas	-	-	-
Saldos finais em 31 de dezembro de 2024	6.848	-	6.848
PATRIMÔNIO 2023			
1º de janeiro de 2023	3.108	-	3.108
Total do resultado integral	1.520	-	1.520
Total de transações com os acionistas	-	-	-
Saldos finais em 31 de dezembro de 2023	4.628	-	4.628



HOLDCO I S.A.

Demonstração da situação financeira

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
ATIVOS		
Total de ativos circulantes	1	-
Total de ativos não circulantes	351.587	351.587
Total de ativos	351.588	351.587
PASSIVOS E PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
PASSIVOS		
Total de passivos circulantes	3.873	3.791
Total de passivos não circulantes	-	-
Total de passivos	3.873	3.791
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	347.715	347.796
Total do patrimônio líquido	347.715	347.796
Total do patrimônio líquido e passivos	351.588	351.587

Demonstração do resultado consolidado por função

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
Lucro (Prejuízo) das atividades operacionais	(556)	(653)
Lucro (Prejuízo) antes do imposto	(81)	(554)
Despesa com imposto de renda	-	-
Lucro (Prejuízo) do exercício	(81)	(554)
Lucro (Prejuízo) atribuível aos proprietários da controladora	(81)	(554)
Lucro (Prejuízo) do exercício	(81)	(554)

Demonstração do resultado integral consolidado

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
Lucro (Prejuízo) do exercício	(81)	(554)
Outros componentes do resultado integral, antes de impostos	-	-
Total do resultado integral	(81)	(554)
RESULTADO INTEGRAL ATRIBUÍVEL A:		
Resultado integral atribuível aos proprietários da controladora	(81)	(554)
Total do resultado integral	(81)	(554)



Demonstração dos fluxos de caixa consolidados – método direto

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
Fluxos de caixa líquidos provenientes das atividades operacionais	-	-
Fluxos de caixa líquidos utilizados em atividades de investimento	-	-
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de financiamento	-	-
Efeitos da variação na taxa de câmbio sobre o caixa e equivalentes de caixa	-	-
Aumento líquido do caixa e equivalentes de caixa	-	-
Caixa e equivalentes de caixa no início do exercício	-	-
Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício	-	-

Demonstração das mutações no patrimônio líquido consolidado

	PATRIMÔNIO ATRIBUÍVEL AOS PROPRIETÁRIOS DA CONTROLADORA MUS\$	PARTICIPAÇÕES NÃO CONTROLADORAS MUS\$	PATRIMÔNIO TOTAL MUS\$
PATRIMÔNIO 2024			
1º de janeiro de 2024	347.796	-	347.796
Total do resultado integral	(81)	-	(81)
Total de transações com os acionistas	-	-	-
Saldos finais em 31 de dezembro de 2024	347.715	-	347.715
PATRIMÔNIO 2023			
1º de janeiro de 2023	348.350	-	348.350
Total do resultado integral	(554)	-	(554)
Total de transações com os acionistas	-	-	-
Saldos finais em 31 de dezembro de 2023	347.796	-	347.796

JARLETUL S.A.

Demonstração da situação financeira

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
ATIVOS		
Total de ativos circulantes	12	16
Total de ativos não circulantes	-	-
Total de ativos	12	16
PASSIVOS E PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
PASSIVOS		
Total de passivos circulantes	1.101	1.101
Total de passivos não circulantes	-	-
Total de passivos	1.101	1.101
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	(1.089)	(1.085)
Total do patrimônio líquido	(1.089)	(1.085)
Total do patrimônio líquido e passivos	12	16



Demonstração do resultado consolidado por função

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
Lucro (Prejuízo) das atividades operacionais	(3)	7
Lucro (Prejuízo) antes do imposto	(4)	8
Despesa com imposto de renda	-	-
Lucro (Prejuízo) do exercício	(4)	8
Lucro (Prejuízo) atribuível aos proprietários da controladora	(4)	8
Lucro (Prejuízo) do exercício	(4)	8

Demonstração do resultado integral consolidado

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
Lucro (Prejuízo) do exercício	(4)	8
Outros componentes do resultado integral, antes de impostos	-	-
Total do resultado integral	(4)	8
RESULTADO INTEGRAL ATRIBUÍVEL A:		
Resultado integral atribuível aos proprietários da controladora	(4)	8
Total do resultado integral	(4)	8

Demonstração dos fluxos de caixa consolidados – método direto

	AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024 MUS\$	AL 31 DE DICIEMBRE DE 2023 MUS\$
Fluxos de caixa líquidos provenientes das atividades operacionais	(1)	(6)
Fluxos de caixa líquidos utilizados em atividades de investimento	-	-
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de financiamento	-	-
Efeitos da variação na taxa de câmbio sobre o caixa e equivalentes de caixa	(1)	(1)
Aumento líquido do caixa e equivalentes de caixa	(2)	(7)
Caixa e equivalentes de caixa no início do exercício	8	15
Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício	6	8

Demonstração das mutações no patrimônio líquido consolidado

	PATRIMÔNIO ATRIBUÍVEL AOS PROPRIETÁRIOS DA CONTROLADORA MUS\$	PARTICIPAÇÕES NÃO CONTROLADORAS MUS\$	PATRIMÔNIO TOTAL MUS\$
PATRIMÔNIO 2024			
1º de janeiro de 2024	(1.085)	-	(1.085)
Total do resultado integral	(4)	-	(4)
Saldos finais em 31 de dezembro de 2024	(1.089)	-	(1.089)
PATRIMÔNIO 2023			
1º de janeiro de 2023	(1.093)	-	(1.093)
Total do resultado integral	8	-	8
Saldos finais em 31 de dezembro de 2023	(1.085)	-	(1.085)



LATAM AIRLINES PERÚ S.A.

Demonstração da situação financeira

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
ATIVOS		
Total de ativos circulantes	401.748	312.628
Total de ativos não circulantes	36.020	21.853
Total de ativos	437.768	334.481
PASSIVOS E PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
PASSIVOS		
Total de passivos circulantes	342.838	281.208
Total de passivos não circulantes	23.251	4.437
Total de passivos	366.089	285.645
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	71.679	48.836
Total do patrimônio líquido	71.679	48.836
Total do patrimônio líquido e passivos	437.768	334.481

Demonstração do resultado consolidado por função

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
Receitas de atividades ordinárias	1.723.497	1.404.081
Custo das vendas	(1.471.590)	(1.271.863)
Lucro (Prejuízo) das atividades operacionais	251.907	132.218
Lucro (Prejuízo) antes do imposto	34.884	(4.341)
Despesa com imposto de renda	(12.042)	(325)
Lucro (Prejuízo) do exercício	22.842	(4.666)
Lucro (Prejuízo) atribuível aos proprietários da controladora	22.842	(4.666)
Lucro (Prejuízo) do exercício	22.842	(4.666)

Demonstração do resultado integral consolidado

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
Lucro (Prejuízo) do exercício	22.842	(4.666)
Outros componentes do resultado integral, antes de impostos	-	-
Total do resultado integral	22.842	(4.666)
RESULTADO INTEGRAL ATRIBUÍVEL A:		
Resultado integral atribuível aos proprietários da controladora	22.842	(4.666)
Total do resultado integral	22.842	(4.666)

Demonstração dos fluxos de caixa consolidados – método direto

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
Fluxos de caixa líquidos provenientes das atividades operacionais	14.911	43.277
Fluxos de caixa líquidos utilizados em atividades de investimento	(5.365)	(1.751)
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de financiamento	(1.148)	(91)
Efeitos da variação na taxa de câmbio sobre o caixa e equivalentes de caixa	-	-
Aumento líquido do caixa e equivalentes de caixa	8.398	41.435
Caixa e equivalentes de caixa no início do exercício	97.685	56.250
Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício	106.083	97.685

Demonstração das mutações no patrimônio líquido consolidado

	PATRIMÔNIO ATRIBUÍVEL AOS PROPRIETÁRIOS DA CONTROLADORA MUS\$	PARTICIPAÇÕES NÃO CONTROLADORAS MUS\$	PATRIMÔNIO TOTAL MUS\$
PATRIMÔNIO 2024			
1º de janeiro de 2024	48.836	-	48.836
Total do resultado integral	22.843	-	22.843
Total de transações com os acionistas	-	-	-
Saldos finais em 31 de dezembro de 2024	71.679	-	71.679
PATRIMÔNIO 2023			
1º de janeiro de 2023	54.595	-	54.595
Total do resultado integral	(4.666)	-	(4.666)
Total de transações com os acionistas	(1.093)	-	(1.093)
Saldos finais em 31 de dezembro de 2023	48.836	-	48.836

LATAM TRAVEL CHILE II S.A.

Demonstração da situação financeira

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
ATIVOS		
Total de ativos circulantes	22	21
Total de ativos não circulantes	336	336
Total de ativos	358	357
PASSIVOS E PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
PASSIVOS		
Total de passivos circulantes	1.243	1.240
Total de passivos não circulantes	-	-
Total de passivos	1.243	1.240
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	(885)	(883)
Total do patrimônio líquido	(885)	(883)
Total do patrimônio líquido e passivos	358	357



Demonstração do resultado consolidado por função

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
Lucro (Prejuízo) das atividades operacionais	(2)	(16)
Lucro (Prejuízo) antes do imposto	(2)	(16)
Despesa com imposto de renda	-	-
Lucro (Prejuízo) do exercício	(2)	(16)
Lucro (Prejuízo) atribuível aos proprietários da controladora	(2)	(16)
Lucro (Prejuízo) do exercício	(2)	(16)

Demonstração do resultado integral consolidado

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
Lucro (Prejuízo) do exercício	(2)	(16)
Outros componentes do resultado integral, antes de impostos	-	-
Total do resultado integral	(2)	(16)
RESULTADO INTEGRAL ATRIBUÍVEL A:		
Resultado integral atribuível aos proprietários da controladora	(2)	(16)
Total do resultado integral	(2)	(16)

Demonstração dos fluxos de caixa consolidados – método direto

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
Fluxos de caixa líquidos provenientes das atividades operacionais	-	-
Fluxos de caixa líquidos utilizados em atividades de investimento	-	-
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de financiamento	-	-
Efeitos da variação na taxa de câmbio sobre o caixa e equivalentes de caixa	-	-
Aumento líquido do caixa e equivalentes de caixa	-	-
Caixa e equivalentes de caixa no início do exercício	20	20
Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício	20	20

Demonstração das mutações no patrimônio líquido consolidado

	PATRIMÔNIO ATRIBUÍVEL AOS PROPRIETÁRIOS DA CONTROLADORA MUS\$	PARTICIPAÇÕES NÃO CONTROLADORAS MUS\$	PATRIMÔNIO TOTAL MUS\$
PATRIMÔNIO 2024			
1º de janeiro de 2024	(883)	-	(883)
Total do resultado integral	(2)	-	(2)
Total de transações com os acionistas	-	-	-
Saldos finais em 31 de dezembro de 2024	(885)	-	(885)
PATRIMÔNIO 2023			
1º de janeiro de 2023	(867)	-	(867)
Total do resultado integral	(16)	-	(16)
Total de transações com os acionistas	-	-	-
Saldos finais em 31 de dezembro de 2023	(883)	-	(883)



LATAM TRAVEL S.A.

Demonstração da situação financeira

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
ATIVOS		
Total de ativos circulantes	4.039.551	3.648.806
Total de ativos não circulantes	-	118.296
Total de ativos	4.039.551	3.767.102
PASSIVOS E PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
PASSIVOS		
Total de passivos circulantes	33.303	577.202
Total de passivos não circulantes	1.663.616	709.536
Total de passivos	1.696.919	1.286.738
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	2.342.632	2.480.364
Total do patrimônio líquido	2.342.632	2.480.364
Total do patrimônio líquido e passivos	4.039.551	3.767.102

Demonstração do resultado consolidado por função

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
Receitas de atividades ordinárias	952.392	2.013.547
Custo das vendas	(1.066)	(495)
Lucro (Prejuízo) das atividades operacionais	951.326	2.013.052
Lucro (Prejuízo) antes do imposto	(3.748.905)	778.318
Despesa com imposto de renda	(1.119)	-
Lucro (Prejuízo) do exercício	(3.750.024)	778.318
Lucro (Prejuízo) atribuível aos proprietários da controladora	(3.750.024)	778.318
Lucro (Prejuízo) do exercício	(3.750.024)	778.318

Demonstração do resultado integral consolidado

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
Lucro (Prejuízo) do exercício	(3.750.024)	778.318
Outros componentes do resultado integral, antes de impostos	-	-
Total do resultado integral	(3.750.024)	778.318
RESULTADO INTEGRAL ATRIBUÍVEL A:		
Resultado integral atribuível aos proprietários da controladora	(3.750.024)	778.318
Total do resultado integral	(3.750.024)	778.318

Demonstração dos fluxos de caixa consolidados – método direto

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
Fluxos de caixa líquidos provenientes das atividades operacionais	(767.273)	(2.553.495)
Fluxos de caixa líquidos utilizados em atividades de investimento	796.743	1.364.128
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de financiamento	-	-
Efeitos da variação na taxa de câmbio sobre o caixa e equivalentes de caixa	649.252	2.794.378
Aumento líquido do caixa e equivalentes de caixa	678.722	1.605.011
Caixa e equivalentes de caixa no início do exercício	2.398.850	793.839
Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício	3.077.572	2.398.850

Demonstração das mutações no patrimônio líquido consolidado

	PATRIMÔNIO ATRIBUÍVEL AOS PROPRIETÁRIOS DA CONTROLADORA MUS\$	PARTICIPAÇÕES NÃO CONTROLADORAS MUS\$	PATRIMÔNIO TOTAL MUS\$
PATRIMÔNIO 2024			
1º de janeiro de 2024	2.480.364	-	2.480.364
Total do resultado integral	(3.750.024)	-	(3.750.024)
Total de transações com os acionistas	3.612.292	-	3.612.292
Saldos finais em 31 de dezembro de 2024	2.342.632	-	2.342.632
PATRIMÔNIO 2023			
1º de janeiro de 2023	840.714	-	840.714
Total do resultado integral	778.318	-	778.318
Total de transações com os acionistas	861.332	-	861.332
Saldos finais em 31 de dezembro de 2023	2.480.364	-	2.480.364

LATAM TRAVEL S.R.L.

Demonstração da situação financeira

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
ATIVOS		
Total de ativos circulantes	93	93
Total de ativos não circulantes	-	-
Total de ativos	93	93
PASSIVOS E PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
PASSIVOS		
Total de passivos circulantes	-	-
Total de passivos não circulantes	-	-
Total de passivos	-	-
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	93	93
Total do patrimônio líquido	93	93
Total do patrimônio líquido e passivos		
	93	93



Demonstração do resultado consolidado por função

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
Lucro (Prejuízo) das atividades operacionais	-	5
Lucro (Prejuízo) antes do imposto	-	5
Despesa com imposto de renda	-	-
Lucro (Prejuízo) do exercício	-	5
Lucro (Prejuízo) atribuível aos proprietários da controladora	-	5
Lucro (Prejuízo) do exercício	-	5

Demonstração do resultado integral consolidado

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
Lucro (Prejuízo) do exercício	-	5
Outros componentes do resultado integral, antes de impostos	-	-
Total do resultado integral	-	5
RESULTADO INTEGRAL ATRIBUÍVEL A:		
Resultado integral atribuível aos proprietários da controladora	-	5
Total do resultado integral	-	5

Demonstração dos fluxos de caixa consolidados – método direto

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
Fluxos de caixa líquidos provenientes das atividades operacionais	-	-
Fluxos de caixa líquidos utilizados em atividades de investimento	-	-
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de financiamento	-	-
Efeitos da variação na taxa de câmbio sobre o caixa e equivalentes de caixa	-	-
Aumento líquido do caixa e equivalentes de caixa	-	-
Caixa e equivalentes de caixa no início do exercício	64	64
Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício	64	64

Demonstração das mutações no patrimônio líquido consolidado

	PATRIMÔNIO ATRIBUÍVEL AOS PROPRIETÁRIOS DA CONTROLADORA MUS\$	PARTICIPAÇÕES NÃO CONTROLADORAS MUS\$	PATRIMÔNIO TOTAL MUS\$
PATRIMÔNIO 2024			
1º de janeiro de 2024	93	-	93
Total do resultado integral	-	-	-
Total de transações com os acionistas	-	-	-
Saldos finais em 31 de dezembro de 2024	93	-	93
PATRIMÔNIO 2023			
1º de janeiro de 2023	88	-	88
Total do resultado integral	5	-	5
Total de transações com os acionistas	-	-	-
Saldos finais em 31 de dezembro de 2023	93	-	93



PEUCO FINANCE LIMITED

Demonstração da situação financeira

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
ATIVOS		
Total de ativos circulantes	-	-
Total de ativos não circulantes	-	-
Total de ativos	-	-
PASSIVOS E PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
PASSIVOS		
Total de passivos circulantes	-	-
Total de passivos não circulantes	-	-
Total de passivos	-	-
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	-	-
Total do patrimônio líquido	-	-
	-	-
Total do patrimônio líquido e passivos		

Demonstração do resultado consolidado por função

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
Lucro (Prejuízo) das atividades operacionais	-	-
Lucro (Prejuízo) antes do imposto	-	-
Despesa com imposto de renda	-	-
Lucro (Prejuízo) do exercício	-	-
Lucro (Prejuízo) atribuível aos proprietários da controladora	-	-
Lucro (Prejuízo) do exercício	-	-

TAM S.A. Y FILIALES

Demonstração da situação financeira

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
ATIVOS		
Total de ativos circulantes	2.575.407	2.441.250
Total de ativos não circulantes	1.495.062	1.798.452
Total de ativos	4.070.469	4.239.702
PASSIVOS E PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
PASSIVOS		
Total de passivos circulantes	1.919.471	2.042.204
Total de passivos não circulantes	637.571	985.169
Total de passivos	2.557.042	3.027.373
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	1.512.327	1.211.177
Participações não controladoras	1.100	1.152
Total do patrimônio líquido	1.513.427	1.212.329
Total do patrimônio líquido e passivos	4.070.469	4.239.702

Demonstração do resultado consolidado por função

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
Receitas de atividades ordinárias	6.313.297	5.794.599
Custo das vendas	(5.137.469)	(4.587.151)
Lucro (Prejuízo) das atividades operacionais	1.175.828	1.207.448
Lucro (Prejuízo) antes do imposto	714.397	739.480
Despesa com imposto de renda	(40.749)	1.303
Lucro (Prejuízo) do exercício	673.648	740.783
Lucro (Prejuízo) atribuível aos proprietários da controladora	673.327	740.476
Lucro (Prejuízo) atribuível às participações não controladoras	321	307
Lucro (Prejuízo) do exercício	673.648	740.783

Demonstração do resultado integral consolidado

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
Lucro (Prejuízo) do exercício	673.648	740.783
Outros componentes do resultado integral, antes de impostos	(390.371)	804.936
Total do resultado integral	283.277	1.545.719
RESULTADO INTEGRAL ATRIBUÍVEL A:		
Resultado integral atribuível aos proprietários da controladora	282.788	1.545.328
Resultado integral atribuível às participações não controladoras	489	391
Total do resultado integral	283.277	1.545.719



Demonstração dos fluxos de caixa consolidados – método direto

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
Fluxos de caixa líquidos provenientes das atividades operacionais	194.695	364.469
Fluxos de caixa líquidos utilizados em atividades de investimento	(352)	(31.311)
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de financiamento	(13.668)	(18.698)
Efeitos da variação na taxa de câmbio sobre o caixa e equivalentes de caixa	(110.436)	35.214
Aumento líquido do caixa e equivalentes de caixa	70.239	349.674
Caixa e equivalentes de caixa no início do exercício	733.807	384.133
Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício	804.046	733.807

Demonstração das mutações no patrimônio líquido consolidado

	PATRIMÔNIO ATRIBUÍVEL AOS PROPRIETÁRIOS DA CONTROLADORA MUS\$	PARTICIPAÇÕES NÃO CONTROLADORAS MUS\$	PATRIMÔNIO TOTAL MUS\$
PATRIMÔNIO 2024			
1º de janeiro de 2024	1.211.177	1.152	1.212.329
Total do resultado integral	282.788	489	283.277
Total de transações com os acionistas	18.362	(541)	17.821
Saldos finais em 31 de dezembro de 2024	1.512.327	1.100	1.513.427
PATRIMÔNIO 2023			
1º de janeiro de 2023	(734.515)	815	(733.700)
Total do resultado integral	1.545.335	391	1.545.726
Total de transações com os acionistas	400.357	(54)	400.303
Saldos finais em 31 de dezembro de 2023	1.211.177	1.152	1.212.329

TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.

Demonstração da situação financeira

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
ATIVOS		
Total de ativos circulantes	1.089.498	977.726
Total de ativos não circulantes	143.702	115.135
Total de ativos	1.233.200	1.092.861
PASSIVOS E PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
PASSIVOS		
Total de passivos circulantes	266.650	396.039
Total de passivos não circulantes	470.337	386.878
Total de passivos	736.987	782.917
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	496.213	309.944
Total do patrimônio líquido	496.213	309.944
Total do patrimônio líquido e passivos	1.233.200	1.092.861



Demonstração do resultado consolidado por função

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
Receitas de atividades ordinárias	1.319.335	1.110.860
Custo das vendas	(997.548)	(955.841)
Lucro (Prejuízo) das atividades operacionais	321.787	155.019
Lucro (Prejuízo) antes do imposto	361.382	153.438
Despesa com imposto de renda	(137.906)	(44.699)
Lucro (Prejuízo) do exercício	223.476	108.739
Lucro (Prejuízo) atribuível aos proprietários da controladora	223.476	108.739
Lucro (Prejuízo) do exercício	223.476	108.739

Demonstração do resultado integral consolidado

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
Lucro (Prejuízo) do exercício	223.476	108.739
Outros componentes do resultado integral, antes de impostos	(37.207)	(63.382)
Total do resultado integral	186.269	45.357
RESULTADO INTEGRAL ATRIBUÍVEL A:		
Resultado integral atribuível aos proprietários da controladora	186.269	45.357
Total do resultado integral	186.269	45.357

Demonstração dos fluxos de caixa consolidados – método direto

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$
Fluxos de caixa líquidos provenientes das atividades operacionais	(99.797)	(3.269)
Fluxos de caixa líquidos utilizados em atividades de investimento	-	-
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de financiamento	-	-
Efeitos da variação na taxa de câmbio sobre o caixa e equivalentes de caixa	9.683	4.489
Aumento líquido do caixa e equivalentes de caixa	(90.114)	1.220
Caixa e equivalentes de caixa no início do exercício	137.689	136.469
Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício	47.575	137.689

Demonstração das mutações no patrimônio líquido consolidado

	PATRIMÔNIO ATRIBUÍVEL AOS PROPRIETÁRIOS DA CONTROLADORA MUS\$	PARTICIPAÇÕES NÃO CONTROLADORAS MUS\$	PATRIMÔNIO TOTAL MUS\$
PATRIMÔNIO 2024			
1º de janeiro de 2024	309.944	-	309.944
Total do resultado integral	186.269	-	186.269
Saldos finais em 31 de dezembro de 2024	496.213	-	496.213
PATRIMÔNIO 2023			
1º de janeiro de 2023	264.587	-	264.587
Total do resultado integral	45.357	-	45.357
Saldos finais em 31 de dezembro de 2023	309.944	-	309.944



FAISAN FINANCE DAC

Demonstração da situação financeira

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$
ATIVOS	
Total de ativos circulantes	-
Total de ativos não circulantes	-
Total de ativos	-
PASSIVOS E PATRIMÔNIO LÍQUIDO	
PASSIVOS	
Total de passivos circulantes	-
Total de passivos não circulantes	-
Total de passivos	-
PATRIMÔNIO LÍQUIDO	
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	-
Total do patrimônio líquido	-
Total do patrimônio líquido e passivos	-

Demonstração do resultado consolidado por função

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$
Lucro (Prejuízo) das atividades operacionais	-
Lucro (Prejuízo) antes do imposto	-
Despesa com imposto de renda	-
Lucro (Prejuízo) do exercício	-
Lucro (Prejuízo) atribuível aos proprietários da controladora	-
Lucro (Prejuízo) do exercício	-

Demonstração do resultado integral consolidado

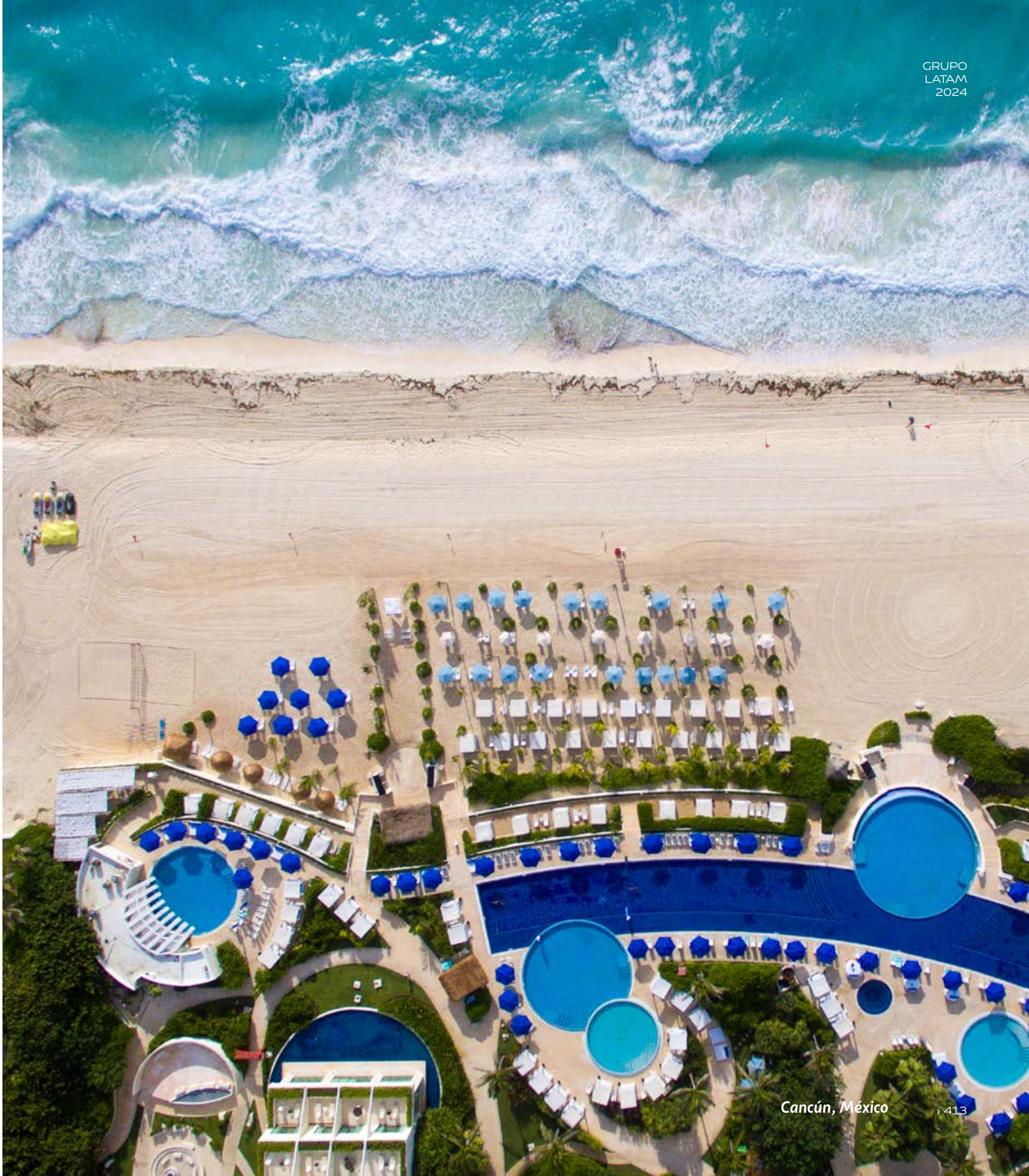
	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$
Lucro (Prejuízo) do exercício	-
Outros componentes do resultado integral, antes de impostos	-
Total do resultado integral	-
RESULTADO INTEGRAL ATRIBUÍVEL A:	
Resultado integral atribuível aos proprietários da controladora	-
Total do resultado integral	-

Demonstração dos fluxos de caixa consolidados – método direto

	EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$
Fluxos de caixa líquidos provenientes das atividades operacionais	-
Fluxos de caixa líquidos utilizados em atividades de investimento	-
Fluxos de caixa líquidos provenientes de (utilizados em) atividades de financiamento	-
Efeitos da variação na taxa de câmbio sobre o caixa e equivalentes de caixa	-
Aumento líquido do caixa e equivalentes de caixa	-
Caixa e equivalentes de caixa no início do exercício	-
Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício	-

Demonstração das mutações no patrimônio líquido consolidado

	PATRIMÔNIO ATRIBUÍVEL AOS PROPRIETÁRIOS DA CONTROLADORA MUS\$	PARTICIPAÇÕES NÃO CONTROLADORAS MUS\$	PATRIMÔNIO TOTAL MUS\$
PATRIMÔNIO 2024			
1º de janeiro de 2024	-	-	-
Total do resultado integral	-	-	-
Saldos finais em 31 de dezembro de 2024	-	-	-





JUSTIFICATIVA

Brasilia, Brasil

Análise comparativa e explicação das principais tendências:

DEMONSTRAÇÃO FINANCEIRA CONSOLIDADA

Apresentamos a seguir os principais indicadores financeiros da Demonstração Financeira Consolidada:

	31-12-2024	31-12-2023
INDICADORES DE LIQUIDEZ		
Liquidez corrente (vezes) (Ativo circulante em operação/passivo circulante)	0,62	0,74
Teste de acidez (vezes) (Fundos disponíveis/passivo circulante)	0,31	0,30
INDICADORES DE ENDIVIDAMENTO		
Indicadores de Endividamento Índice de endividamento (vezes):	8,70	12,63
(Pasivo no corrente / Patrimonio neto)	11,41	18,97
(Pasivo corriente + pasivo no corriente / Patrimonio neto)	20,11	31,60
Deuda corriente / Deuda total (%)	43,26	39,98
Deuda no corriente / Deuda total (%)	56,74	60,02
Cobertura de despesas financieras (EBIT / despesas financieras)	2,34	2,04
INDICADORES DE ATIVIDADE		
Ativos totais	15.253.365	14.667.315
Investimentos	1.419.875	863.839
Alienação de propriedade	97.303	46.524
INDICADORES DE RENTABILIDADE		
Os indicadores de lucratividade são calculados com base no patrimônio líquido e na renda atribuível aos proprietários da controladora.		
Retorno sobre o patrimônio líquido (lucro líquido / patrimônio líquido média)	1,66	2,36
Retorno sobre ativos (Lucro líquido/ativos médios)	0,07	0,04
Retorno médio sobre ativos operacionais (Lucro líquido / ativos operacionais *)	0,07	0,04
Retorno de dividendos (Dividendos pagos/ preço de mercado)	0,02	0,00

(*) Total de activos menos impuestos diferidos, cuentas del personal, inversiones permanentes y temporales.

Em 31 de dezembro de 2024, os ativos da empresa totalizavam MUS\$ 15.253.365, o que, em comparação com 31 de dezembro de 2023, representa um aumento de MUS\$ 586.050 (4,0%).

Os ativos circulantes da empresa diminuíram em MUS\$ 302.943 (7,2%) em relação ao final do ano de 2023. As diminuições foram observadas nos seguintes itens de linha: Contas a receber comerciais e outras para MUS\$ 222.203 (16,0%), Estoques circulantes para MUS\$ 154.350 (26,0%), Relacionados ao consumo para MUS\$ 396.668; Ajuste de conversão e outros para MUS\$ 309.334 compensados por aumentos nas compras em MUS\$ 552.251; Outros ativos financeiros, circulantes, para MUS\$ 107.524 (61,5%), Ativos não circulantes ou grupos de ativos para alienação classificados como mantidos para venda para MUS\$ 73.532 (71,6%); Impostos correntes para MUS\$ (6.755) (14,4%). Tudo isso é compensado por um aumento em Caixa e equivalentes de caixa de MUS\$ 243.027 (14,2%), explicado pela variação líquida na demonstração consolidada do fluxo de caixa da Companhia; Outros ativos não financeiros, circulantes, de MUS\$ 18.397 (9,9%) e Contas a receber de entidades relacionadas, circulantes, de MUS\$ 3 (10,7%).

O índice de liquidez da empresa apresentou queda de 0,74 vezes no final do ano de 2023 para 0,62 vezes no final de dezembro de 2024. Além disso, podemos observar que o índice de liquidez imediata aumentou de 0,30 vezes no final do ano de 2023 para 0,31 vezes no final de dezembro de 2024.

Os ativos não circulantes da Companhia aumentaram em MUS\$ 888.993 (8,5%) em relação ao final do ano de 2023. Os itens de linha de ativos não circulantes com aumentos são: Propriedade, Planta e Equipamentos em MUS\$ 1.095.567 (12,1%), o que é explicado por: adições de MUS\$ 1.254.173, adições e renegociações de ativos de direito de uso de MUS\$ 836.167, reclassificações e outras movimentações de MUS\$ 289.260; compensados por reduções originadas pela depreciação de MUS\$ 1.111.101 no ano e pela diferença de conversão de MUS\$ 172.932; Outros ativos financeiros não circulantes em MUS\$ 19.287 (55,9%) e Ativos fiscais diferidos em MUS\$ 5.767 (120,6%).

Tudo isso é compensado por reduções nas seguintes rubricas: Ativos intangíveis, exceto ágio, no valor de MUS\$ 151.816 (13,2%), originados principalmente pela variação negativa do ajuste de conversão de MUS\$ 203.259 e MUS\$ 72.555, correspondentes à amortização do exercício, compensados pelo

aumento nas adições de MUS\$ 124.266; Outros ativos não financeiros, no valor de MUS\$ 79.205 (47,0%), originados pela redução nos depósitos judiciais, no valor de MUS\$ 90.300, e Imposto sobre vendas, no valor de MUS\$ 6.853; ligeiramente compensados por outros pagamentos antecipados, no valor de MUS\$ 18.416; e Contas a receber, não circulante, no valor de MUS\$ 607 (4,7%).

Em 31 de dezembro de 2024, o passivo da empresa totalizou MUS\$ 14.542.036, o que, em comparação com 31 de dezembro de 2023, representa um aumento de MUS\$ 312.996 (2,2%).

O Passivo Circulante da Empresa aumentou em MUS\$ 602.707 (11,8%) em relação ao final do ano de 2023. Os aumentos foram observados nos seguintes itens de linha: Contas a pagar comerciais e outras, correntes, para MUS\$ 368.293 (20,9%), Outros passivos financeiros, correntes, para MUS\$ 39.150 (6,6%); Passivos fiscais, correntes, para MUS\$ 3.910; Outros passivos não financeiros, correntes, para MUS\$ 186.774 (5,7%) e Contas a pagar a entidades relacionadas, correntes, para MUS\$ 5.431 (73,0%). O acima é compensado pela redução de MUS\$ 851 (5,6%) em Outras provisões, correntes.

O indicador de endividamento do Passivo Circulante sobre o Patrimônio Líquido da Companhia no período ficou em 8,70 (12,63 em 31 de dezembro de 2023). O impacto do Passivo Circulante sobre a Dívida Total aumentou em 3,28 pontos percentuais, de 39,98% no final do ano de 2023 para 43,26% no final do período corrente.

O Passivo não circulante da Companhia diminuiu em MUS\$ 289.711 (24,1%), em comparação ao montante atingido até 31 de dezembro de 2023. As principais reduções foram observadas nas seguintes rubricas: Outros passivos não circulantes não financeiros para MUS\$ 208.692 (59,8%); Passivos fiscais diferidos para MUS\$ 69.682 (18,2%); e Outras provisões não circulantes para MUS\$ 302.890 (32,7%). Isso é compensado pelo aumento em Contas a pagar, não circulante, de MUS\$ 73.175 (17,5%), explicado principalmente pelo aumento na manutenção de aeronaves e motores de MUS\$ 84.869, compensado por outros efeitos líquidos de MUS\$ 11.694. Outros passivos financeiros não circulantes de MUS\$ 173.569 (2,7%) e provisões para benefícios a empregados de MUS\$ 44.809 (36,5%), explicados por um aumento de MUS\$ 88.112 relacionado à provisão para serviços correntes, compensado por uma redução de MUS\$ 10.778 nos benefícios pagos, perda atuarial de MUS\$ 21.769 e ajuste de conversão de MUS\$ 10.756.

Para melhor compreensão do aumento total de MUS\$ 214.263 em Outros passivos financeiros, considerando os aumentos de MUS\$ 40.694 e MUS\$ 173.569 nos segmentos circulante e não circulante, respectivamente, a tabela a seguir, excluindo o aumento dos contratos de derivativos de hedge em MUS\$ (1.544), apresenta os movimentos correspondentes aos fluxos de caixa e não fluxos de caixa:

OBRIGAÇÕES COM INSTITUIÇÕES FINANCEIRAS MUS\$	SALDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023 MUS\$	FLUXOS				MOVIMENTAÇÕES (FORA DO FLUXO)	SALDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 MUS\$
		OBTENÇÃO	PAGO			JUROS ACUMULADOS E OUTROS MUS\$	
		CAPITAL MUS\$	CAPITAL MUS\$	JUROS MUS\$	OUTROS FLUXOS MUS\$		
Empréstimos bancários	1.029.434	-	(1.089.000)	(167.026)	-	226.592	-
Obrigações garantidas	303.922	99.000	(28.938)	(19.908)	-	19.967	374.043
Outras obrigações garantidas	430.350	272.112	(330.870)	(39.066)	-	42.225	374.751
Obrigações junto ao público	1.302.838	1.378.948	(450.000)	(156.862)	(10.870)	175.249	2.239.303
Arrendamentos financeiros	901.546	-	(105.734)	(46.596)	-	50.557	799.773
Outros empréstimos	104	-	-	-	-	(104)	-
Passivos por arrendamentos	2.967.994	-	(344.038)	(288.176)	-	1.026.801	3.362.581
Obrigações totais junto a instituições financeiras	6.936.188	1.750.060	(2.348.580)	(717.634)	(10.870)	1.541.287	7.150.451

O indicador de endividamento do Passivo Não Circulante sobre o Patrimônio Líquido da empresa ficou em 11,41. O impacto do Passivo Não Circulante sobre a dívida total diminuiu 3,28 pontos percentuais, de 60,02% no final do ano de 2023 para 56,74% no final de dezembro de 2024.

O indicador de endividamento total sobre o patrimônio líquido da Companhia ao final de dezembro de 2024 é de 20,11, 11,49 menor que ao final de dezembro de 2023.

Até 31 de dezembro de 2024, cerca de 76% da dívida tem taxa fixa; a maior parte da dívida variável é indexada à taxa de referência com base no SOFR (50% até 31 de dezembro de 2023).

O Patrimônio Líquido atribuível aos proprietários da controladora aumentou em MUS\$ 272.965 (60,6%), passando de MUS\$ 450.302 em 31 de dezembro de 2023 para um Patrimônio Líquido de MUS\$ 723.267 em 31 de dezembro de 2024. Os principais efeitos correspondem a:

a) Outras reservas

Em 31 de dezembro de 2024, o item Outras reservas apresenta uma variação negativa de MUS\$ 410.915, explicada principalmente pelas variações negativas nas Reservas atuariais para Planos de Benefícios a Empregados de MUS\$ 20.855; uma reserva de conversão de MUS\$ 379.049 e Reservas relacionadas a atividades de hedge de MUS\$ 11.521, compensadas

pela variação positiva de MUS\$ 510 em Outras reservas.

a. Lucros/Prejuízos Acumulados (Lucro/Prejuízo Acumulado).

Em 31 de dezembro de 2024, os lucros retidos incluem lucros de MUS\$ 976.972 atribuíveis aos proprietários da empresa controladora e a provisão sobre os resultados de 2024 correspondente a 30% dos dividendos mínimos obrigatórios de MUS\$ 293.092.

Portanto, o resultado acumulado aumentou de um lucro de MUS\$ 464.411 em 31 de dezembro de 2023 para um lucro de MUS\$ 1.148.291 em 31 de dezembro de 2024.



DECLARAÇÃO DE RENDA CONSOLIDADA

Apresentamos a seguir os principais indicadores financeiros da Demonstração Financeira Consolidada.

Para os anos findos em 31 de dezembro

	2024 MUS\$	2023 MUS\$
Lucro operacional	13.033.712	11.789.182
Passageiros	11.233.287	10.215.148
Carga	1.599.756	1.425.393
Outros	200.669	148.641
Custos operacionais	(11.492.664)	(10.711.017)
Compensação	(1.738.474)	(1.583.337)
Combustível	(3.970.077)	(3.947.220)
Tarifas	(230.127)	(244.160)
Depreciação e Amortização	(1.447.656)	(1.205.373)
Outras taxas de arrendamento e de aterragem	(1.470.057)	(1.322.795)
Serviços de Passageiros	(331.918)	(271.838)
Leasing de aeronaves	(4.164)	(91.876)
Manutenção	(815.916)	(601.804)
Outros custos operacionais	(1.448.052)	(1.351.571)
Outros ganhos/(perdas)	(36.223)	(91.043)
Resultados Operacionais	1.541.048	1.078.165
Margem Operacional	11,8 %	9,1 %
Receitas Financeiras	142.411	125.356
Custos financeiros	(881.950)	(698.231)
Diferença F/X	172.917	85.891
Lucros expressos em unidades ajustadas pela	19.508	5.311

	2024 MUS\$	2023 MUS\$
Ganho/(perda), antes de impostos e participação	993.934	596.492
Impostos	(16.489)	(14.942)
Ganho/(perda), antes da participação minoritária	977.445	581.550
Atribuível a:		
Ganho/(perda) atribuível aos proprietários da empresa-mãe	976.972	581.831
Ganho/(perda) atribuível a interesses não controladores	473	(281)
Margem Líquida	7,5 %	4,9 %
Taxa de imposto efetiva	(1,7) %	(2,5) %
Total de ações, básico	604.437.877.587	604.437.869.545
Ganho básico por ação (US\$)	0,001616	0,000963
Total de ações, diluídas	604.441.789.335	604.441.789.335
Lucro diluído por ação (US\$)	0,001616	0,000963
EBITDA (*)	3.181.129	2.374.740

(*) EBITDA = Lucro do período + Impostos + Juros líquidos + Depreciação e Amortização.

Em 31 de dezembro de 2024, a empresa controladora relatou um ganho de MUS\$ 976.972, traduzindo-se em uma variação positiva de MUS\$ 395.141 vs. o lucro do ano anterior de MUS\$ 581.831. A margem líquida para o ano fiscal fixou-se em 7,5% em 2024 e 4,9% durante 2023.

O resultado operacional de 2024 apresenta um ganho de MUS\$ 1.541.048 que, comparado ao ganho de MUS\$ 1.078.165 até 31 de dezembro de 2023, representa uma variação equivalente a 42,9%. A margem operacional apresentou uma variação positiva de 2,7 pontos percentuais em relação ao exercício de 2023, atingindo 11,8%, impulsionada principalmente por um bom desempenho no negócio de passageiros .

O lucro operacional até 31 de dezembro de 2024 aumentou 10,6% em relação ao mesmo período de 2023, totalizando MUS\$ 13.033.712. Esse aumento se deve em grande parte a um aumento de 10,0% nas Receitas de PAX e 12,2% nas Receitas de Carga, enquanto Outras Receitas apresentaram variação positiva de 35,0%. O efeito da depreciação do Real Brasileiro representa Receitas Ordinárias menores em cerca de US\$ 278 milhões.

As receitas da PAX totalizaram MUS\$ 11.233.287, o que, comparado aos MUS\$ 10.215.148 reportados até 31 de dezembro de 2023, se traduz em um aumento de 10,0%. Essa variação se deve a um aumento de 16,8% na demanda medida em RPK e a um aumento de 1,2% no fator de carga, que atingiu 84,3% — 1,2 ponto percentual a mais do que no ano fiscal de 2023 — parcialmente compensado por uma queda de 5,8% no rendimento.

Em 31 de dezembro de 2024, as receitas de carga atingiram MUS\$ 1.599.756, o que representa um aumento de 12,2% em comparação a 2023; esse aumento foi devido principalmente a um aumento de 16,9% no tráfego medido em RTK e um aumento de 4,0% no rendimento.

Outras receitas cresceram em MUS\$ 52.028, principalmente devido à maior receita reconhecida de resgates de produtos não aéreos no programa Latam Pass, serviços turísticos e ao acordo de code-share com a Iberia, que possibilita oferecer mais opções de voos entre a Espanha e a América do Sul.

Até 31 de dezembro de 2024, os Custos Operacionais totalizaram MUS\$ 11.492.664, o que, em comparação com o ano fiscal de 2023, se traduz em um aumento de 7,3%, equivalente a MUS\$ 781.647. Por outro lado, o custo unitário por ASK diminuiu 6,8%. Além disso, o efeito da depreciação do Real Brasileiro nesta rubrica se traduz em custos menores em aproximadamente US\$ 172 milhões. As variações dos itens são explicadas da seguinte forma:

a) A remuneração e os benefícios aumentaram em MUS\$ 155.137, principalmente devido a maiores despesas com tripulação e pessoal do aeroporto, juntamente com um aumento de 9% no número médio de funcionários em 2024.

b) O combustível aumentou 0,6%, equivalente a MUS\$ 22.857. Esse aumento corresponde principalmente ao crescimento de 13,6% no consumo medido em galões, compensado por preços médios sem hedge 12,2% menores. Em 2024, a Companhia reconheceu uma perda de MUS\$ 18.139 devido a hedges de combustível, em comparação com um lucro de MUS\$

15.688 em 2023.

c) As comissões dos agentes mostram uma redução de MUS\$ 14.033, como resultado do mix de penetração digital, que prioriza e incentiva as vendas diretas.

d) A depreciação e amortização aumentaram em MUS\$ 242.283, equivalente a 20,1% — variação explicada principalmente pela utilização de uma frota mais nova e um maior número médio de aeronaves até 31 de dezembro de 2024 em comparação a 2023.

e) Outros arrendamentos e taxas de aviação aumentaram em MUS\$ 147.262, principalmente nos custos de taxas aeroportuárias e serviços de manuseio, impactados por uma maior operação e utilização de aeronaves maiores, atualizações de taxas em aeroportos nacionais e internacionais e os efeitos de reajustes inflacionários durante 2024.

f) Os Serviços de Passageiros apresentam custos mais elevados em MUS\$ 60.080, o que se traduz numa variação de 22,1%, explicada principalmente pelo aumento dos custos com alimentação e serviços de bordo, devido ao crescimento da procura, o que se traduz num aumento de 11% no número de passageiros transportados, principalmente no segmento internacional.

g) O Leasing de Aeronaves apresenta custos menores de MUS\$ 87.712, devido a uma redução significativa no número de aeronaves na modalidade PBH (power by the hour), como resultado do vencimento de quase todos os contratos, restando apenas uma aeronave nessa modalidade no final de 2024. O Leasing de Aeronaves inclui os custos associados aos pagamentos de leasing PBH para contratos que foram modificados

pela incorporação dessa estrutura. Para esses contratos que incluem pagamentos variáveis com base em tempos de voo (PBH) no início do período e, após isso, têm taxas fixas, um ativo por direito de uso e um passivo de leasing foram reconhecidos para esses valores na data da modificação do contrato. Essas somas continuam a ser amortizadas de forma linear durante o prazo do leasing a partir da data da modificação do contrato, mesmo que no início tenham um período de pagamento variável. Portanto, e em decorrência da aplicação da política contábil de arrendamento, o resultado do período inclui tanto a despesa de arrendamento para pagamentos variáveis (Aircraft Leasing) quanto a despesa decorrente da amortização do ativo por direito de uso incluído na linha de depreciação e os juros sobre o passivo de arrendamento.

h) A manutenção mostra custos mais altos de MUS\$ 214.112, como resultado de uma frota média maior e aumentos na operação e nos ciclos de passageiros e carga. Além disso, houve aumento nos custos de escalada associados a mudanças nas cadeias de suprimentos, bem como o custo de devolução de certas aeronaves.

i) Outras Despesas Operacionais aumentaram em MUS\$ 96.481, principalmente devido ao efeito de maiores custos variáveis de tripulação, sistemas de reservas, vendas e publicidade, que são resultado do crescimento da operação durante 2024.

j) Outros ganhos/(perdas) totalizaram um resultado negativo de MUS\$ 36.223 em 31 de dezembro de 2024, o que é explicado principalmente por maiores despesas relacionadas a processos trabalhistas

na Argentina; além disso, este item inclui outros relacionados a operações não circulantes, ajustes de valor justo e outros efeitos não recorrentes.

A receita financeira totalizou MUS\$ 142.411, o que, comparado aos MUS\$ 125.356 do ano anterior, representa uma receita maior em MUS\$ 17.055, principalmente devido ao maior nível de caixa e equivalentes de caixa em comparação a 2023, que foram investidos principalmente em depósitos bancários a prazo.

Os custos financeiros aumentaram 26,3%, traduzindo-se em MUS\$ 183.719 em 31 de dezembro de 2024. Essa variação é principalmente o efeito de um ambiente de altas taxas médias de juros, custos únicos relacionados ao pré-pagamento da dívida do Capítulo 11 em outubro de 2024, bem como um aumento nos arrendamentos operacionais da frota devido a um maior número de aeronaves durante o ano atual.

ANÁLISE E EXPLICAÇÃO DO FLUXO DE CAIXA LÍQUIDO CONSOLIDADO GERADO PELAS ATIVIDADES DE OPERAÇÃO, INVESTIMENTO E FINANCIAMENTO

O Fluxo de Caixa Operacional até 31 de dezembro de 2024 apresenta uma variação positiva de MUS\$ 842.759 vs. o mesmo período do ano anterior, devido à variação positiva em Receitas de vendas de bens e serviços prestados por MUS\$ 640.463, Outras receitas de atividades operacionais por MUS\$ 43.058, Pagamentos a fornecedores por bens e serviços prestados, cujas variações são devidas a menores pagamentos efetuados por MUS\$ 231.259, e Outras entradas e saídas de caixa por MUS\$ 142.499. O acima é compensado por variações negativas de MUS\$ 25.060 em Impostos de renda pagos, Pagamentos a e em nome de funcionários por MUS\$ 115.129 e Outros pagamentos por atividades operacionais por MUS\$ 74.331.

A variação positiva de MUS\$ 142.499 em Outras entradas e saídas de caixa do Fluxo de Caixa das

Atividades Operacionais deve-se principalmente à variação de MUS\$ 18.852 em Derivativos de Hedge, maiores recuperações associadas a Garantias de MUS\$ 68.668, explicadas principalmente por recuperações associadas a garantias de seguro de responsabilidade civil de MUS\$ 41.000; garantias associadas a fornecedor de processamento e cobrança de pagamentos financeiros de MUS\$ 15.500, garantias aeroportuárias de MUS\$ 15.482, depósitos judiciais de MUS\$ 70.705 e recuperação de seguro de garantia de motor de MUS\$ 9.788 correspondente a um incidente na Colômbia, compensado pela variação negativa de MUS\$ 3.760 em Impostos sobre transações financeiras, Fundos recebidos associados a adiantamentos restritos de MUS\$ 20.572 e Taxas e impostos bancários de MUS\$ 1.182.

O Fluxo de Caixa das Atividades de Investimentos apresenta uma variação negativa de MUS\$ 510.161 em comparação ao mesmo período do ano anterior, principalmente devido às variações negativas em Compras de Propriedade, Planta e Equipamentos por MUS\$ 529.676 devido a maiores compras de

aeronaves por MUS\$ 395.402, Pagamentos de Pré-entrega (PDP) por MUS\$ 142.390, manutenção por MUS\$ 24.569 e melhorias de cabine por MUS\$ 44.659, compensados por menores compras de peças de reposição por MUS\$ 66.702 e rotativos por MUS\$ 21.344; Compras de ativos intangíveis por MUS\$ 26.360 e Outras entradas (saídas) de caixa por MUS\$ 24.789. O acima é compensado por variações positivas em Juros recebidos por MUS\$ 19.885; Os valores da venda de propriedades, instalações e equipamentos por MUS\$ 50.779 foram associados principalmente a maiores vendas de aeronaves por MUS\$ 61.361 e compensados por menores vendas de motores por MUS\$ 10.583.

O Fluxo de Caixa das Atividades de Financiamento apresenta uma variação negativa de MUS\$ 414.646, em comparação ao mesmo período do ano anterior, o que é explicado principalmente pelas variações negativas em Juros pagos de MUS\$ 123.400, principalmente associadas a maiores pagamentos do Term Loan B (TLB), maiores taxas de juros em 2024 (SOFR) e ao fim do período de energia por hora (PBH),



MUS\$ 174.838 em Dividendos pagos (ver nota 34 (c)), MUS\$ 118.680 em pagamentos de passivos de arrendamento associados a novos contratos e ao fim do período de energia por hora (PBH) para a maior parte da frota operacional, Outras entradas (saídas) de caixa de MUS\$ 85.274, principalmente associadas ao pagamento único de taxas resultantes da extensão da linha de crédito rotativo (RCF) e MUS\$ 1.662.537 em pagamentos de empréstimos, principalmente explicados pela MUS\$1.080.750 de pré-pagamento de empréstimos bancários e MUS\$450.000 de títulos garantidos. Essas variações são compensadas pela variação positiva na garantia de empréstimos de longo prazo para MUS\$1.750.060, principalmente devido à emissão de títulos garantidos.

Por fim, o fluxo de caixa líquido da Companhia até 31 de dezembro de 2024, antes dos efeitos das diferenças cambiais, apresenta variação negativa de MUS\$ 82.048, em relação ao mesmo período do ano anterior.

ANÁLISE DE RISCO FINANCEIRO

O objetivo do programa global de gestão de riscos da Empresa é minimizar os efeitos adversos dos riscos financeiros que afetam a empresa.

● **Risco de mercado**

Dada a natureza de seus negócios, a Companhia está exposta a fatores de mercado, tais como: (i) risco de preço de combustível, (ii) risco de taxa de câmbio e (iii) risco de taxa de juros.

i. Risco do preço do combustível

Para realizar suas operações, a Companhia adquire combustível conhecido como USGC 54 Jet Fuel, que está sujeito a variações nos preços internacionais de combustíveis.

Para se proteger contra a exposição ao risco de combustível, a Companhia negocia instrumentos derivativos (Swaps e Opções) cujos ativos subjacentes podem ser diferentes do Combustível de Aviação, sendo possível fazer hedge em petróleo bruto West Texas Intermediate (“WTI”), petróleo bruto Brent (“BRENT”) e Óleo de Aquecimento Destilado (“HO”), que podem estar intimamente relacionados ao Combustível de Aviação e podem ter maior liquidez.

Em 31 de dezembro de 2024, a Companhia reconheceu MUS\$ 18.140 em perdas com hedges de combustível, líquidos de prêmios sobre o custo das vendas do período. Parte dos spreads resultantes entre o menor e o maior valor de mercado desses contratos é reconhecida como um componente de reservas de hedge no patrimônio líquido da empresa.

Em 31 de dezembro de 2024, o valor de mercado das posições de hedge de combustível totalizou MUS\$ 7.747. Em 31 de dezembro de 2023, o valor de mercado das posições de hedge de combustível totalizou MUS\$ 22.136.

ii. Risco cambial

A moeda funcional, também utilizada na apresentação das Demonstrações Financeiras da Controladora, é o dólar americano; portanto, os riscos cambiais transacionais e de conversão são decorrentes

principalmente das atividades operacionais do negócio, bem como das atividades estratégicas e contábeis da empresa, que são apresentadas em unidades monetárias diferentes da moeda funcional.

As Afiliadas da LATAM também estão expostas ao risco cambial, cujo impacto afeta o Resultado Consolidado da Companhia.

A maior exposição ao risco cambial da LATAM advém da concentração dos negócios no Brasil, uma vez que são majoritariamente denominados em Reais (R\$), e são administrados ativamente pela Companhia.

A Companhia minimiza a exposição ao risco cambial por meio da contratação de instrumentos derivativos ou por meio de hedges naturais ou da execução de transações internas.

Em 31 de dezembro de 2024, a Companhia reconheceu um ganho de MUS\$ 9.953 de derivativos de hedge cambial líquido de prêmios, refletido no spread cambial. No final de dezembro de 2023, a Companhia reconheceu perdas de MUS\$ 10.156 para derivativos de hedge cambial líquido de prêmios refletidos no spread cambial.

Em 31 de dezembro de 2024, a Companhia detém MUS\$ 165.000 em derivativos FX em circulação registrados como hedges. Em 31 de dezembro de 2023, a Companhia detém MUS\$ 404.000 em derivativos FX em circulação registrados como hedges.

Em 31 de dezembro de 2024, o valor de mercado das posições de hedge cambial totalizou MUS\$ 3.142. Em 31 de dezembro de 2023, o valor de mercado das posições de hedge cambial totalizou MUS\$ (1.544).

iii. Risco de taxa de juros

A Companhia está exposta a variações nas taxas de juros dos mercados, afetando os fluxos de caixa futuros de seus ativos e passivos financeiros atuais e futuros.

A Companhia está exposta principalmente à Taxa de Financiamento Overnight Garantida (“SOFR”) e outras taxas de juros menos relevantes, como os Certificados de Depósitos Interbancários (“CDI”).

Em 31 de dezembro de 2024, 76% (50% até 31 de dezembro de 2022) da dívida está fixada contra flutuações da taxa de juros.

Durante o ano fiscal encerrado em 31 de dezembro de 2024, a Companhia não reconheceu perdas de prêmios pagos e outros conceitos. Em 31 de dezembro de 2023, a Companhia reconheceu perdas de MUS\$(1.810) de prêmios pagos e outros itens. Em 31 de dezembro de 2024, o valor das posições de derivativos de taxa de juros da Companhia correspondentes a arrendamentos operacionais para fixar o arrendamento de futuras chegadas de aeronaves totalizava MUS\$4.676, enquanto no final de dezembro de 2023, a Companhia não detinha posições atuais de derivativos de taxa de juros.

Em 31 de dezembro de 2024, a Companhia reconheceu um aumento no ativo de direito de uso do vencimento de derivativos relacionados a arrendamentos de aeronaves por US\$ 82.000. Em 31 de dezembro de 2024, a Companhia reconheceu uma despesa menor de depreciação do ativo de direito de uso de MUS\$ 1.919.

AMBIENTE ECONÓMICO

As estimativas atualizadas para 2024 e anos futuros são baseadas em condições semelhantes às apresentadas nas previsões de outubro. Naquela época, foi dito que os desequilíbrios cíclicos devem ser gradualmente absorvidos, com a atividade econômica nas principais economias se tornando mais alinhada com seu potencial. As previsões atualizadas refletem os movimentos recentes do mercado e o efeito do aumento da incerteza em torno das políticas comerciais. Espera-se que isso seja temporário e seus efeitos se materializem dentro de um ano. Os preços das commodities de energia também devem diminuir em 2025, mais do que a estimativa anterior. Isso reflete uma queda nos preços do petróleo que é parcialmente impulsionada pela fraca demanda da China e grande oferta de países fora da OPEP+ (Organização dos Países Exportadores de Petróleo e outros países não membros, incluindo a Rússia). Essa queda nos preços é compensada por um aumento nos preços do gás, relacionado a temperaturas mais baixas do que o esperado em certas regiões e interrupções no fornecimento. Somam-se a isso os conflitos no Oriente Médio.

Em sua última previsão em janeiro, o Fundo Monetário Internacional (FMI) estima o crescimento global em 3,2% em 2024 e 3,3% em 2025 — uma revisão para cima de 0,1 ponto percentual para o último em relação à previsão de outubro. Para 2026, o crescimento deve atingir 3,3%. Quanto à inflação, espera-se que atinja 5,7% em 2024, caindo para 4,2% no ano seguinte e diminuindo ainda mais para 3,5% em 2026. Ambos os números, para 2025 e 2026, foram revisados para baixo em 0,1 ponto percentual.

O FMI estima que as economias desenvolvidas crescerão 1,7% em 2024, 1,9% em 2025 e 1,8% em 2026. A previsão para 2025 foi revisada para cima em relação ao número de outubro. Na frente dos EUA, o crescimento para 2025 foi revisado para cima em 0,5 ponto percentual para 2,7%, antes de cair para 2,1% em 2026. Quanto à zona do euro, o FMI prevê um crescimento modesto de 0,8% para 2024, enquanto para 2025 o crescimento deve ser de 1,0% e 1,4% em 2026. O número de 2025 inclui uma revisão para baixo de 0,2 ponto percentual da estimativa de outubro, parcialmente explicada pelas tensões geopolíticas que continuam impactando a região.

Quanto às economias emergentes, uma tendência semelhante é esperada para os próximos anos, com crescimento de 4,2% em 2024 e 2025 e 4,3% em 2026. Isso ocorre devido a um ligeiro aumento na atividade econômica da China, graças a um pacote fiscal anunciado em novembro, compensando o efeito negativo sobre o investimento devido ao aumento da incerteza nas políticas comerciais e no mercado imobiliário.

Para a América Latina e o Caribe, o FMI projeta que o crescimento aumentará de 2,4% estimados em 2024 para 2,5% em 2025 e 2,7% em 2026. Esses números estavam em linha com os da previsão de outubro. A economia do Brasil deve crescer 3,7% em 2024 e 2,2% em 2025 e 2026.



DECLARAÇÃO JURAMENTADA

Em nossa qualidade de conselheiros e CEO da LATAM Airlines Group S.A., declaramos sob juramento a nossa responsabilidade com relação a veracidade de toda a informação contida no Relatório Integrado LATAM 2024.

DocuSigned by:
IGNACIO JAVIER CUETO PLAZA
EFC129CF0D1D48B...

IGNACIO CUETO PLAZA
*Presidente do Conselho
de Administração*

DocuSigned by:
Bornah Moghbel
6B016B576E84492...

BORNAH MOGHBEL
*Vice-Presidente do Conselho
de Administração*

DocuSigned by:
[Signature]
E70F7706B34F4DF...

ENRIQUE CUETO PLAZA
Conselheiro

DocuSigned by:
Frederico Curado
0F711BE38636425...

FREDERICO CURADO
Conselheiro

Signed by:
William de Wulf
74B611313BF349A...

WILLIAM DE WULF
Conselheiro

DocuSigned by:
Michael Neruda
07669E7BD69146F...

MICHAEL NERUDA
Conselheiro

DocuSigned by:
Alex Wilcox
4D5E78E946314F6...

ALEXANDER D. WILCOX
Conselheiro

DocuSigned by:
ROBERTO ALVO
2D35377492ED44C...

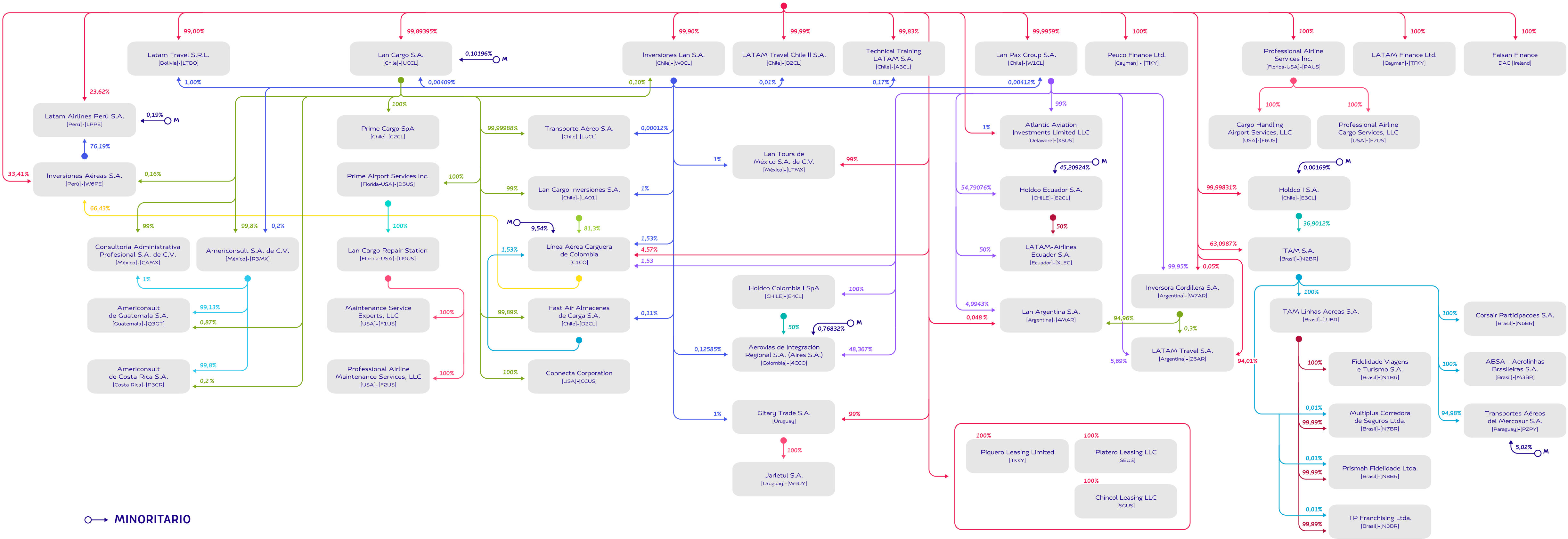
ROBERTO ALVO MILOSAWLEWITSCH
CEO



ESTRUTURA DA EMPRESA

NCG 519: 6.5.1.X SUBSIDIARIAS Y ASOCIADAS

LATAM Airlines Group S.A. [Chile]-[LACL]



CRÉDITOS E INFORMAÇÕES CORPORATIVAS

Créditos

Coordenação

Grupo LATAM – Relacionamento com Investidores
Grupo LATAM – Sustentabilidade
Grupo LATAM – Comunicações Externas

Conteúdo e design

SustainaLab
Texto: Isidora Barberis Ayala
Supervisão editorial e indicadores GRI: SustainaLab
Projecto gráfico: Panal.cl
Diagramação: Panal.cl

Fotografia

Archivo Grupo LATAM

Informações corporativas

Escritórios Principais

Avenida Presidente Riesco 5711, piso 19, Las Condes
Región Metropolitana – Chile
Tel.: (56) 2 2565 3844

Código de ações

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

Consultas de investidores

Investor Relations | LATAM Airlines Group S.A.
Avenida Presidente Riesco 5711, piso 20, Las Condes
Región Metropolitana – Chile
Tel.: (56) 2 2565 3844
E-mail: InvestorRelations@latam.com

Consultas de accionistas

Depósito Central de Valores
Avenida Los Conquistadores 1730, piso 24, Providencia
Región Metropolitana – 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.: General +1 (800) 990-1135
Tel.: Fuera de Estados Unidos (651) 453-2128
Tel.: Global Invest Direct (800) 428-4237

Banco custodiante de ADRs

Banco Santander Chile Bandera 140, Santiago
Región Metropolitana – Chile
Departamento de Custodia
Tel.: (56) 2 2320 3320

Auditores independientes

PricewaterhouseCoopers Consultores Auditores y Compañía Limitada
Avenida Andrés Bello 2711, piso 5, Providencia
Región Metropolitana – Chile
Tel.: (56) 2 2940 0000





2024

WWW.LATAMAIRLINES.COM