



# MEMORIA ANUAL GRUPO LATAM





# ÍNDICE

03 PRESENTACIÓN

- 07 Destacados
- 09 Carta del CEO

13 QUIÉNES SOMOS

- 14 Grupo LATAM
- 16 Propósito
- 17 Estrategia
- 18 Modelo de generación de valor
- 19 Un recorrido por la historia
- 21 Premios y reconocimientos

23 NUESTRO NEGOCIO

- 25 Contexto de la industria
- 26 Resultados financieros
- 28 Perfil de deuda
- 29 Plan de inversión
- 31 Información bursátil

32 GOBIERNO CORPORATIVO

- 34 Estructura de propiedad
- 40 Directorio
- 49 Organigrama
- 50 Principales ejecutivos
- 55 Directrices corporativas
- 67 Relación con grupos de interés
- 70 Políticas financieras

75 OPERACIONES

- 77 Operación de pasajeros
- 79 Operación de carga
- 83 Joint Venture con Delta Air Lines
- 84 Flota

89 CLIENTES

- 91 Operación de pasajeros
- 100 Operación de carga
- 102 Innovación
- 103 Tecnología, ciberseguridad y protección de datos

111 EMPLEADOS

- 112 Quién hace al grupo LATAM
- 115 Gestión del talento
- 121 Diversidad e inclusión

124 COMPROMISO CON LA SOSTENIBILIDAD

- 125 Estrategia de sostenibilidad
- 132 Gestión ambiental
- 140 Gestión del cambio climático
- 151 Economía circular
- 159 Valor compartido

163 SEGURIDAD

- 165 Seguridad de los clientes
- 171 Seguridad laboral
- 177 Seguridad de la aviación civil y patrimonial

181 PROVEEDORES

- 182 Gestión de la cadena de abastecimiento
- 186 Selección y evaluación de proveedores
- 194 Lineamientos
- 195 Políticas de pago

197 ACERCA DE LA MEMORIA

- 198 Análisis de materialidad doble
- 201 Índices de contenidos GRI y SASB
- 206 Índice de contenidos NCG N°519
- 207 Glosario
- 208 Verificaciones externas

210 ANEXOS

- 211 Quiénes somos
- 216 Gobierno Corporativo
- 225 Nuestro negocio
- 260 Proveedores
- 261 Compromiso con la sostenibilidad
- 273 Empleados
- 284 Acerca de la memoria

288 INFORMES FINANCIEROS

- 289 Estados financieros
- 382 Filiales y coligadas
- 420 Análisis razonado
- 428 Declaración jurada
- 429 Malla societaria



# 01

\_PRESENTACIÓN

07 DESTACADOS

09 CARTA DEL CEO





# PRÓLOGO

NCG 519: 12. INFORMES FINANCIEROS  
GRI 2-2 Y 2-3

*En esta Memoria Integrada, LATAM Airlines Group S.A. da a conocer sus principales avances y desafíos en 2024, considerando los distintos ámbitos del negocio (económico, social y ambiental), así como las relaciones con sus grupos de interés.*

En esta línea, la información proporcionada comprende el período del 1 de enero de 2024 al 31 de diciembre de 2024 y cumple con los requisitos de la Norma de Carácter General (NCG) N°519 de la Comisión para el Mercado Financiero (CMF) de Chile, que modificó la NCG N°461 y la NCG N°30, en sus requerimientos de información de sostenibilidad y gobierno corporativo en las memorias anuales.

Además, la información sobre sostenibilidad incluye las métricas definidas por el *Sustainability Accounting Standards Board (SASB)* para la industria de transportes, específicamente el sector de aerolíneas. Asimismo, considera el *Global Reporting Initiative (GRI)*, reconocido globalmente como un estándar clave para la divulgación de sostenibilidad. Igualmente, incorpora indicadores

del Cuestionario de Sostenibilidad Corporativa (CSA, por sus siglas en inglés) de S&P Global y Ecovadis, los cuales son completados anualmente de manera voluntaria por el grupo LATAM.

Cabe indicar que, los Estados Financieros Consolidados de LATAM Airlines Group S.A., los cuales contemplan la situación financiera al 31 de diciembre de 2023 y 2024, son parte esencial de esta Memoria Integrada y fueron auditados externamente por PricewaterhouseCoopers (PwC). Estos, están disponibles a partir de la página 289 y, pueden ser consultados en los sitios web de la CMF y de Relaciones con Inversionistas del grupo LATAM, junto con esta Memoria Integrada, a partir de marzo de 2025.





CONVENCIONES

Moneda y Cambio

LATAM Airlines Group S.A. mantiene registros contables y elabora sus estados financieros en dólares estadounidenses (US\$). En tanto, algunas de sus filiales utilizan pesos chilenos (CLP\$), pesos colombianos (COP\$) o reales brasileños (BRL\$). No obstante, sus Estados Financieros Consolidados incluyen los resultados de sus filiales convertidos a US\$.

Por su parte, en conformidad con la Normas Internacionales de Contabilidad (IASB, por sus siglas en inglés), los activos y pasivos consideran el tipo de cambio del final del periodo. A su vez, las cuentas de ingresos y gastos toman en cuenta el tipo de cambio a la fecha de la transacción, sin embargo, puede ser adoptado un tipo de cambio mensual en caso de que las tasas no tengan una gran variación.

Nombres

Las referencias a “LATAM”, “LATAM Airlines Group”, la “Compañía” o la “controladora” pertenecen a LATAM Airlines Group S.A., y las referencias a “el grupo LATAM”, o el “grupo” se refieren a LATAM Airlines Group S.A. y sus afiliadas consolidadas, tanto de pasajeros como de carga. Estas corresponden a Transporte Aéreo S.A. (LATAM Airlines Chile); LATAM Airlines Perú S.A. (LATAM Airlines Perú); Aerolane, Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A. (LATAM Airlines Ecuador); LAN Argentina S.A. (LATAM Airlines Argentina, anteriormente Aero 2000 S.A.); Aerovías de Integración Regional, Aires S.A. (LATAM Airlines Colombia); TAM S.A. (TAM o LATAM Airlines Brasil); Transporte Aéreos del Mercosur S.A. (LATAM Paraguay); y las filiales cargueras, que son: LAN Cargo S.A. (LATAM Cargo); Línea Aérea Carguera de Colombia S.A. (LANCO o LATAM Cargo Colombia); y Aerolinhas Brasileiras S.A. (ABSA o LATAM Cargo Brasil).

Otras menciones a LATAM, de acuerdo con el contexto, se refieren a la marca LATAM, la cual fue lanzada en 2016 e integra, bajo un nombre reconocido internacionalmente, todas las marcas afiliadas, como son LATAM Airlines Chile, LATAM Airlines Perú, LATAM Airlines Argentina, LATAM Airlines Colombia, LATAM Airlines Ecuador y LATAM Airlines Brasil.

● Filiales de carga

Esta mención se refiere al conjunto de operadores de carga, es decir, LAN Cargo S.A. (LATAM Cargo), Línea Aérea Carguera de Colombia S.A. (LANCO o LATAM Cargo Colombia) y Aerolinhas Brasileiras S.A. (ABSA o LATAM Cargo Brasil).

● LAN

Las menciones de LAN se refieren a LAN Airlines S.A., actualmente LATAM Airlines Group S.A. Esto se debe a circunstancias y hechos ocurridos antes de la fecha en que se completara la asociación entre LAN Airlines S.A. y TAM S.A.

● TAM

A no ser que el contexto requiera otra forma, las menciones de TAM se refieren a TAM S.A. y sus filiales consolidadas, incluyendo a TAM Linhas Aéreas S.A. (TLA), que opera bajo el nombre de LATAM Airlines Brasil, Fidelidade Viagens e Turismo Limited (TAM Viagens) y Transportes Aéreos Del Mercosur S.A.

Verificación independiente

NCG 519 9.2 VERIFICACIÓN INDEPENDIENTE  
GRI 2-5

Los contenidos e indicadores asociados a los estándares del *Sustainability Accounting Standards Board (SASB)*, *Global Reporting Initiative (GRI)* y los sugeridos por el Cuestionario de Sostenibilidad Corporativa (CSA) de S&P Global fueron sometidos a verificación externa por PricewaterhouseCoopers (PwC), lo que garantiza una evaluación independiente, exhaustiva e integral.

En tanto, el conjunto de información que ha sido verificada y los estándares utilizados para cada métrica se señalan en las cartas entregadas por los auditores, disponibles en las páginas 208 y 209.







**Guía para leer la memoria**

En esta Memoria Integrada, el grupo LATAM presenta la información correspondiente a cada estándar utilizado, organizada según las etiquetas que se detallan a continuación. Además, para facilitar el acceso a la información, se incluye un consolidado de métricas en dos índices de contenido específico, disponibles en las páginas 201 y 206.

**NCG 519**  
Contenidos de la Norma de Carácter General N° 519 (que modificó la N° 461) y aplica a las memorias anuales chilenas.

**SASB**  
Contenidos para la industria de transportes, específicamente el sector de aerolíneas del Sustainability Accounting Standards Board (SASB).

**GRI**  
Contenidos del estándar internacional Global Reporting Initiative (GRI).

**CSA**  
Contenidos sugeridos por la Evaluación de Sostenibilidad Corporativa 2024 de S&P Global.

**Más información**

**GRI 2-3**  
Cualquier sugerencia, observación y/o duda con respecto a esta Memoria Integrada puede ser enviada a los correos electrónicos:  
investorrelations@latam.com  
sostenibilidad@latam.com



DESTACADOS

DESEMPEÑO  
FINANCIERO

INGRESOS TOTALES

US\$13.034 MILLONES

+10,6% VS.2023

EBITDAR AJUSTADO

US\$3.108 MILLONES

+22,7% VS. 2023

UTILIDAD NETA

US\$977 MILLONES

+67,9% VS. 2023

Hitos financieros 2024

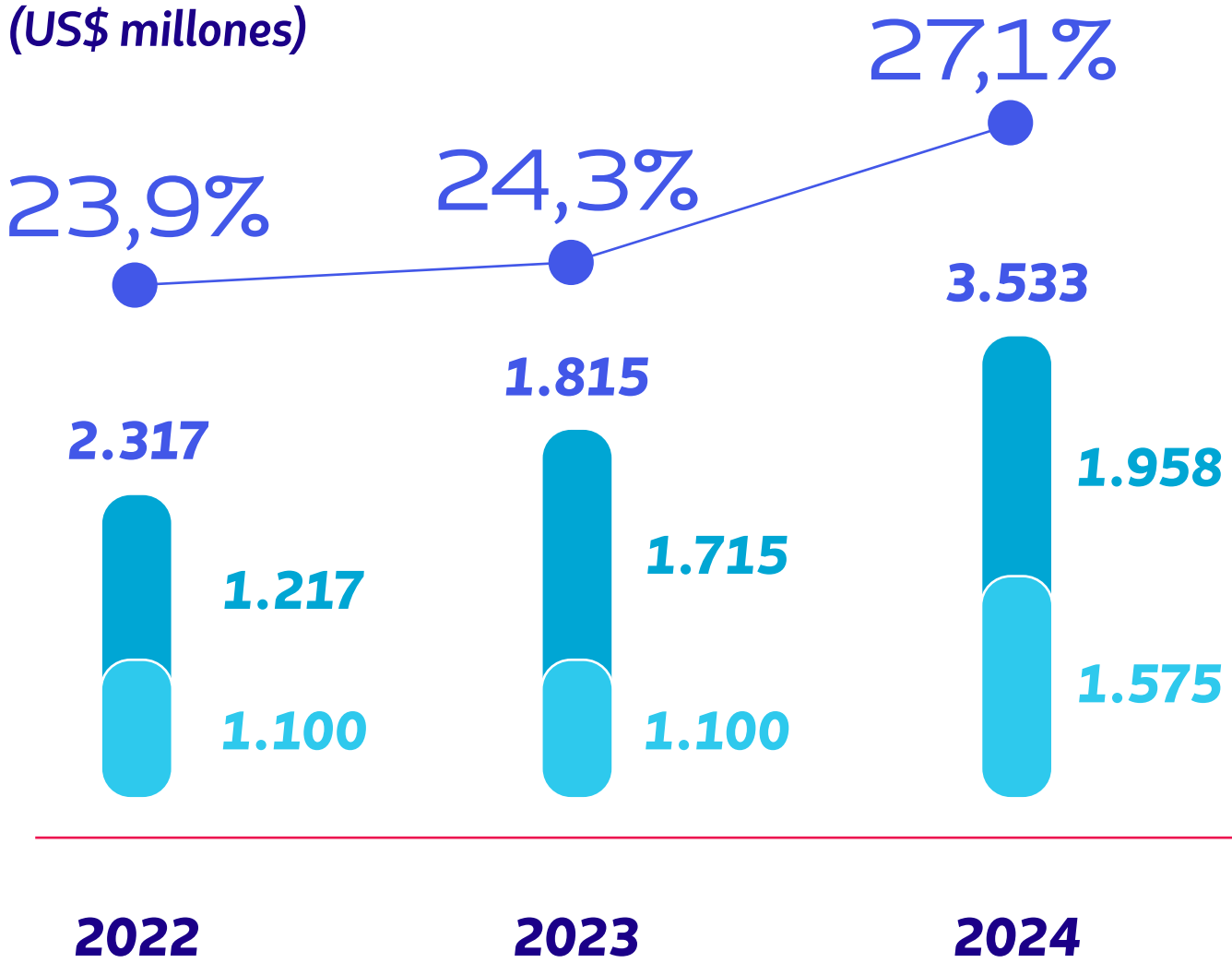
Resultados financieros históricos para el grupo LATAM.

Regreso a la Bolsa de Nueva York (NYSE).

Exitoso refinanciamiento de gran parte de la deuda no relacionada con la flota por un monto de US\$1.400 millones con una tasa de 7,875%.

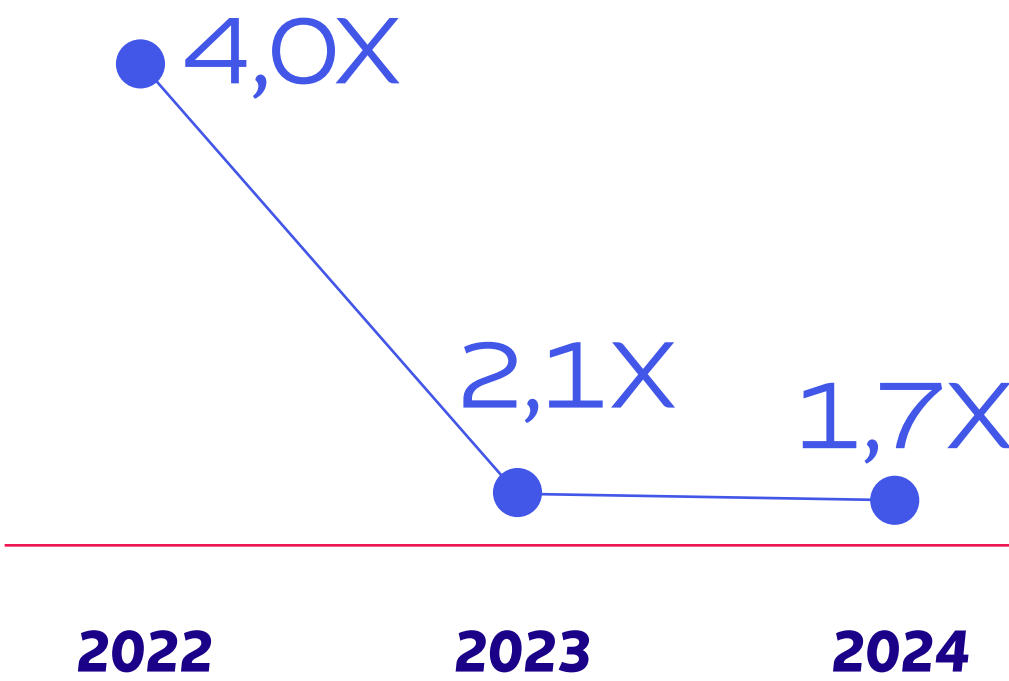
Primer bono ligado a la sostenibilidad para una aerolínea en Sudamérica por US\$300 millones.

LIQUIDEZ TOTAL  
(US\$ millones)



- Liquidez (medido con los últimos doce meses de los ingresos totales)
- Efectivo y equivalentes al efectivo
- Líneas de créditos disponibles (RCF)

APALANCAMIENTO NETO AJUSTADO  
(Deuda neta / EBITDAR Ajustado)



VER MÁS  
En capítulo “Nuestro negocio”.





## OPERACIONES

**82** MILLONES DE PASAJEROS

+11,0% vs. 2023

Negocio de Pasajeros

**+ 15,1%**

de aumento en la capacidad (ASKs)

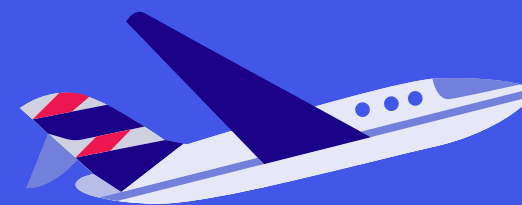
Negocio de Carga

**+ 12,5%**

de aumento en la capacidad (ATKs)

**347**

aviones forman parte  
de grupo LATAM



**16**

AVIONES  
recibidos durante 2024

## CLIENTES

LA CUARTA  
AEROLÍNEA MÁS  
PUNTUAL DEL MUNDO  
(FUENTE: CIRIUM)

**51** PUNTOS  
**NPS**

Negocio de pasajeros

**50** PUNTOS  
**NPS**

Negocio de carga

**49** MILLONES

de miembros en el programa  
de fidelización LATAM Pass



## SOSTENIBILIDAD



LA AEROLÍNEA MÁS  
SOSTENIBLE DE AMÉRICA Y LA  
**5ta A NIVEL MUNDIAL** SEGÚN  
RESULTADOS CSA DE S&P  
GLOBAL 2024

ALREDEDOR DE **5.000**

personas transportadas bajo el programa  
Avión Solidario durante el 2024

CERCA DE **500MIL**

toneladas de CO<sub>2</sub>e gestionadas  
mediante reducción y compensación



NPS: Net Promoter Score



# CARTA DEL CEO

GRI 2-22



Cerramos el 2024 con orgullo, habiendo tenido avances y logros importantes para el grupo LATAM. Durante el año, logramos mejoras significativas para las personas, clientes y el entorno, en un contexto de sólido crecimiento que nos permitió obtener resultados financieros históricos.

El grupo LATAM continúa ofreciendo una conectividad inigualable operando 163 destinos en 27 países y transportando a 82 millones de personas, el mayor número de pasajeros transportados por el grupo en su historia. Estos resultados fueron la consecuencia de haber aumentado las operaciones de pasajeros del grupo en un 15,1% en comparación con 2023.

El negocio de carga también creció significativamente, transportando 998 mil toneladas, generando un aumento en los ingresos de 12,3% frente al año anterior. En particular, el desempeño de las filiales de carga del grupo LATAM en las rutas desde y hacia Europa fue destacado, segmento donde ampliaron sus respectivas participaciones de mercado. Todos estos logros fueron gracias a la capacidad del grupo LATAM de adaptarse rápidamente a mercados cambiantes y competitivos, donde aprovechamos oportunidades de expansión y consolidación de nuestras operaciones.

A nivel financiero, logramos sólidos resultados. Los ingresos totales fueron de US\$13.034 millones, lo que representa un aumento de 10,6% respecto al año anterior. En este contexto, nuestra rentabilidad

también mostró mejoras importantes. Nuestro EBITDAR ajustado fue de US\$3.108 millones, superando nuestras estimaciones que habían sido publicadas a principios de 2024.

***Durante el año (2024), el grupo LATAM logró mejoras significativas para las personas, clientes y el entorno, en un contexto de sólido crecimiento que nos permitió obtener resultados financieros históricos.***

Durante el año, también logramos un hito clave: el regreso de LATAM Airlines Group S.A. a la Bolsa de Nueva York (NYSE, por sus siglas en inglés) y la reactivación de nuestro programa de Recibos de Depósito Americanos (ADR, por sus sigla en inglés). En este marco, celebramos el Bell Ringing Ceremony el 22 de octubre y realizamos nuestro primer Investor Day en Nueva York, centrado en la propuesta de valor de LATAM en la región y nuestro plan de crecimiento sostenible y rentable. Además, en diciembre se suscribió el primer “Crédito Vinculado a Sostenibilidad” (Sustainability-Linked Loan en inglés) de la historia de LATAM Airlines Group S.A. por un total de US\$300 millones, transformándose en la única aerolínea de la región que ha realizado una operación financiera de este tipo hasta ese momento.



### **Justos, empáticos, transparentes y simples (JETS)**

Alineados con nuestro principio de ser justos, empáticos, transparentes y simples (JETS) hemos continuado fortaleciendo la relación con nuestros empleados y clientes, y 2024 lo confirma como un año de buenos resultados. En el caso de los empleados del grupo, el Índice de Salud Organizacional (OHI, por sus siglas en inglés), que mide la satisfacción interna de los colaboradores, alcanzó 79 puntos, el nivel más alto registrado desde que lo comenzamos a medir, en el 2012, reflejando el compromiso y dedicación de los casi 39.000 trabajadores del grupo LATAM.

Por otra parte, los esfuerzos y el foco en mejorar la experiencia de nuestros clientes permitieron que, por quinto año consecutivo, el grupo LATAM estuviera entre las 5 aerolíneas más puntuales del mundo. Este logro junto con múltiples cambios y mejoras en los procesos operacionales y de atención a clientes permitió conseguir 51 puntos de Net Promoter Score (NPS) en el 2024, 3 puntos más en comparación con el 2023.

La mejora en la satisfacción de los pasajeros fue complementada con una disminución en la tasa de reclamos. En Chile, se redujo la tasa en un 21,8% en comparación con 2023 y ha tenido una reducción del 70% en los reclamos durante los últimos cinco años, según el informe elaborado por la Junta de Aeronáutica Civil (JAC) en base a cifras del Servicio Nacional del Consumidor (SERNAC).

LATAM Airlines Colombia también bajó su tasa de reclamos. En el caso de la Superintendencia de Transporte, se presentaron 1.103 reclamos, un 11% menos en comparación con 2023, lo que corresponde al 0,01% del total de pasajeros transportados por la aerolínea en 2024. Ante la plataforma SIC Facilita, de la Superintendencia de Industria y Comercio de ese país, se reportaron un 51% menos de quejas, en comparación con el 2023.

A su vez, LATAM Airlines Brasil fue escogida como la aerolínea con el “Mejor Servicio de Brasil” según el portal Reclame Aqui. Dicho reconocimiento es considerado uno de los más relevantes en términos de atención y reputación de Brasil y es el resultado de una serie de inversiones realizadas para los pasajeros.

Para mejorar la experiencia de viaje de nuestros clientes, en 2024 también se continuó con el proceso de renovación de los aviones que contempló un cambio completo del interior de las cabinas con nuevos asientos, entretenimiento a bordo y mejoras de diseño. Al cierre del año, ya había sido renovada el 100% de la flota de narrow-body y el 54% de la flota wide-body del grupo LATAM. Asimismo, se avanzó en la implementación de Wi-Fi gratuito para los clientes LATAM Pass en vuelos domésticos y regionales en la flota narrow-body, servicio que en la filial de Brasil abarca el 100% de la flota y 75% en las filiales de Chile, Colombia, Ecuador y Perú.

### **Alineados con nuestro principio de ser justos, empáticos, transparentes y simples (JETS) hemos continuado fortaleciendo la relación con nuestros empleados y clientes, y 2024 lo confirma como un año de buenos resultados.**

Finalmente, el programa de fidelización, LATAM Pass, ya tiene 49 millones de miembros a nivel global, colocándose como el séptimo más grande del mundo. Al mismo tiempo, durante el 2024 se anunciaron cambios importantes en el programa (a implementarse a partir del 2025) permitiendo más opciones de acumulación y canje de los puntos y las millas, haciéndolo más atractivo para los pasajeros frecuentes.

### **Compromiso con la sostenibilidad**

El 2024 fue clave para reafirmar el compromiso del grupo LATAM con la sostenibilidad. Además de alcanzar resultados significativos en la hoja de ruta, se continuó fortaleciendo la estrategia, incorporando evidencia científica reciente y considerando el resultado de las definiciones regulatorias y políticas públicas, para asegurar que se mantenga actualizada y responda a los retos actuales de la industria y el entorno.

En los resultados destacados, el sistema de gestión ambiental implementado en las operaciones del grupo LATAM obtuvo la recertificación IENVA etapa II, el nivel más alto del programa de evaluación medioambiental de la IATA, donde además amplió el alcance para las operaciones en Chile, en el módulo de Energía. En el pilar de gestión del cambio climático, gracias a las nuevas tecnologías y la mejora continua en las operaciones enfocadas en el ahorro y uso eficiente de combustible, el grupo LATAM alcanzó en el 2024 la reducción de más de 98 mil toneladas de CO<sub>2</sub>e a lo cual se sumaron cerca de 400 mil toneladas de emisiones de CO<sub>2</sub>e compensadas mediante la conservación de más de 278.903 hectáreas de sabanas inundables y bosques en la Orinoquia colombiana.

Por otro lado, en el pilar de economía circular, se continuaron reforzando las iniciativas para eliminar el plástico de un solo uso alcanzando un 97% de eliminación en las operaciones del grupo en 2024. Además, frente a la aspiración de convertirnos en un grupo cero residuos a relleno sanitario, logramos desviar el 57% de los residuos gestionados sobre las 5.174 toneladas anuales que hoy son parte del sistema de gestión de residuos del grupo LATAM.

Finalmente, en el marco del programa Avión Solidario, además del trabajo junto a 47 organizaciones en la región que buscan mejorar el acceso a salud y la conservación del medioambiente, seguimos poniéndonos a disposición para colaborar en el





traslado de ayuda humanitaria en situaciones de emergencia. Un ejemplo destacado fue la respuesta durante las inundaciones de 2024 en Brasil, donde movilizamos recursos para apoyar tanto a las comunidades afectadas como a los empleados de la filial en Brasil y donde se transportaron cerca de 200 toneladas de suministros y elementos básicos de atención.

**Gracias al trabajo realizado y al destacado desempeño de LATAM Airlines Group S.A. en la Evaluación de Sostenibilidad Corporativa (CSA, por sus siglas en inglés) de S&P Global, en 2024 se regresó a los prestigiosos Índices de Sostenibilidad Dow Jones, posicionándose como la aerolínea más sostenible de las Américas y la quinta a nivel mundial.**

Todo lo anterior habría sido imposible sin la dedicación incansable de todos nuestros colaboradores, quienes enfrentaron cada desafío con resiliencia y un sentido común de propósito. Su esfuerzo es, sin duda, la base de nuestros sólidos resultados.

A nuestros accionistas, también les expreso nuestro agradecimiento por su confianza y apoyo. Juntos, estamos construyendo un grupo LATAM más fuerte, cada vez más conectado con sus clientes, sus empleados y su entorno.

Somos conscientes de los retos que enfrentamos, pero también de las oportunidades que se presentan. Por ello, cada paso está orientado al crecimiento en los diferentes mercados, mejorar las operaciones y generar valor para los accionistas.

El futuro presenta, sin duda, desafíos importantes, pero al mismo tiempo es prometedor. No tengo duda que con el respaldo de todos ustedes, el grupo LATAM continuará elevándose a nuevas alturas. Sigamos trabajando juntos para convertir las oportunidades en éxitos tangibles y continuar siendo un referente de excelencia en la industria aérea.

**ROBERTO ALVO**  
**CEO DE LATAM AIRLINES GROUP S.A.**



# REGRESO A LA BOLSA DE NUEVA YORK

*El 22 de octubre de 2024, LATAM Airlines Group S.A. tocó la campana de apertura del mercado en la Bolsa de Nueva York (NYSE, por sus siglas en inglés), marcando un nuevo capítulo en su historia y reafirmando su compromiso tanto con su crecimiento como con su consolidación en la industria aérea global.*

NEW YORK STOCK EXCHANG







# QUIÉNES SOMOS

14 GRUPO LATAM

16 PROPÓSITO

17 ESTRATEGIA

18 MODELO DE GENERACIÓN DE VALOR

19 UN RECORRIDO POR LA HISTORIA

21 PREMIOS Y RECONOCIMIENTOS





# GRUPO LATAM

NCG 519: 6.1.I SECTOR INDUSTRIAL Y 6.2.I NEGOCIOS  
GRI 2-1, 2-6 Y 3-3

Grupo LATAM tiene operaciones domésticas en cinco países: Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú. Igualmente, conecta las Américas, Europa, África y Oceanía mediante una amplia red.

Acuerdos de pasajeros con 57 aerolíneas

Acuerdos comerciales de pasajeros con 55 aerolíneas

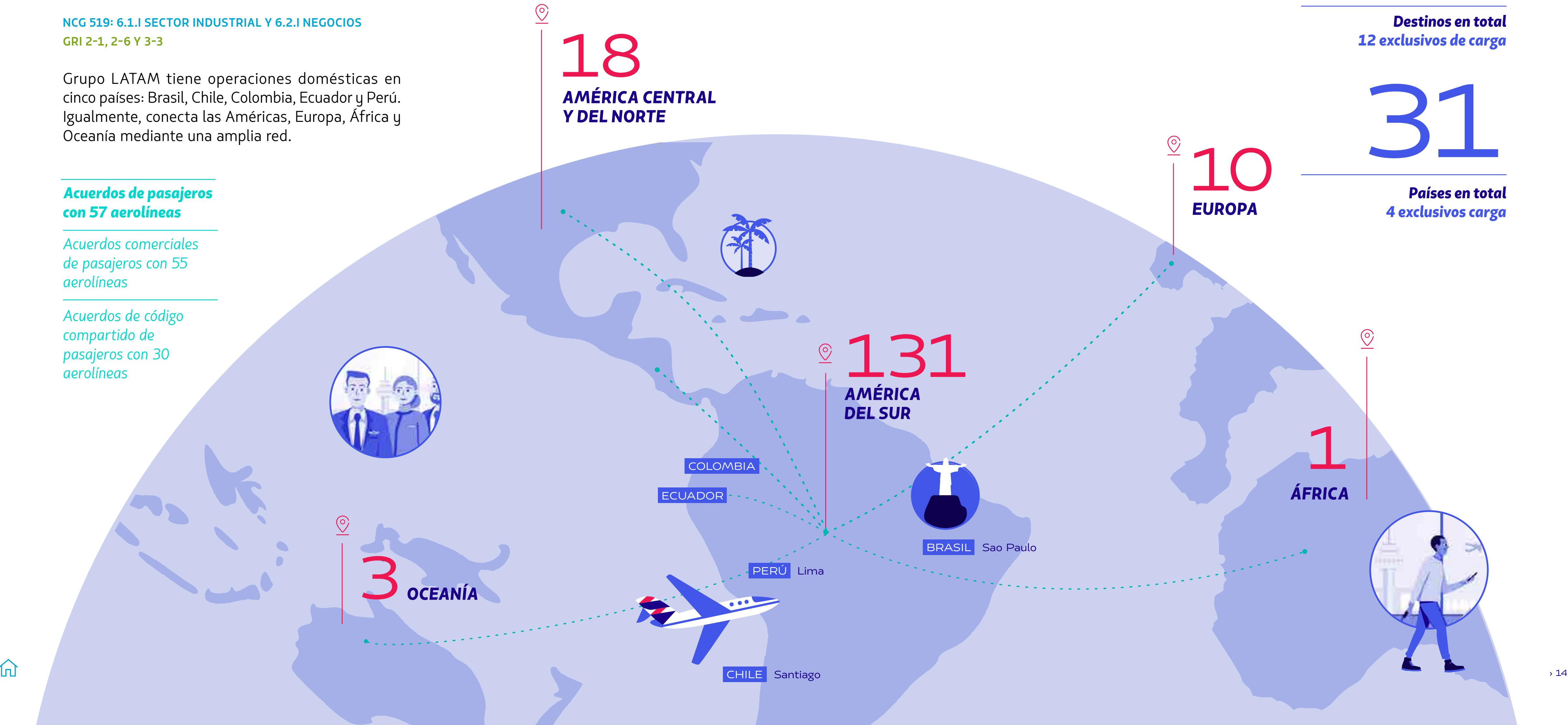
Acuerdos de código compartido de pasajeros con 30 aerolíneas

163

Destinos en total  
12 exclusivos de carga

31

Países en total  
4 exclusivos carga





# PRINCIPALES NEGOCIOS DEL GRUPO LATAM

NCG 6.1.I SECTOR INDUSTRIAL Y 6.2.I NEGOCIOS



LATAM Airlines es el negocio de pasajeros de LATAM y sus filiales, en conjunto son el grupo de aerolíneas más grande de Sudamérica y están dentro de los más grandes del mundo<sup>1</sup>. Con una red global que abarca más de 150 destinos en cuatro continentes, lidera el mercado regional con más del doble de participación que su competidor más cercano. Su flota de 326 aviones, incluidos 58 wide-body, conecta a millones de pasajeros desde, hacia y dentro de Latinoamérica, brindando una experiencia de viaje única.



LATAM Cargo es la unidad de carga del grupo LATAM, cuyo principal objetivo es ofrecer soluciones de transporte aéreo de carga desde, hacia y dentro de Latinoamérica. Como el mayor operador de carga aérea en la región, cuenta con una red de 163 destinos (12 exclusivos de carga). Cuenta con una flota de 21 aviones cargueros, junto con la capacidad en las bodegas de los vuelos de pasajeros, crea sinergias entre ambos negocios y permite una operación flexible y eficiente.



LATAM Pass es el programa de fidelización del grupo LATAM y el más grande de Sudamérica, con más de 49 millones de miembros. Reconocido como el programa de viajero frecuente líder en la región, LATAM Pass permite a sus socios acumular millas en vuelos, compras y servicios, que luego pueden canjear por pasajes, upgrades y experiencias exclusivas.

<sup>1</sup> En términos de capacidad medida en ASK (Acrónimo en inglés que significa “asientos-kilómetro disponible”).



NCG 519: 2.1. MISIÓN, VISIÓN, PROPÓSITO Y VALORES



# ELEVAR CADA VIAJE, SIEMPRE.

PROPÓSITO

Durante una década, el propósito del grupo LATAM fue “cuidamos que los sueños lleguen a su destino”. Sin embargo, durante 2024, luego de un proceso de reflexión y revisión, el grupo LATAM renovó su propósito organizacional, con foco en algo más profundo y conectado con las experiencias que brinda. Este nuevo propósito refleja que el grupo LATAM no solo se preocupa por trasladar personas y carga, sino por ofrecer una experiencia completa en todo momento. Además, abarca a diversos grupos de interés, incluyendo empleados, clientes y el medioambiente, entre otros.

## MISIÓN

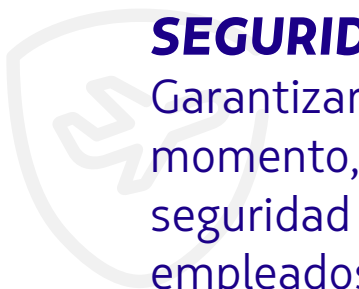
Conectar los países de Latinoamérica entre sí y el mundo a través de una amplia red de transporte de pasajeros y carga, operando con seguridad y atención al cliente, y manteniendo un equilibrio entre el crecimiento económico, la eficiencia, el cuidado con el medio ambiente y el bienestar social.

## VISIÓN

Ser el grupo de aerolíneas líder en Latinoamérica, reconocido por su compromiso con la responsabilidad social y su enfoque en ser justo, empático, transparente y simple (JETS) en su relación con empleados, clientes y otros grupos de interés.

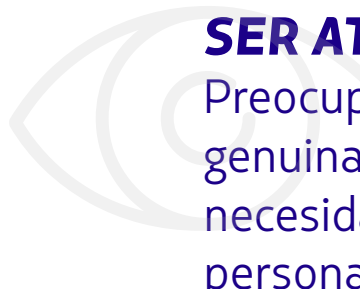
## VALORES

### SEGURIDAD



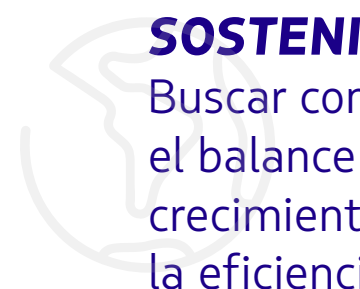
Garantizar, en todo momento, tanto la seguridad de los empleados como de los clientes.

### SER ATENTOS



Preocuparse genuinamente por las necesidades de las personas y ofrecerles una experiencia justa, empática, transparente y simple (JETS).

### SOSTENIBILIDAD



Buscar continuamente el balance entre el crecimiento económico, la eficiencia, el cuidado del medio ambiente y el bienestar social para un futuro más sostenible.



# ESTRATEGIA

NCG 519: 4.2 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Anualmente, el grupo LATAM realiza un proceso de planificación estratégica transversal para revisar y/o establecer objetivos estratégicos tanto para el mediano como el largo plazo, los cuales actualmente se detallan a continuación:

## 01 Ser un grupo aéreo dedicado y enfocado en brindar la mejor solución a sus clientes

### PRODUCTO ÚNICO Y CONECTIVIDAD

Brindar la mejor oferta de destinos desde, hacia y dentro de Latinoamérica, poniendo a disposición un programa de viajero frecuente atractivo y alternativas que satisfacen los diversos motivos de viaje de los pasajeros. Además, ofrecer un servicio de carga de excelencia, optimizando los activos desplegados en el continente y en el resto del mundo.



**Red única**  
**Producto diversificado**  
**Acuerdos estratégicos**

### EXPERIENCIA DEL CLIENTE COMO FOCO

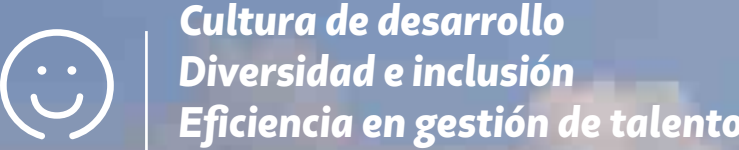
Ofrecer un servicio centrado en el cliente, garantizando confiabilidad y seguridad en la operación, y fomentando la fidelización a través del programa LATAM Pass, ampliando los beneficios para los pasajeros.



**Experiencia integral y personalizada**  
**Inversiones en tecnología**  
**Confiabilidad**

### CULTURA DE PERSONAS COMPROMETIDAS

Maximizar la motivación y el compromiso de los colaboradores para ofrecer un servicio cercano, alegre y atento, capitalizando la pasión y dedicación en el cuidado continuo de los pasajeros y clientes de carga.



**Cultura de desarrollo**  
**Diversidad e inclusión**  
**Eficiencia en gestión de talento**

## 02 Ser un grupo aéreo financieramente sólido y saludable

### EXCELENCIA OPERACIONAL

Continuar ofreciendo operaciones sin fricciones y seguras, tanto para los colaboradores como para los pasajeros y clientes de carga.



**Seguridad**  
**Puntualidad**  
**Gestión proactiva de riesgos**  
**Buenas relaciones con proveedores**

### RENDIMIENTO EFICIENTE Y UNA ESTRUCTURA DE CAPITAL ÓPTIMA

Mantener una estructura de capital sólida que garantice la sostenibilidad a largo plazo, mediante una estructura financiera robusta, operaciones eficientes y un crecimiento sostenible.



**Eficiencia operacional**  
**Indicadores financieros sanos**

## 03 Ser un grupo aéreo que asume los desafíos del futuro

### ACTIVO SOCIAL Y SOSTENIBLE

Convertirse en un actor clave en el fomento del desarrollo social, ambiental y económico de los países en los que opera. Además, trabajar para contribuir al bienestar de las comunidades y los entornos, mediante la colaboración y el establecimiento de vínculos a largo plazo con los diversos grupos de interés.



**Estrategia de Sostenibilidad**

### INTEGRACIÓN DIGITAL

Transformar la forma de trabajar para potenciar la integración digital, alcanzando una mayor eficiencia diaria.



**Innovación continua**  
**Seguridad y protección de datos**  
**Ciberseguridad**





# MODELO DE GENERACIÓN DE VALOR

## 01 INSUMOS

El grupo LATAM hace uso de capitales de distintas naturalezas (humano, financiero, natural, intelectual, social y relacional e industrial) que sirven de insumo para concretar el propio negocio.

## 02 ACTIVIDADES

El grupo LATAM transforma esos insumos en resultados e impactos mediante sus actividades.  
*Lo que hacemos y cómo lo hacemos.*

## 03 RESULTADOS

Materialización del trabajo: Los resultados son la dimensión más visible de la operación.

## 04 IMPACTOS

El valor agregado del grupo LATAM está en su capacidad para generar impactos positivos duraderos para el negocio y sus grupos de interés.





# UN RECORRIDO POR LA HISTORIA

NCG 519: 2.2 INFORMACIÓN HISTÓRICA

La historia del grupo LATAM comenzó hace 95 años en Chile, creciendo hasta consolidarse como el principal grupo de aerolíneas de Latinoamérica. A continuación, se presenta una síntesis de los hitos más destacados de su trayectoria.







2013

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



2014

TAM se une a oneworld®, con lo que oneworld® pasa a ser la alianza global para el grupo LATAM.

2019

Anuncio de acuerdo estratégico con Delta Air Lines para entregar más y mejores opciones a los pasajeros a través de una red de conexiones complementaria entre Latinoamérica y Norteamérica. A su vez, el grupo LATAM anuncia su salida de la alianza oneworld® a partir del 1 de mayo de 2020 para empezar a ofrecer millas/beneficios con las aerolíneas con las que tiene algún tipo de asociación.



2020

Debido a la reducción de las operaciones producto de la pandemia de COVID-19, el grupo LATAM ingresa al proceso de reorganización financiera, acogiéndose al Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de Estados Unidos y obtiene acceso hasta US\$2.450 millones en financiamiento del deudor en posesión (DIP, por sus siglas en inglés). Además, se estrena la unidad E-Business, con el objetivo de mejorar la experiencia digital del cliente. También, se desarrollan iniciativas de apoyo a la lucha contra el COVID-19 en América del Sur.



2022

LATAM y afiliados salen exitosamente del proceso de Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de Estados Unidos. Por su parte, se oficializa el joint venture con Delta Air Lines, el cual aplica a los mercados de Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Estados Unidos, Paraguay, Perú y Uruguay.



2024

**LATAM Airlines Group S.A. implementó la reapertura y reliste de su programa de American Depositary Shares (ADRs) en la Bolsa de Valores de Nueva York (NYSE, por sus siglas en inglés), tras una oferta pública secundaria de US\$456 millones.**

**Además, llevó a cabo el refinanciamiento de parte de su deuda no relacionada con la flota, rebajando la tasa de interés a 7,875%.**

Aumento de capital por US\$608 millones con el que Qatar Airways adquiere el 9,999999918% del total de acciones suscritas y pagadas del grupo LATAM.

2016



Lanzamiento de la nueva Estrategia de Sostenibilidad del grupo LATAM y publicación del plan de negocios a cinco años del grupo (2022-2027), así como también de su plan de reorganización dentro del marco del Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de Estados Unidos.

2021



El grupo LATAM completó el proceso de transformación de su flota narrow-body, implementando los últimos estándares de cabina para atender a distintos segmentos de clientes. Además, redujo los plásticos de un solo uso en 97%, equivalente 1.700 toneladas. Adicionalmente, se amplía el joint venture con Delta Air Lines, incorporando a las filiales de Ecuador y de carga al mismo.

2023





# PREMIOS Y RECONOCIMIENTOS

## ● WORLD AIRLINE AWARDS | SKYTRAX

El grupo LATAM fue galardonado en los World Airline Awards 2024, conocidos como los “Oscar de la industria de la aviación”, como la “Mejor Aerolínea de Sudamérica” por quinta vez y, por tercer año consecutivo, por tener el “Mejor Staff de Aerolínea en Sudamérica”. Además, obtuvo otros premios destacados, tales como “Mejor Clase Económica en Sudamérica 2024”; “Mejor Clase Ejecutiva en Sudamérica 2024”; “Mejor Servicio de Catering en Clase Ejecutiva a Bordo en Sudamérica 2024”; “Mejor Servicio de Catering en Clase Económica a Bordo en Sudamérica 2024”; “Mejor Tripulación de Cabina en Sudamérica 2024”; y “Mejor Salón de Clase Ejecutiva en Sudamérica 2024”.

## ● APEX

En 2024, APEX otorgó al grupo LATAM, por tercer año consecutivo, los prestigiosos reconocimientos de “Aerolínea Global Cinco Estrellas” y “Mejor Servicio de Alimentación y Bebidas a Bordo”. Asimismo, fue reconocido como la “Aerolínea Sudamericana con el Mejor Entretenimiento a Bordo”. Estos logros fueron posibles gracias a los comentarios y evaluaciones de más de un millón de pasajeros de 600 aerolíneas, recopilados a través de TripIt® de Concur®, la aplicación de organización de viajes más valorada a nivel mundial.





● **WORLD TRAVEL AWARDS (WTA)**

La continua renovación de las cabinas, la integración de tecnología en cada etapa de la experiencia de viaje y la nueva propuesta gastronómica fueron algunas de las características que llevaron a los pasajeros a elegir al grupo LATAM como la “Aerolínea Líder de Sudamérica 2024” y la “Marca Líder de Aerolínea de Sudamérica 2024” en los World Travel Awards, el certamen conocido como los “Óscar de la industria del turismo”.

● **ONBOARD HOSPITALITY AWARDS**

El grupo LATAM fue distinguido, por segundo año consecutivo, en la categoría de Sostenibilidad de los Onboard Hospitality Awards 2024, gracias a la implementación de su programa “Recicla tu viaje” en el mercado doméstico de Brasil. Además, recibió la mención de aerolínea “Altamente recomendada” en las categorías “Mejor entretenimiento a bordo” e “Innovación en catering del año”.

● **PAX INTERNATIONAL AWARDS**

El grupo LATAM, por quinto año consecutivo, recibió el galardón de “Servicio de comida sobresaliente de un transportista en América del Sur 2024” en los Pax International Awards.

● **BUSINESS TRAVEL AWARDS**

El grupo LATAM ocupó el tercer lugar (medalla de bronce) en la categoría Cellars in the Sky 2024, ranking internacional que evalúa los mejores vinos ofrecidos en las cabinas premium de aerolíneas de todo el mundo, destacándose con el vino tinto La Piu Belle de la viña VIK, servido en clase Business.

● **AIR CARGO NEWS AWARDS**

El grupo LATAM, a través de LATAM Cargo, fue distinguido en los Air Cargo News Awards 2024 en la categoría de Medioambiente, gracias a su programa de compensación de emisiones de CO2, “1+1: Compensar para Conservar”, con el que invita a sus clientes de carga a compensar colaborativamente las emisiones de sus embarques.

● **FREIGHTWEEK SUSTAINABILITY AWARDS**

El grupo LATAM, a través de LATAM Cargo Chile, fue elegido como la aerolínea de transporte de carga con mejores prácticas de sostenibilidad en América por Freightweek, uno de los principales medios de la industria global de carga aérea y logística, en su edición 2024 de los Premios a la Sostenibilidad.

● **FREQUENT TRAVELER AWARDS (FTA)**

Por segundo año consecutivo, el programa de viajero frecuente del grupo LATAM (LATAM Pass) fue reconocido en los Frequent Traveler Awards (FTA) 2024 como el “Programa de Fidelización de Aerolíneas del Año en América” entre 300 programas de fidelización. Además, por primera vez, LATAM Pass recibió el reconocimiento a la “Mejor Capacidad de Obtención y Canje”.

● **MERCO CHILE**

En 2024, Merco Chile ubicó al grupo LATAM entre las cinco principales organizaciones con mejor reputación del país, ocupando el cuarto lugar. Asimismo, fue reconocido como la segunda mejor empresa en el ranking Merco Talento Chile 2024, destacando su capacidad para atraer y retener talento.

● **MIEMBROS DEL DOW JONES BEST-IN-CLASS MILA & CHILE 2024**

En 2024, LATAM Airlines Group S.A. regresó a los prestigiosos índices de Sostenibilidad Dow Jones Best-in-Class gracias a su destacado desempeño en la Evaluación de Sostenibilidad Corporativa (CSA, por sus siglas en inglés) de S&P Global. Con un puntaje de 67 sobre 100 (+3 puntos respecto de 2023), y percentil 93 (+3 vs. 2023), logró el quinto lugar a nivel mundial y el primero en América en la industria de aerolíneas<sup>1</sup>.

Tras cinco años ausente por el proceso de reorganización, LATAM Airlines Group S.A. fue nuevamente enlistado en Dow Jones Best-in-Class MILA Pacific Alliance y Dow Jones Best-in-Class Chile. Durante estos años, de todos modos, la organización mantuvo su participación voluntaria en la evaluación, integrando el CSA como una herramienta clave de gestión, medición y comparación (benchmark) clave.

Estos índices seleccionan anualmente a las empresas que demuestran el mejor desempeño económico, social y ambiental (ASG) de su sector, siendo evaluados por S&P Global bajo criterios de sostenibilidad transversales para todos los rubros y otros específicos de cada industria.

● **ANUARIO DE SOSTENIBILIDAD DE S&P GLOBAL**

El LATAM Airlines Group S.A. también fue destacado en el Sustainability Yearbook 2024 de S&P Global, la prestigiosa publicación que destaca anualmente a los líderes de sostenibilidad, en base a sus resultados en el CSA.







# 3 \_NUESTRO NEGOCIO

**25** CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

**26** RESULTADOS FINANCIEROS

**28** PERFIL DE LA DEUDA

**29** PLAN DE INVERSIÓN

**31** INFORMACIÓN BURSÁTIL

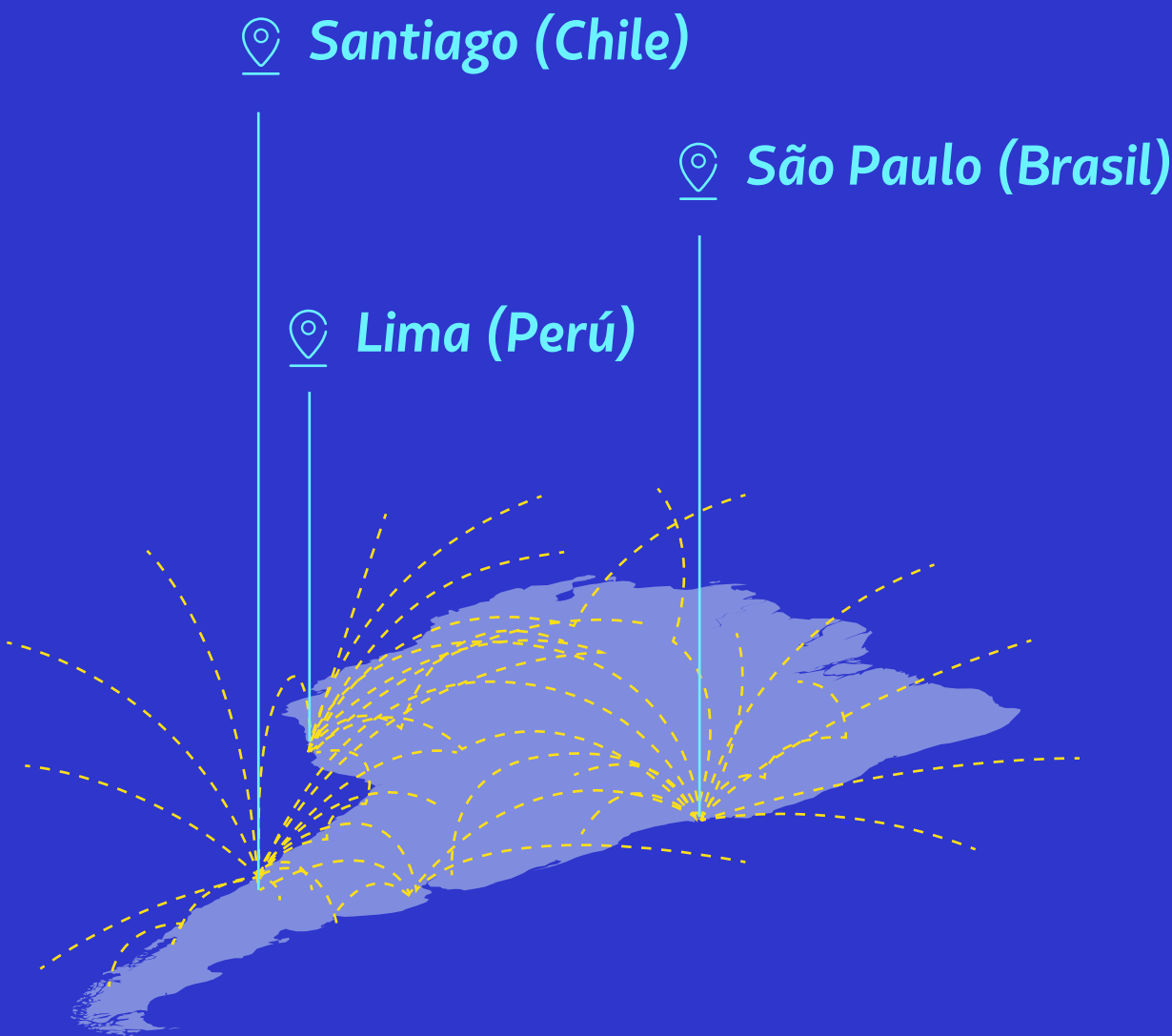




# FORTALEZAS DEL GRUPO LATAM

## ESTRATEGIA DE HUB Y PRESENCIA CONSOLIDADA EN SUDAMÉRICA

El grupo LATAM cuenta con una red y operaciones expansivas y flexibilidad en el manejo de su flota, lo que le permite redistribuir aeronaves entre diferentes geografías y aprovechar oportunidades de manera ágil.



## DIVERSIFICACIÓN DE INGRESOS

**Por negocio**  
(% de los ingresos de grupo LATAM)

**86%**  
Operación de pasajeros

**12%**  
Operación de carga

**2%**  
Otros

Ingresos de Pasajeros por segmento

**48%** Internacional    **33%** Doméstico Brasil    **19%** Doméstico PHH<sup>1</sup>

**Por tipo de moneda**

**62%**  
Monedas no locales<sup>2</sup>

**38%**  
Monedas locales

<sup>1</sup> Acrónimo en español que significa “países de habla hispana” y se refiere a Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú.

<sup>2</sup> Incluye ingresos en dólares, euros y monedas vinculadas o indexadas al dólar. Además, considera ingresos con tarifas indexadas o denominadas en dólares, euros y monedas vinculadas o indexadas al dólar.

## PRODUCTO SUPERIOR



El grupo LATAM proporciona calidad de producto premium manteniendo la eficiencia en costos.



El grupo LATAM ofrece a sus clientes una selección inigualable de opciones.



El grupo LATAM se destaca por tener una de las operaciones más confiables de la industria de la aviación.



# CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

NCG 519: 6.2.viii NEGOCIOS

En 2024, la industria de la aviación en las Américas experimentó un crecimiento sostenido en el tráfico aéreo, impulsado por la consolidación de rutas nacionales e internacionales. La región destacó por su dinamismo, con un aumento en el número de vuelos domésticos y la expansión de las conexiones internacionales, especialmente en América Latina, para la cual la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés) estimó que el tráfico de pasajeros, que es medido en RPK (acrónimo en inglés que significa “pasajeros-kilómetro rentados”) habría aumentado 8,5% versus 2023.

En tanto, en cuanto al comportamiento de los pasajeros, se observó una preferencia por servicios premium en lugar de opciones low-cost. Así lo reveló el informe de la consultora Deloitte, titulado “Un mundo en movimiento”, el cual agregó que en el periodo posterior a la pandemia, han surgido nuevas tendencias y se han acelerado las ya existentes. Entre ellas, sobresalen la creciente influencia de las redes sociales en las decisiones de los viajeros, la demanda de políticas de reservas flexibles que incluyan opciones de pago al momento de planificar un viaje, y una tendencia cada vez mayor hacia los viajes que combinan el trabajo con el ocio.

**OPORTUNIDADES**

Durante 2024, surgieron diversas oportunidades estratégicas dentro de la industria de la aviación. En primer lugar, destacó el fortalecimiento de la conectividad entre mercados clave en América Latina y el resto del mundo, lo que permitió una expansión significativa de las rutas internacionales.

Además, los precios del combustible iniciaron una tendencia a la baja, lo que es relevante dado que el combustible constituye el mayor componente de los costos de las líneas aéreas, representando el 30% del total, según la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés).

Por otro lado, a nivel global, las aerolíneas aprovecharon las tendencias hacia la digitalización y la personalización de servicios, lo que les permitió reforzar su presencia en el mercado premium, el cual está en alza, además de adaptarse de manera más efectiva a las necesidades cambiantes de los viajeros.

**DESAFÍOS**

A pesar de lo mencionado, la industria de la aviación enfrentó varios desafíos clave en 2024 que impactaron su desempeño general. Entre ellos, destacaron factores macroeconómicos, como la depreciación de monedas, especialmente en economías emergentes y en desarrollo, como en el caso de América Latina, según el Fondo Monetario Internacional (FMI). Esta

situación elevó los costos operativos y redujo el poder adquisitivo.

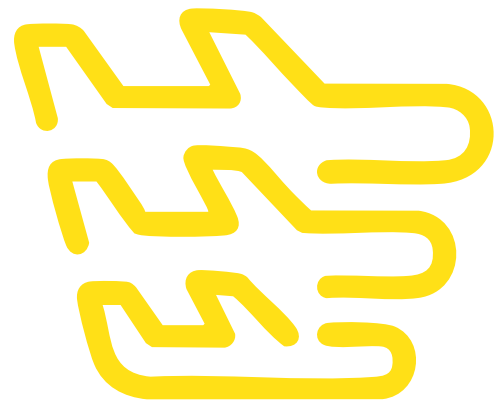
Además, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés) señaló que las limitaciones en la infraestructura aeroportuaria de varios países generaron congestiones y afectaron la eficiencia operativa. Otro desafío significativo fue la escasez de aviones como consecuencia de las interrupciones en las cadenas de suministro globales, lo que ha limitado la capacidad de las aerolíneas para expandir sus flotas y atender la creciente demanda.

A su vez, los temas relacionados con los criterios Ambientales, Sociales y de Gobernanza (ASG) impusieron presiones regulatorias crecientes hacia las aerolíneas, así como la necesidad de avanzar hacia operaciones más sostenibles, en un entorno de mayores expectativas por parte de los grupos de interés.

**EXPECTATIVAS**

Las proyecciones para la industria en 2025 son optimistas, con un crecimiento esperado del 8% en el tráfico aéreo para América Latina según la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA). Paralelamente, el sector de carga continuaría su expansión, impulsado por la consolidación del comercio electrónico y la creciente demanda de soluciones logísticas más ágiles.

Por su parte, se prevé una adopción acelerada de nuevas tecnologías que optimicen la eficiencia y sostenibilidad de las operaciones aéreas, así como la modernización de flotas con aeronaves más eficientes. Además, el enfoque en los servicios premium continuará, alineado con la creciente preferencia de los pasajeros por una experiencia de viaje más personalizada y de alta calidad.



**+8% en 2025**

en el tráfico aéreo para América Latina en 2025, según estimaciones de la IATA.



# RESULTADOS FINANCIEROS

Ingresos totales  
**US\$13.034MM** +10,6% vs 2023

Esta alza se debe en gran medida a un alza de 10,0% en los ingresos de pasajeros, además de un 12,2% de mayores ingresos de carga, apoyado por el crecimiento de 15,1% de las operaciones en el año.

CASK de pasajeros ex-combustible  
**US\$4,2 centavos** (1,2%) vs 2023

Manteniéndose dentro del rango de guidance y reflejando una vez más la capacidad del grupo para contener eficazmente su base de costos y mantener su eficiencia operativa.

Resultado operacional ajustado  
**US\$1.660MM** +25,0% vs 2023

Se tradujo en un margen operacional ajustado de 12,7%, un aumento de 1,5pp respecto de 2023, por encima del guidance, siendo una cifra anual récord para LATAM Airlines Group.

Utilidad neta<sup>1</sup>  
**US\$977MM** +67,9% vs 2023

Utilidad neta sólida que refleja estabilidad y rentabilidad hasta la última línea.

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

Se realizaron esfuerzos para aumentar la liquidez a través del incremento y extensión en las líneas de crédito rotativas disponibles y una generación de caja de US\$243 millones.

<sup>1</sup> Corresponde a la utilidad neta atribuible a los propietarios de la controladora que sirve como base para calcular la distribución de dividendos.

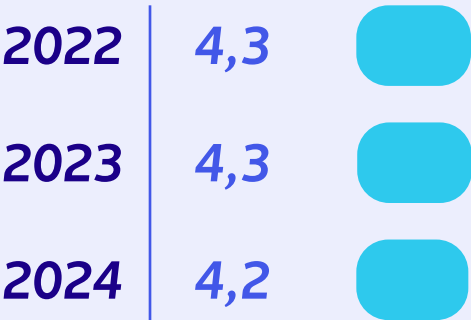
## EBITDAR ajustado (US\$ millones)



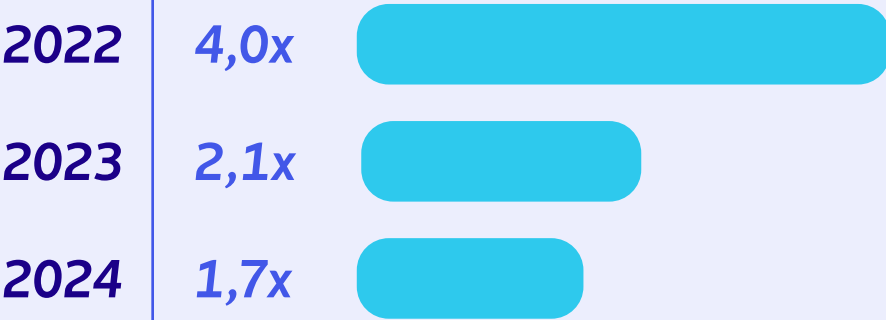
## Margen EBITDAR ajustado



## CASK de pasajeros ex combustible (US\$ centavos)



## Apalancamiento neto ajustado





| INDICADORES FINANCIEROS HISTÓRICOS<br>(US\$ MIL) | 2021       | 2022       | 2023        | 2024        |
|--------------------------------------------------|------------|------------|-------------|-------------|
| Ingresos operacionales                           | 5.111.346  | 9.516.807  | 11.789.182  | 13.033.712  |
| Costos operacionales ajustados                   | -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   |
| Margen operacional ajustado                      | -18,9%     | 1,4%       | 11,3%       | 12,7%       |
| Utilidad neta¹                                   | -4.653.142 | -340.724   | 581.550     | 976.972     |
| Margen neto                                      | N/S        | -3,6%      | 4,9%        | 7,5%        |
| EBITDAR ajustado                                 | 201.110    | 1.314.379  | 2.533.274   | 3.107.878   |
| Margen EBITDAR                                   | 3,9%       | 13,8%      | 21,5%       | 23,8%       |
| Liquidez como % de ingresos²                     | 20,5%      | 24,3%      | 23,9%       | 27,1%       |
| Apalancamiento neto ajustado³                    | N/S        | 4,0x       | 2,1x        | 1,7x        |

| VALOR ECONÓMICO GENERADO Y DISTRIBUIDO⁴<br>(US\$ MIL)                                     | 2024       |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| GRI 201-1                                                                                 |            |
| a) Valor económico directo generado (ingresos, inversiones financieras, venta de activos) | 13.176.123 |
| b) Valor económico distribuido                                                            | 12.491.769 |
| Costos operacionales                                                                      | 9.561.518  |
| Salarios y beneficios de los empleados                                                    | 1.738.474  |
| Pago a proveedores de capital (interés pago a prestamistas y distribución de dividendos)  | 1.175.042  |
| Pagos al gobierno (impuestos)                                                             | 16.489     |
| Inversiones en la comunidad                                                               | 246        |
| b) Valor económico retenido (a-b)                                                         | 684.354    |

N/S: No Significativo.

¹ Utilidad neta atribuible a los propietarios de la controladora. Para el año completo 2022, excluye el impacto contable positivo de US\$1.680 millones en la utilidad neta, derivado de la salida del Capítulo 11.

² Liquidez calculada como efectivo y equivalentes al efectivo y líneas de crédito rotativas por US\$1.575 millones, partido en ingresos de los últimos 12 meses.

³ Deuda neta ajustada/EBITDAR ajustado (últimos 12 meses).

⁴ Este indicador proporciona una visión general de la manera en que una organización genera valor para sus grupos de interés.

Más información:  
Factores de riesgo (página 240)





# PERFIL DE LA DEUDA

Como parte de su orientación de asignación eficiente de capital y esfuerzos para reducir su gasto financiero, LATAM Airlines Group S.A., refinanció exitosamente tanto su bono de US\$450 millones con vencimiento en 2027 como su Préstamo a Plazo (Term Loan B) de US\$1.081 millones, también con vencimiento en 2027, que eran parte del Financiamiento de Salida del Proceso del Capítulo 11.

Este refinanciamiento permite a LATAM Airlines Group S.A. reducir su costo de deuda al asegurar una tasa de interés significativamente más baja, lo que se tradujo en ahorros anuales por concepto de menor pago de intereses por un monto aproximado de US\$120 millones y un impacto de única vez en el Estado de Resultados de la compañía por un monto aproximado de US\$134 millones, de los cuales US\$45 millones fueron impactos en caja durante el cuarto

trimestre del año 2024. Adicionalmente, al utilizar US\$207 millones de caja, LATAM Airlines Group S.A. ha disminuido sus niveles de deuda no relacionada a la flota.

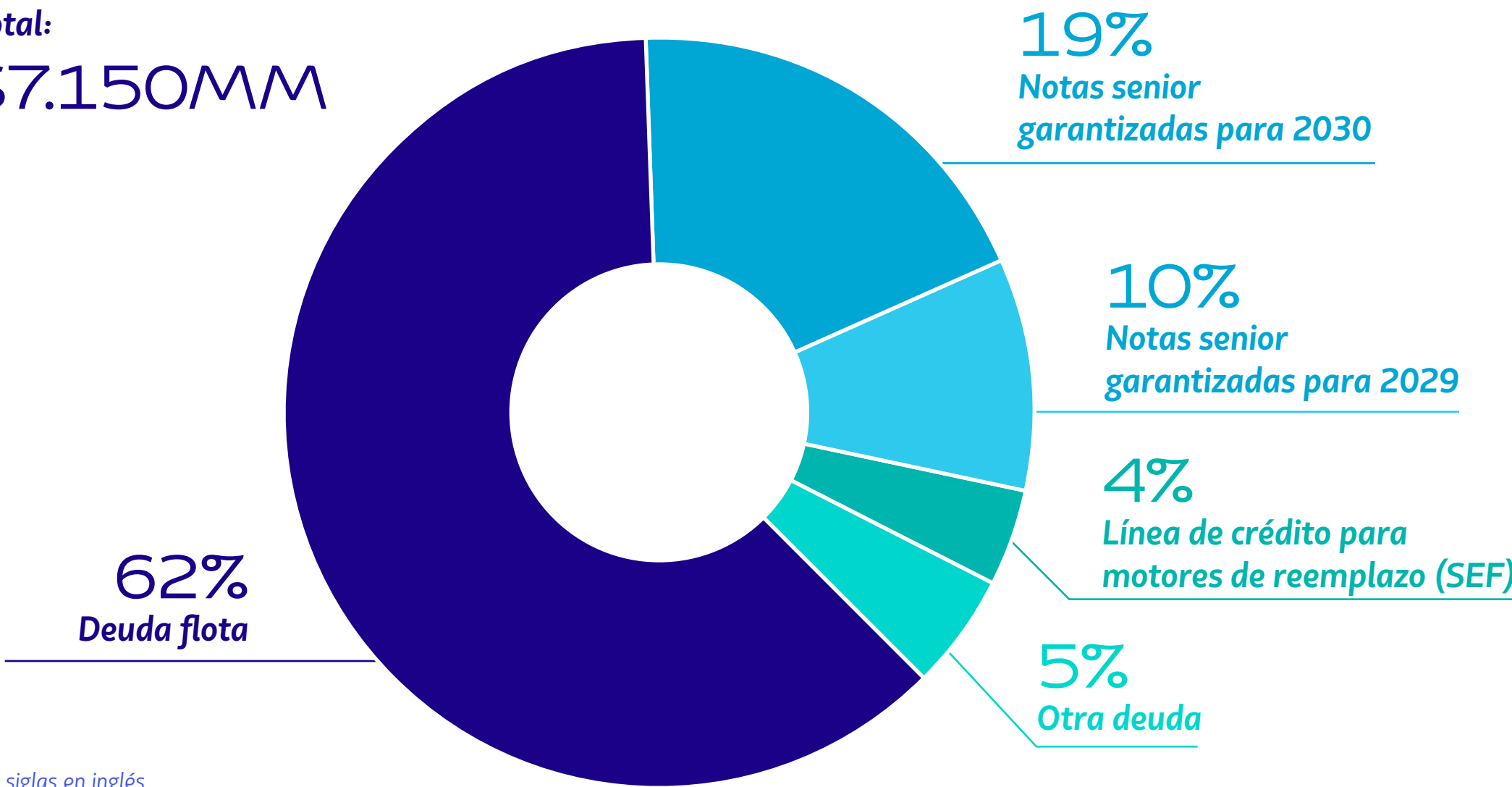
LATAM Airlines Group S.A. no enfrenta riesgos de refinanciamiento en el corto plazo. En tanto, los vencimientos principales más próximos están programados para los años 2029 y 2030.

**Es importante mencionar que los bonos de 2029 son rescatables en octubre de 2025, y el objetivo de LATAM Airlines Group S.A. es seguir trabajando para reducir las tasas de interés.**

## Distribución deuda bruta

Deuda total:

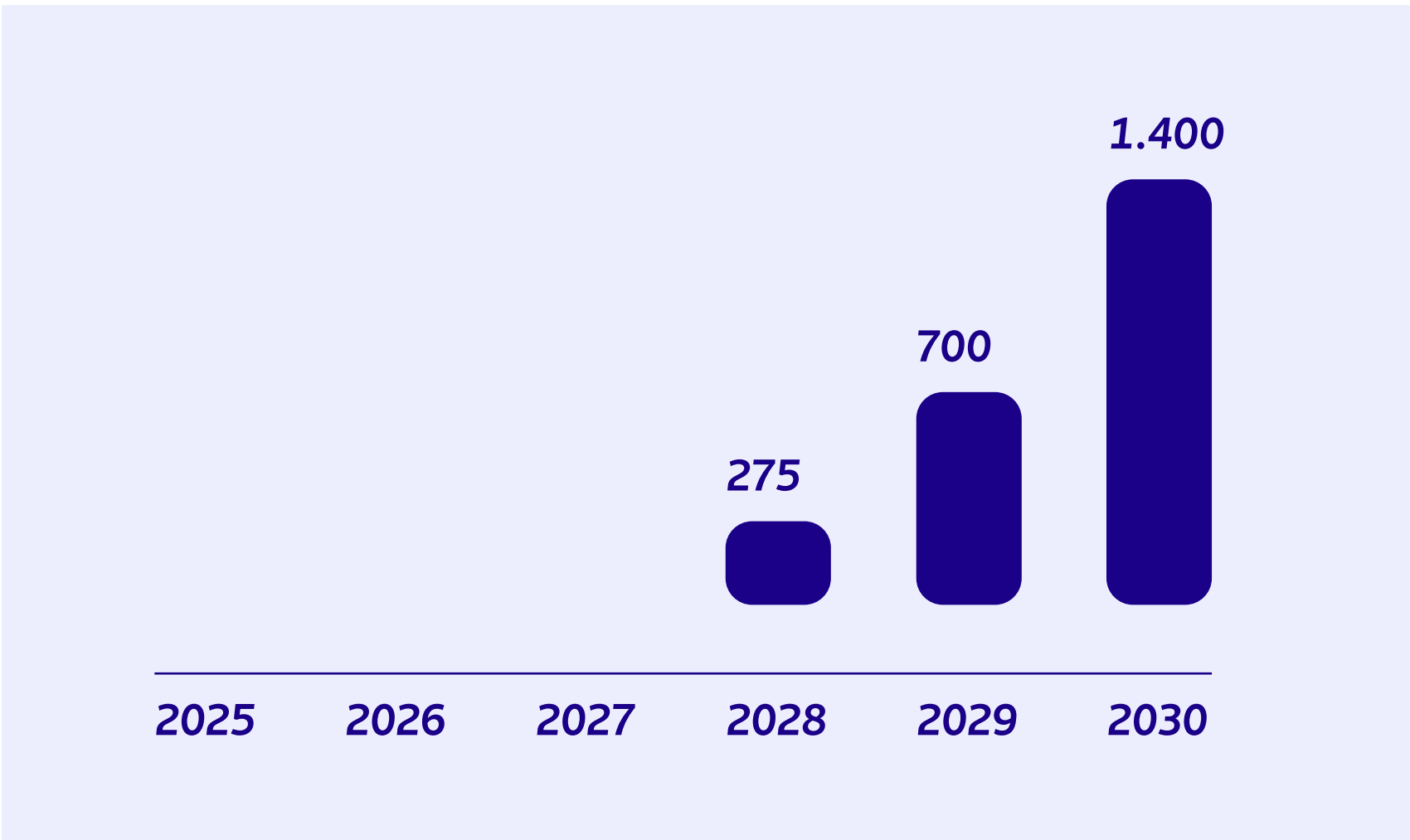
US\$7.150MM



<sup>1</sup> SEF, por sus siglas en inglés

## Perfil de amortización deuda no flota

US\$ MILLONES





# PLAN DE INVERSIÓN

NCG 519: 4.3 PLANES DE INVERSIÓN

## GASTOS DE INVERSIONES DE CAPITAL TOTALES NETOS DE FINANCIAMIENTO

Los Gastos de Capital Totales Netos de Financiamiento se definen como los gastos de capital totales incurridos por LATAM Airlines Group S.A. para la adquisición, mantenimiento o mejora de activos estratégicos, netos de cualquier financiamiento de terceros específicamente utilizado para estos fines. Esta métrica refleja de manera directa los flujos de efectivo comprometidos con estas actividades.

Cabe precisar que se calcula como la suma de los gastos de capital de mantenimiento (CapEx de mantenimiento) y los gastos de capital para crecimiento y flota netos de financiamiento (CapEx de crecimiento y CapEx de flota neto de financiamiento). La definición de cada línea es la siguiente:

### CapEx de mantenimiento

El CapEx de mantenimiento incluye principalmente visitas a talleres de motores, revisiones de aviones y reabastecimiento de piezas para operaciones existentes, así como gastos de capital asociados con proyectos de flota que no aportan capacidad adicional a las operaciones del grupo ni agregan nuevas características al producto ofrecido existente.

### CapEx de crecimiento y CapEx de flota neto de financiamiento

Los CapEx de crecimiento y CapEx de flota neto de financiamiento incluyen gastos de capital asociados con piezas y motores adicionales, revisiones de motores y reabastecimiento de piezas para operaciones adicionales, pagos previos a la entrega (PDPs, por sus siglas en inglés), proyectos de flota que contribuyen a capacidad adicional o nuevas características al producto ofrecido actualmente, y otros proyectos estratégicos que agregan valor, así como la llegada de flotas, neto de su financiamiento asociado.

En tanto, la división entre CapEx de mantenimiento, y CapEx de crecimiento y flota se calcula internamente con base en las distintas inversiones estratégicas de LATAM Airlines Group S.A.

Por su parte, los gastos de capital totales netos de financiamiento de LATAM Airlines Group S.A. se pueden conciliar a través de las siguientes líneas: compra de propiedad, planta y equipo; compras de activos intangibles; y activaciones de mantenimiento arrendado, junto con el impacto neto del financiamiento y otras cuentas. La reconciliación de esta métrica se encuentra en la publicación trimestral de resultados.

Además, LATAM Airlines Group S.A proporciona una actualización trimestral de esta métrica a través de su publicación de resultados en la sección de flujo de caja ajustado del documento.

## Gastos de capital históricos AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024

US\$ MILLONES

|                                                                           | 2022   | 2023   | 2024   |
|---------------------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|
| CapEx de mantenimiento                                                    | -779   | -703   | -639   |
| CapEx de crecimiento y CapEx de flota neto de financiamiento <sup>1</sup> | -237   | -467   | -901   |
| CapEx total neto de financiamiento                                        | -1.015 | -1.170 | -1.540 |

## Gastos de capital estimados por año AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024<sup>2</sup>

US\$ MILLONES

|                                    | 2025   | 2026   | 2027   |
|------------------------------------|--------|--------|--------|
| CapEx total neto de financiamiento | -1.412 | -1.479 | -1.535 |

<sup>1</sup> Figura para 2022 fue corregida.

<sup>2</sup> Sujeto a cambios y pueden diferir de los gastos de capital reales.



**COMPROMISOS DE FLOTA**

Los compromisos de flota representan las inversiones estratégicas realizadas por el grupo LATAM en la adquisición de aeronaves para garantizar la modernización, expansión y renovación de su flota, alineadas con los objetivos de eficiencia operacional y sostenibilidad.

En esta línea, el total de compromisos de flota se calcula utilizando el precio de compra de LATAM Airlines Group S.A. con los fabricantes y el valor presente de los compromisos para aeronaves que se recibirán como arrendamientos operativos de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF 16).

Estos compromisos se calculan con base en los compromisos consistentes con las llegadas previstas, según lo establecido en el plan de flota publicado en los reportes trimestrales de resultados de LATAM Airlines Group S.A., los cuales se fundamentan en las mejores estimaciones de llegadas de los fabricantes de aeronaves y arrendadores.

**Cabe destacar que, en general, LATAM Airlines Group S.A. evalúa alternativas de financiamiento para cumplir con sus compromisos de flota y, por lo tanto, las cantidades presentadas no necesariamente indican una salida de efectivo.**

En efecto, las aeronaves que llegan bajo arrendamiento operativo no representan una salida de efectivo al momento de su llegada, sino que implican el reconocimiento de un activo por derecho de uso y un pasivo por arrendamiento.

Por otro lado, las aeronaves que llegan bajo un arrendamiento financiero representarán una salida de efectivo equivalente al costo de la aeronave neto del financiamiento total obtenido. Esta salida de efectivo por aeronaves que llegan bajo arrendamientos financieros se incluye dentro del CapEx total neto de financiamiento.

Compromisos de flota por año  
AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024

US\$ 1.116MM  
EN 2025

US\$ 1.303MM  
EN 2026

US\$ 1.085MM  
EN 2027





# INFORMACIÓN BURSÁTIL

NCG 519: 2.3.4.iii ACCIONES, SUS CARACTERÍSTICAS Y DERECHOS

LATAM Airlines Group S.A. es una sociedad anónima abierta inscrita ante la Comisión para el Mercado Financiero (CMF) bajo el N° 306, cuyas acciones se cotizan en Chile en la Bolsa de Comercio de Santiago (BCS) y en la Bolsa Electrónica de Chile – Bolsa de Valores (BEC).

Durante 2024, LATAM Airlines Group S.A. reanudó su cotización en la Bolsa de Nueva York (NYSE) a través de su programa Recibos de Depósito Americanos (ADR, por sus siglas en inglés), después de haber estado negociándose previamente en el mercado Over-the-Counter (OTC) en Estados Unidos.

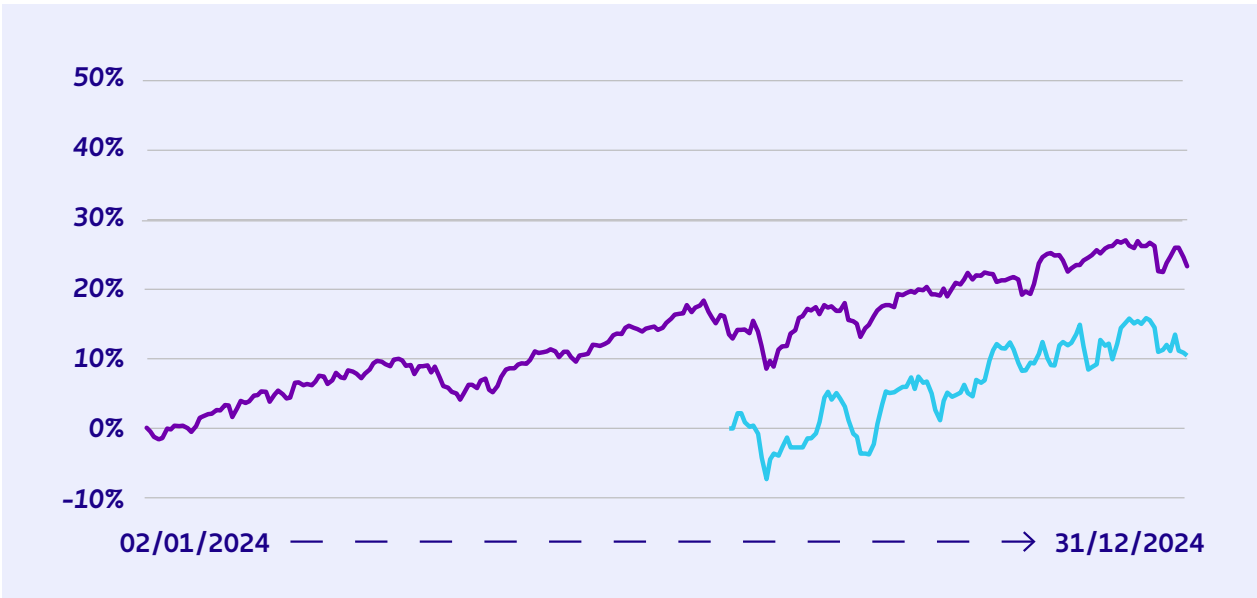
## RETORNO ANUAL

| ADR    | S&P 500 | ACCIÓN LOCAL | S&P IPSA |
|--------|---------|--------------|----------|
| +11,66 | +23,31% | +43,77%      | +8,27%   |

## ACCIÓN LOCAL – 2024



## ADR – 2024



Presencia bursátil  
Bolsa de Santiago: 100%  
Bolsa de Nueva York <sup>1</sup>: 44%

| 2024                                                                 | N° DE ACCIONES<br>TRANSADAS | PRECIO<br>PROMEDIO | MONTO TOTAL<br>TRANSADO<br><small>(PROMEDIO TRIMESTRE)</small> |
|----------------------------------------------------------------------|-----------------------------|--------------------|----------------------------------------------------------------|
| Volúmenes transados por trimestre – Acción local (Bolsa de Santiago) |                             |                    |                                                                |
|                                                                      | (MILLONES CLP)              | (CLP)              | (MILLONES USD)                                                 |
| Primer trimestre                                                     | 47.341                      | 11,2               | 8,9                                                            |
| Segundo trimestre                                                    | 57.750                      | 12,8               | 12,4                                                           |
| Tercer trimestre                                                     | 63.477                      | 11,9               | 13,4                                                           |
| Cuarto trimestre                                                     | 60.761                      | 13,2               | 13,8                                                           |
| Volúmenes transados por trimestre – ADR (Bolsa de Nueva York)        |                             |                    |                                                                |
|                                                                      | (MILLONES USD)              | (USD)              | (MILLONES USD)                                                 |
| Primer trimestre                                                     | N/A                         | N/A                | N/A                                                            |
| Segundo trimestre                                                    | N/A                         | N/A                | N/A                                                            |
| Tercer trimestre                                                     | 31,0                        | 24,9               | 16,2                                                           |
| Cuarto trimestre                                                     | 11,6                        | 27,3               | 5,0                                                            |

N/A: No Aplica. LATAM Airlines Group S.A. transaba en el mercado Over-the-Counter (OTC) previo al relistamiento de sus ADRs en julio de 2024.  
<sup>1</sup> El regresó a la Bolsa de Nueva York de 2024 de LATAM Airlines Group S.A. ocurrió el 25 de julio de 2024, lo que explica la presencia bursátil del período.





A LATAM Boeing 787-9 Dreamliner is shown in flight, banking to the right. The aircraft is white with the LATAM logo and a red and blue tail fin. The background is a vast, mountainous landscape under a clear blue sky. A large, semi-transparent number '4' is overlaid on the right side of the image, and a large, semi-transparent number '0' is overlaid on the left side of the image.

# \_GOBIERNO CORPORATIVO

- 34 ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD
- 40 DIRECTORIO
- 49 ORGANIGRAMA
- 50 PRINCIPALES EJECUTIVOS
- 55 DIRECTRICES CORPORATIVAS
- 67 RELACIÓN CON GRUPOS DE INTERÉS
- 70 POLÍTICAS FINANCIERAS





# COMPONENTES DEL GOBIERNO CORPORATIVO

NCG 519: 3.1 MARCO DE GOBERNANZA Y 3.3.I COMITÉS DEL DIRECTORIO  
GRI 2-9 Y 2-23

## COMITÉS

### COMITÉ DE DIRECTORES

Supervisión, vigilancia y recomendaciones al directorio sobre materias que la ley le encomienda. (Comité exigido por la normativa chilena)

### COMITÉ DE AUDITORÍA

Supervisión, vigilancia y recomendaciones al directorio sobre materias que la ley le encomienda. (Comité exigido por la normativa estadounidense)

## SUB-COMITÉS

### SUB-COMITÉ DE FINANZAS

Supervisión y recomendaciones al directorio sobre el desempeño financiero.

### SUB-COMITÉ DE ESTRATEGIA & SOSTENIBILIDAD

Análisis, recomendaciones al directorio y decisiones estratégicas, así como supervisión en materias de sostenibilidad.

### SUB-COMITÉ DE LIDERAZGO

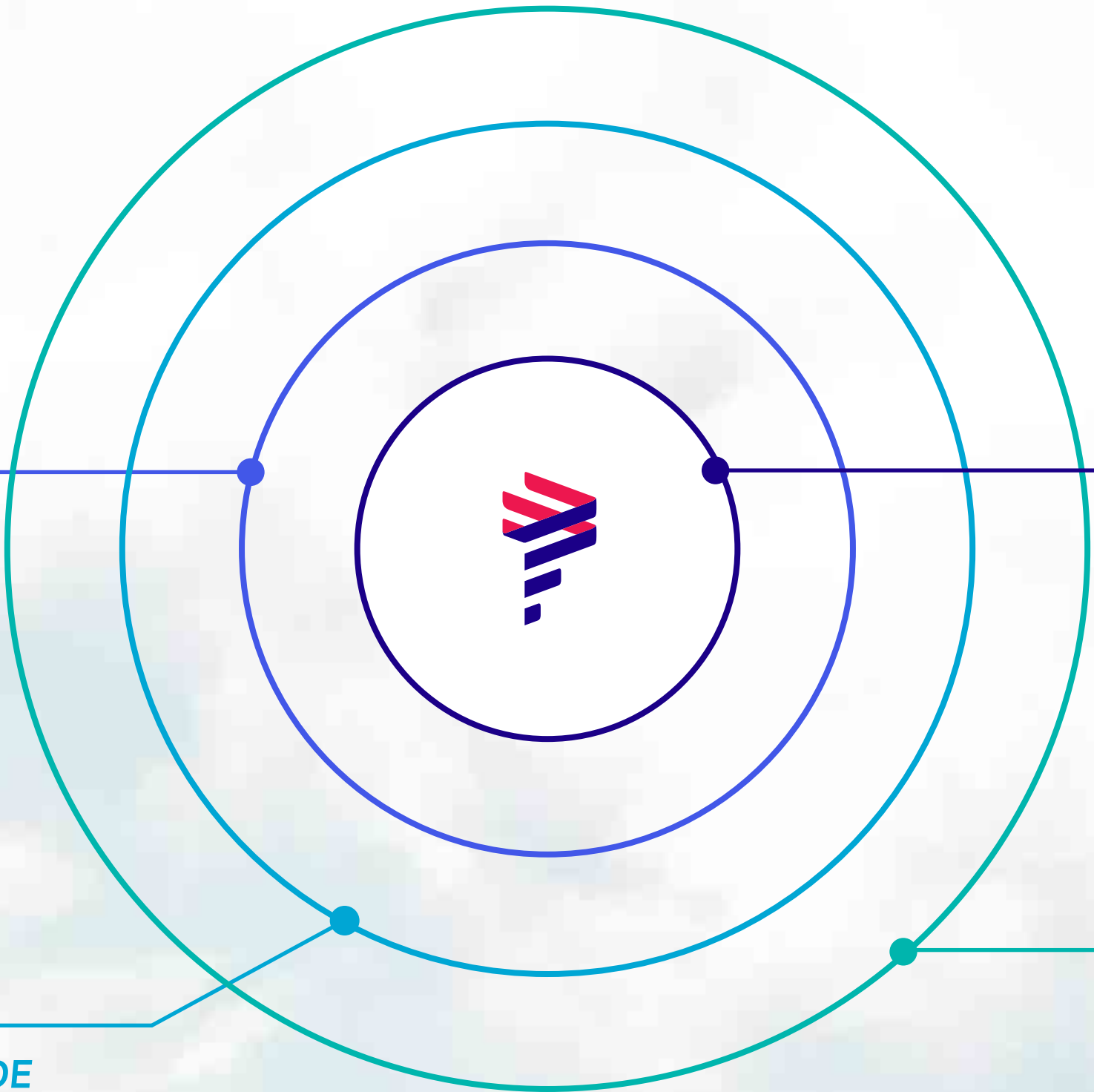
Análisis y recomendaciones al directorio sobre la estructura organizacional y la política de compensación.

## DIRECTORIO

- Compuesto por nueve directores titulares.
- Define y monitorea las directrices estratégicas.
- Elegidos por la Junta de Accionistas con voto acumulativo.

## EJECUTIVOS

- Comité Ejecutivo integrado por los principales ejecutivos.
- Ejecuta las directrices estratégicas.





# ESTRUCTURA DE PROPIEDAD

**NCG 519: 2.3.1 SITUACIÓN DE CONTROL, 2.3.4.I Y 2.3.4.III ACCIONES, SUS CARACTERÍSTICAS Y DERECHOS, Y 2.3.5 OTROS VALORES**

LATAM Airlines Group S.A. necesita mantener un nivel adecuado de capitalización para así tener un acceso seguro a los mercados financieros y, por consiguiente, desarrollar sus objetivos de mediano y largo plazo, optimizando el retorno a los accionistas y manteniendo una sólida posición financiera.

En esta línea, al 31 de diciembre de 2024, el capital estatutario de LATAM Airlines Group S.A. estuvo representado por 604.441.789.335 acciones, todas emitidas, ordinarias y sin valor nominal.

De esta cantidad, a dicha fecha se encontraban suscritas y pagadas 604.437.877.587 acciones. En tanto, el capital pagado, al 31 de diciembre de 2024, fue de MUS\$5.003.534.

Un año antes, esto es, al 31 de diciembre de 2023, el capital pagado fue de MUS\$5.003.534 dividido en 604.437.877.587 acciones, también de serie única, nominativas, ordinarias y sin valor nominal.

Cabe destacar que no hay series especiales de acciones ni preferencias. De esta manera, la forma de los títulos de las acciones, su emisión, canje, inutilización, extravío, reemplazo y demás circunstancias, así como la transferencia de las acciones, se rigen por lo dispuesto en la Ley de Sociedades Anónimas de Chile (LSA) y su Reglamento.

Por su parte, en la Junta Extraordinaria de Accionistas de LATAM Airlines Group S.A. llevada a cabo el 25 de abril de 2024, se adoptaron, entre otros, los siguientes acuerdos:

● **Eliminación del Artículo Cuarto Transitorio de los Estatutos Sociales:**

Se suprimió este artículo, que regulaba las primeras renovaciones del Directorio tras la reestructuración bajo el procedimiento Capítulo 11, permitiendo que, en lo sucesivo, las elecciones del Directorio se rijan por los artículos generales permanentes de los estatutos.

● **Disminución del Capital Social:**

Se reflejó en los estatutos sociales la reducción de pleno derecho del capital de LATAM Airlines Group S.A. por la cantidad de US\$123.605.757, representativa de 1.965.903.665 acciones, como consecuencia del vencimiento de los plazos para la colocación de bonos convertibles emitidos en 2022 en el contexto de la salida del procedimiento Capítulo 11.

● **Actualización de Estatutos:**

Los estatutos de LATAM Airlines Group S.A. fueron modificados para reflejar los cambios anteriores relativos al capital social y la duración del Directorio.

● **Facultades al Directorio:**

Se otorgaron amplias facultades al Directorio para implementar los acuerdos adoptados, incluyendo la representación ante entidades regulatorias y la formalización de los cambios en los registros pertinentes.

**OTROS VALORES**

**NCG 519: 2.3.4.I ACCIONES, SUS CARACTERÍSTICAS Y DERECHOS Y 2.3.5 OTROS VALORES**

El detalle de todos los "Otros valores" a la fecha del cierre del ejercicio anual 2024, se presenta en los Estados Financieros incluidos en esta Memoria Anual, en las Notas 3 y 18.



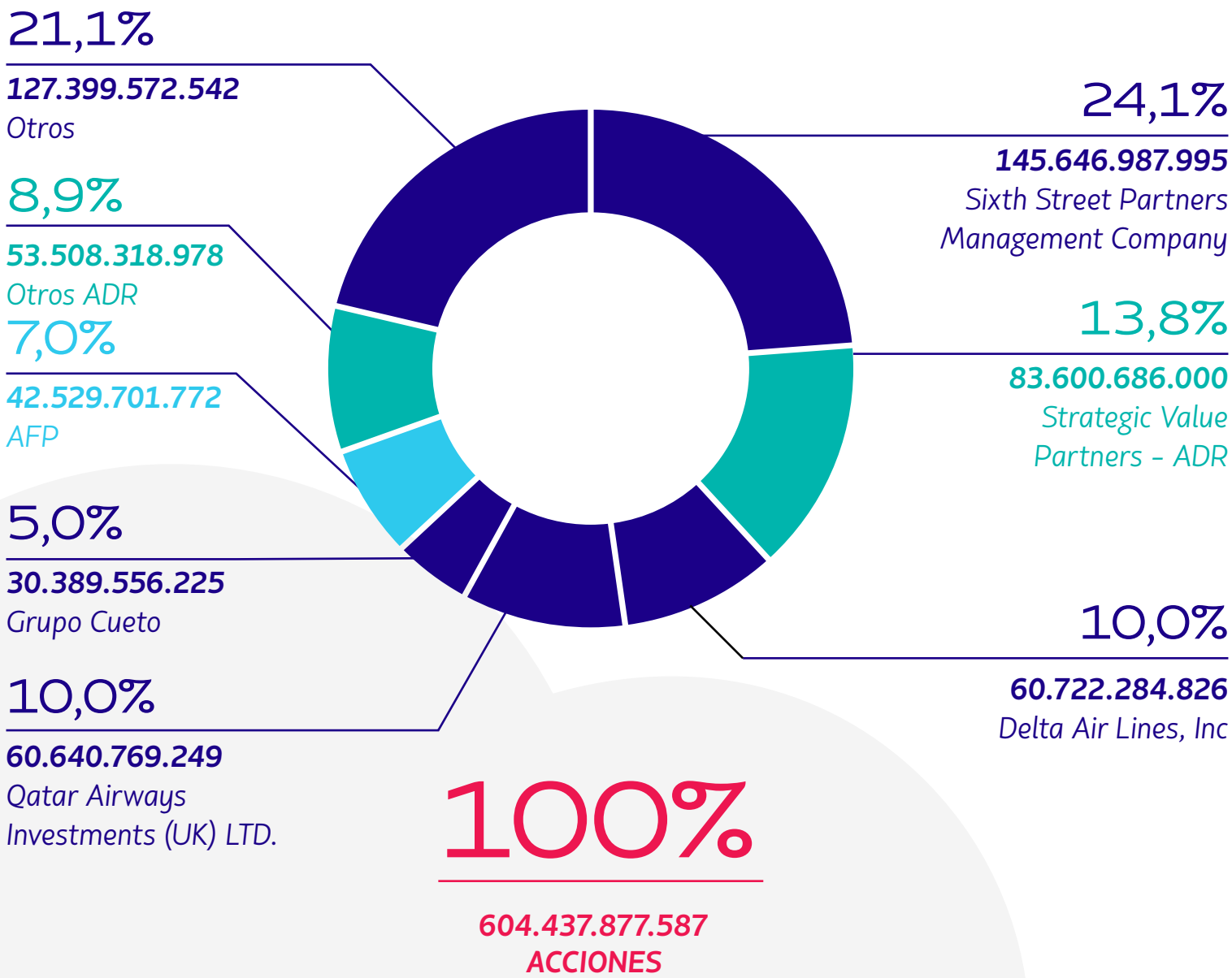
*Al 31 de diciembre de 2024,  
LATAM Airlines Group S.A.  
no cuenta con accionista  
controlador y el número total  
de accionistas registrados  
es de 2.131.*



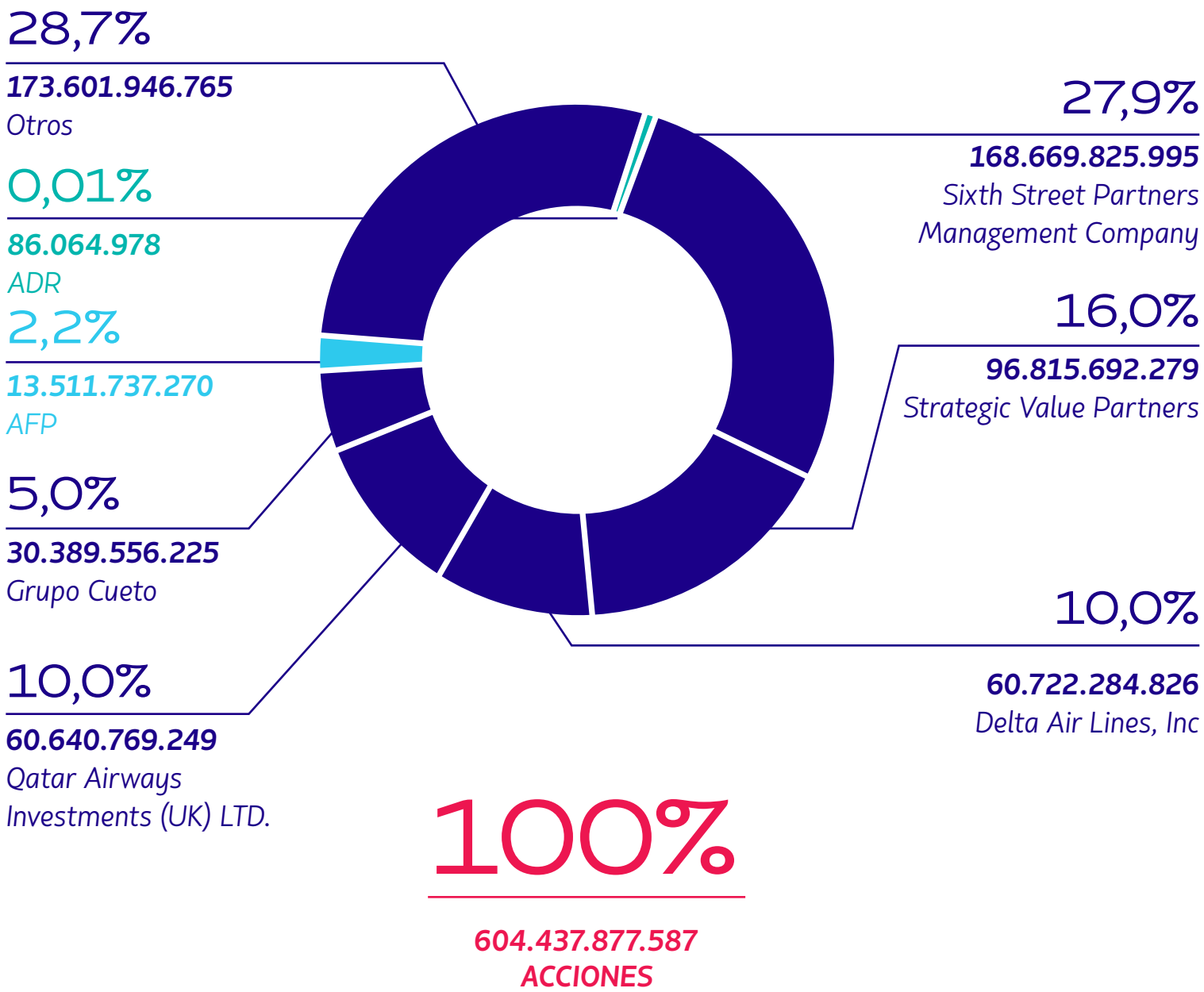
COMPOSICIÓN ACCIONARIA

NCG 519: 2.3.2 CAMBIOS IMPORTANTES EN LA PROPIEDAD O CONTROL, 2.3.3 IDENTIFICACIÓN DE SOCIOS O ACCIONISTAS MAYORITARIOS

Al 31 de diciembre de 2024<sup>1</sup>



Al 31 de diciembre de 2023



PARTICIPACIÓN EN LA PROPIEDAD DE LOS DIRECTORES Y EJECUTIVOS PRINCIPALES

NCG 519: 3.4.IV EJECUTIVOS PRINCIPALES

Al igual que en 2023, Ignacio Cueto (presidente del Directorio del LATAM Airlines Group S.A.), Enrique Cueto (miembro del Directorio de LATAM Airlines Group S.A.), y ciertos miembros de la familia Cueto y entidades controladas por ellos, componen al Grupo Cueto. En esta línea, al 31 de diciembre de 2024, la tenencia accionaria del grupo Cueto es del 5,03% de las acciones. No obstante, y al igual que al cierre del año anterior, no hay otros Directores ni tampoco ejecutivos principales de LATAM Airlines Group S.A. que tengan participación en la propiedad del emisor.

La información refleja la estructura accionaria de LATAM Airlines Group S.A. según el registro de accionistas del “Depósito Central de Valores (DCV)” y complementada por las presentaciones del formulario 13F ante la Securities Exchange Commission (SEC). Del total de acciones registradas a nombre de “Banco de Chile por Cuenta de State Street”, Banco de Chile confirma la cantidad de acciones correspondientes a Sixth Street Partners Management Company.

<sup>1</sup>Al 31 de diciembre de 2024, LATAM Airlines Group S.A. no cuenta con accionistas mayoritarios ni controladores, ni otros fondos distintos a los señalados. Por este motivo, la categoría de “otros accionistas” representa un 70,3% del total, mientras que el porcentaje total American Depositary Receipts (ADR) de LATAM Airlines Group S.A es del 22,7% y el de Fondos de pensiones un 7,0%.

| CATEGORÍA                         | 2023  | 2024  |
|-----------------------------------|-------|-------|
| American Depositary Receipt (ADR) | 0,01% | 22,7% |
| Fondos de pensiones               | 2,2%  | 7,0%  |
| Otros accionistas                 | 97,7% | 70,3% |





CAMBIOS EN LA PARTICIPACIÓN

NCG 519: 2.3.2 CAMBIOS IMPORTANTES EN LA PROPIEDAD O CONTROL

En los últimos tres años (es decir, 2022, 2023 y 2024), los principales cambios en el porcentaje de propiedad mantenida por los accionistas relevantes de LATAM Airlines Group S.A. (con más del 5% de participación) han sido los siguientes:

| AÑO  | ACCIONISTA                               | TIPO DE CAMBIO | DETALLE DE CAMBIO VERSUS AÑO ANTERIOR                  | PARTICIPACIÓN FINAL |
|------|------------------------------------------|----------------|--------------------------------------------------------|---------------------|
| 2022 | Sixth Street Partners Management Company | Ingreso        | Nueva participación                                    | 27,90%              |
|      | Strategic Value Partners                 | Ingreso        | Nueva participación                                    | 16,00%              |
|      | Sculptor Capital                         | Ingreso        | Nueva participación                                    | 6,60%               |
|      | Delta Air Lines, Inc                     | Disminución    | -10,0pp                                                | 10,00%              |
|      | Grupo Cueto                              | Disminución    | -11,4pp                                                | 5,00%               |
|      | ADR                                      | Disminución    | -13,1pp                                                | 0,01%               |
| 2023 | Sculptor Capital                         | Disminución    | -4,1pp                                                 | 2,50%               |
| 2024 | ADR                                      | Aumento        | +22,7pp (incluye traspaso de Strategic Value Partners) | 22,7%               |
|      | AFP                                      | Aumento        | +4,8pp                                                 | 7,00%               |
|      | Sixth Street Partners Management Company | Disminución    | -3,8pp                                                 | 24,10%              |
|      | Strategic Value Partners                 | Disminución    | -2,2pp                                                 | 13,80%              |

Nota: En la tabla "pp" corresponde a "puntos porcentuales".





PRINCIPALES ACCIONISTAS

NCG 519: 2.3.2 CAMBIOS IMPORTANTES EN LA PROPIEDAD O CONTROL, 2.3.3 IDENTIFICACIÓN DE SOCIOS O ACCIONISTAS MAYORITARIOS, 2.3.4.I ACCIONES, SUS CARACTERÍSTICAS Y DERECHOS

Al 31 de diciembre de 2024<sup>1</sup>

| NOMBRE O RAZÓN SOCIAL                                | RUT          | ACCIONES<br>SUSCRITAS Y<br>PAGADAS | PORCENTAJE DE<br>PROPIEDAD |
|------------------------------------------------------|--------------|------------------------------------|----------------------------|
| Banco de Chile por cuenta de State Street            | 97.004.000-5 | 156.734.468.639                    | 25,9%                      |
| JP Morgan Chase Bank (ADR)                           | 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 Investments (UK) Ltd.                  | 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%                       |

Al 31 de diciembre de 2023<sup>1</sup>

| NOMBRE O RAZÓN SOCIAL                                | RUT          | ACCIONES<br>SUSCRITAS Y<br>PAGADAS | PORCENTAJE DE<br>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%                       |

<sup>1</sup>Todas las acciones de LATAM Airlines Group S.A. son emitidas, ordinarias y sin valor nominal, y por tanto, no hay series especiales ni preferenciales.





DIVIDENDOS

NCG 519: 2.3.4.II Y 2.3.4.III ACCIONES, SUS CARACTERÍSTICAS Y DERECHOS

De acuerdo con la Ley de Sociedades Anónimas de Chile, LATAM debe distribuir dividendos en efectivo equivalentes al menos al 30% de sus utilidades netas consolidadas anuales, calculadas conforme a las Normas Internacionales de Información Financiera (IFRS), siempre que no existan pérdidas acumuladas y sujeto a excepciones limitadas. Si en un año determinado no hay utilidades netas, LATAM puede optar por distribuir dividendos con cargo a las utilidades retenidas, aunque no está legalmente obligado a hacerlo. El directorio puede declarar dividendos provisorios a partir de las utilidades obtenidas durante dicho período, en la medida en que la situación económica de la Compañía lo permita. Esta política se pretende sostener durante los próximos dos años.

Según los estatutos de LATAM, el dividendo anual en efectivo debe ser aprobado por los accionistas en la junta ordinaria anual de accionistas, la cual se celebra dentro de los primeros cuatro meses del año siguiente a aquel en que se proponga el dividendo. Todas las acciones ordinarias en circulación tienen derecho a recibir dividendos en igualdad de condiciones, excepto aquellas que no han sido totalmente pagadas por el accionista después de haber sido suscritas.

LATAM declara dividendos en dólares estadounidenses, pero realiza los pagos en pesos chilenos, convertidos desde dólares al tipo de cambio observado cinco días hábiles antes del primer pago a los accionistas. Los tenedores de ADSs tendrán derecho a recibir

dividendos sobre las acciones ordinarias subyacentes en igualdad de condiciones con los tenedores de acciones ordinarias. Los tenedores de ADRs en las fechas de registro correspondientes recibirán los dividendos pagados sobre las acciones ordinarias representadas por los ADSs evidenciados por dichos ADRs. Los dividendos pagaderos a los tenedores de ADSs serán abonados por LATAM al depositario en pesos chilenos y remitidos por este a los tenedores, netos de comisiones por conversión de moneda extranjera y otros gastos del depositario, y estarán sujetos a la retención de impuestos en Chile, actualmente fijada en un 35% (sujeta a créditos en ciertos casos). La cantidad de dólares estadounidenses distribuidos a los tenedores de ADSs puede verse afectada negativamente por una devaluación de la moneda chilena antes de la conversión y remisión de dichos dividendos. Los propietarios de ADSs no estarán sujetos a cargos por remesa de dividendos por parte del depositario en relación con los dividendos en efectivo.

La legislación chilena exige que los tenedores de acciones de sociedades chilenas que no sean residentes en Chile se registren como inversionistas extranjeros bajo uno de los regímenes de inversión extranjera establecidos por la normativa chilena, para poder remitir dividendos, productos de venta u otros montos relacionados con sus acciones fuera de Chile a través del Mercado Cambiario Formal.

Durante 2023, LATAM Airlines Group S.A. presentó una utilidad neta atribuible a los propietarios

de la controladora de US\$582 millones. En esta línea, el Directorio acordó y la Junta Ordinaria de Accionistas aprobó la distribución del Dividendo N° 52, definitivo, mínimo obligatorio, correspondiente al 30% de las utilidades líquidas del ejercicio 2023. Esto representó una suma equivalente en pesos de US\$174.549.442,99, lo cual significó un dividendo de US\$0,0002887797894 por acción.

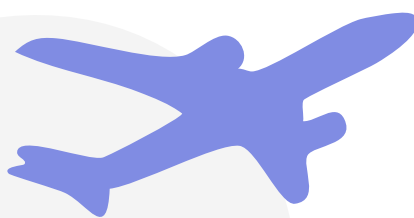
De esta manera, el pago se realizó el día 16 de mayo

de 2024, en su equivalente en pesos según el tipo de cambio “observado” publicado en el Diario Oficial al quinto día hábil anterior al reparto, es decir, al día 10 de mayo de 2024.

Los accionistas inscritos en el Registro de Accionistas a la medianoche del día 10 de mayo de 2024 fueron los beneficiarios de dicho pago.

| AÑO  | FECHA DE PAGO | TIPO       | TOTAL DE DIVIDENDO PAGADO (US\$ MM)    | NÚMERO DE ACCIONES | DIVIDENDO POR ACCIÓN |
|------|---------------|------------|----------------------------------------|--------------------|----------------------|
| 2021 | N/A           | N/A        | Sin reparto de dividendos <sup>1</sup> | 606.407.693        | N/A                  |
| 2022 | N/A           | N/A        | Sin reparto de dividendos <sup>1</sup> | 604.437.877.587    | N/A                  |
| 2023 | 16/5/24       | Definitivo | 174,4                                  | 604.437.877.587    | US\$0,0002887797894  |

<sup>1</sup>LATAM Airlines Group S.A. mantenía registradas pérdidas acumuladas hasta 2023, por lo que no hubo pago de dividendos hasta 2024.





## MERCADO DE CAPITALES

### NCG 519: 3.7.I Y 3.7.II RELACIÓN CON LOS GRUPOS DE INTERÉS Y EL PÚBLICO EN GENERAL

LATAM Airlines Group S.A. mantiene un diálogo constante con sus accionistas, otros actores del mercado de deuda y capitales, y la prensa. Cuenta, además, con las gerencias de Relación con Inversionistas y de Comunicaciones Externas Corporativas.

En detalle, la gerencia de Relación con Inversionistas de LATAM Airlines Group S.A. permite aclarar dudas de accionistas, inversionistas y otros actores del mercado de capitales sobre su situación financiera, económica, los principales riesgos, la estrategia y otros aspectos del negocio. De hecho, en la página web de Relación con Inversionistas, el grupo LATAM detalla la estructura de gobierno corporativo y publica los estados financieros actualizados, reportes de resultados trimestrales y otros datos relevantes para apoyar a los accionistas, inversionistas y analistas de

mercado en la toma de decisiones. Generalmente, todos estos contenidos están disponibles en inglés, español y portugués.

Por su parte, la gerencia de Relación con Inversionistas, sin contar con expertos externos, realiza anualmente, en forma interna, una revisión de la información presentada al mercado por otros actores de su industria para evaluar, oportunidades de mejora a los datos y la información que presenta al público.

#### **Más información**

[Manual de manejo de Información de Interés al Mercado](#)

#### **Medios de contacto**

[Relación con inversionistas – sitio web: latamairlinesgroup.net](#)

#### **Contacto**

[InvestorRelations@latam.com](mailto:InvestorRelations@latam.com) o

[ComunicacionesExternas@latam.com](mailto:ComunicacionesExternas@latam.com)

## JUNTA DE ACCIONISTAS

### NCG 519: 3.7.IV RELACIÓN CON LOS GRUPOS DE INTERÉS Y EL PÚBLICO EN GENERAL

Todos los accionistas pueden participar en las denominadas Juntas de Accionistas y tienen derecho a voz y voto en las mismas. Para realizarlas, LATAM Airlines Group S.A. cumple con los tiempos y la información que pide la LSA, su Reglamento y demás normativas aplicables (incluyendo la Norma de Carácter General 30 de la CMF).

Igualmente, previo a las Juntas de Accionistas con acuerdo del Directorio, LATAM Airlines Group S.A. sube a la página web de Relación con Inversionistas toda la información relevante correspondiente. En tanto, tratándose de elecciones de Directorio, LATAM Airlines Group S.A. publica los nombres de las personas nominadas por los accionistas junto a sus cartas de nominación y aceptación o declaraciones juradas, según corresponda. En este sentido, cabe precisar

que no se publica información sobre la opinión del Directorio con respecto a las experiencias, visiones y capacidades aconsejables para nuevos directores, considerando que bajo la normativa chilena aplicable son los accionistas los que nominan y eligen a los Directores.

Las Juntas de Accionistas más recientes se han llevado a cabo de forma remota o híbrida, y los accionistas han podido participar y ejercer su derecho a voto ya sea de forma presencial o remota. En tanto, cabe precisar que LATAM Airlines Group S.A. no cuenta con un servicio de streaming visual y de audio en tiempo real para el público que no es accionista.

#### **Más información**

[Pacto de accionistas, página 216.](#)





# DIRECTORIO

NCG 519: 3.2.I Y 3.2.XI DIRECTORIO  
GRI 2-9, 2-10, 2-11 Y 2-17

Quien define y monitorea las directrices estratégicas de LATAM Airlines Group S.A. es el Directorio. Este está compuesto por nueve directores titulares, los cuales son electos individualmente por periodos de dos años mediante el sistema de voto acumulativo, es decir, cada accionista tiene un voto por acción y puede emitir todos sus votos a favor de un candidato o distribuirlos entre varios. Este sistema permite que los accionistas que detentan al menos un 10% de las acciones en circulación puedan elegir al menos a un representante.

Cabe precisar que esta estructura es fija y que en casos de contingencia o crisis (principalmente en emergencias aéreas) el Directorio no sufre cambios y continúa funcionando normalmente apoyando la continuidad operacional del negocio.

La última elección de directores se llevó a cabo el 25 de abril de 2024, tras la renuncia del Sr. Bouk Van Geloven a su cargo como director en la sesión ordinaria de directorio celebrada el 3 de abril de 2024 con efecto a contar de las 23:59 del día 24 de abril de 2024. Como resultado, el Directorio fue renovado en la junta ordinaria de accionistas siguiente y quedó compuesto por los siguientes miembros: Ignacio Cueto Plaza, Enrique Cueto Plaza, Frederico F. Curado (independiente), William de Wulf, Antonio Gil Nievas, Bornah Moghbel, Michael Neruda, Sonia Villalobos y Alexander D. Wilcox.

## SESIONES

NCG 519: 3.2.X Y 3.2.XII DIRECTORIO

El Directorio realiza tanto sesiones ordinarias como extraordinarias de manera regular y conforme a las necesidades sociales, siguiendo los requisitos legales. Estas no cuentan con un tiempo mínimo de dedicación ya sean presenciales o remotas. En el caso de las sesiones ordinarias, las citaciones al Directorio se realizan a principio de cada año calendario, mientras que las sesiones extraordinarias se citan conforme lo requieran las necesidades sociales.

De acuerdo con lo establecido en los Estatutos de LATAM Airlines Group S.A., el Directorio debe reunirse, en sesiones ordinarias, a lo menos una vez por mes. Durante 2024, la asistencia promedio en las 21 sesiones ordinarias y extraordinarias realizadas fue de un 96%. En detalle, la asistencia a las reuniones fue de 100% por parte de los directores, Enrique Cueto, Frederico Curado, Antonio Gil, Michael Neruda y Alexander Wilcox, mientras que Ignacio Cueto y William de Wulf asistieron un 95%, Sonia Villalobos un 91% y Bornah Moghbel, 81%.

Para cada sesión, los integrantes del Directorio son citados con la debida anticipación, y cuentan con acceso a un sistema de información digital donde se centralizan los documentos con antecedentes relevantes para su preparación, actas de reuniones anteriores, y también se indican las materias que tratará el encuentro. Este sistema documenta el registro histórico de los documentos del Directorio

96% de asistencia  
promedio a las sesiones  
del directorio en 2024

desde 2016 y se actualiza aproximadamente un mes después de cada sesión con las actas correspondientes, quedando disponibles hacia adelante.

Por otro lado, los Directores, así como todos los grupos de interés del grupo LATAM, pueden acceder al Canal Confidencial disponible en línea. **(Ver más en la sección de Canal Confidencial dentro de este capítulo).**

## INDUCCIÓN, CAPACITACIÓN Y EVALUACIÓN DEL DIRECTORIO

NCG 519: 3.2.V Y 3.2.IX DIRECTORIO  
GRI 2-17 Y 2-18

Luego de cada elección y siguiendo la Política de Inducción, los nuevos miembros del Directorio reciben la información y los antecedentes relacionados a los asuntos bajo evaluación y análisis por parte del Directorio, así como una capacitación sobre el marco regulatorio y deberes aplicables al cargo de director. Todo aquello incluye, entre otros aspectos, temas de sostenibilidad, incluido responsabilidad social; políticas y directrices, particularmente el Código de Conducta; asuntos del negocio; riesgos; y aspectos financieros y contables del grupo LATAM.

Tras la derogación de la NCG N° 385 y la incorporación de varias de sus materias en la Memoria Anual, el Directorio no ha implementado evaluaciones de desempeño adicionales.

## DIVERSIDAD EN PROCESOS DE SELECCIÓN DEL DIRECTORIO

NCG 519: 3.7.III RELACIÓN CON LOS GRUPOS DE INTERÉS Y EL PÚBLICO EN GENERAL

Bajo la ley de sociedades anónimas en Chile, la facultad de elegir a los directores recae exclusivamente en los accionistas, a través de las Juntas de Accionistas. En ese sentido, el grupo LATAM no establece cuotas de género ni interfiere en dicho proceso, salvo en el caso específico de vacancia, donde la legislación vigente otorga al Directorio la facultad de designar un reemplazante.

En este contexto, el Directorio ha acordado que, para la designación del reemplazante que ocupará el cargo hasta la próxima Junta de Accionistas —instancia en la que deberá llevarse a cabo la renovación total de los miembros del Directorio—, se considerarán, además de la capacidad e idoneidad del candidato, factores que contribuyan a una mayor diversidad, tales como nacionalidad, edad y género.

Asimismo, para cada junta de accionistas en que corresponda la elección de directores, el grupo LATAM pone a disposición de los accionistas y del público general, a través de su sitio web, información relevante sobre los candidatos.

Cabe señalar que el grupo LATAM no cuenta con un Comité de Nominaciones destinado a asistir a los accionistas en la búsqueda y selección de candidatos al Directorio, ni proporcionar un enfoque de diversidad en estos procesos.



COMPOSICIÓN DEL DIRECTORIO

NCG 519: 3.2.IV DIRECTORIO  
GRI 2-9, 2-10, 2-11

Matriz de conocimientos y experiencia previa de los miembros del Directorio

|                           | IGNACIO<br>CUETO | BORNAH<br>MOGBEL | ENRIQUE<br>CUETO | FREDERICO<br>CURADO | ANTONIO GIL<br>NIEVAS | MICHAEL<br>NERUDA | SONIA<br>VILLALOBOS | ALEXANDER<br>WILCOX | WILLIAM DE<br>WULF |
|---------------------------|------------------|------------------|------------------|---------------------|-----------------------|-------------------|---------------------|---------------------|--------------------|
| INDUSTRIA AÉREA           | ●                |                  | ●                | ●                   |                       |                   | ●                   | ●                   |                    |
| ESTRATEGIA<br>CORPORATIVA |                  | ●                | ●                | ●                   | ●                     |                   | ●                   | ●                   | ●                  |
| RIESGOS                   | ●                | ●                |                  | ●                   | ●                     | ●                 | ●                   |                     | ●                  |
| ECONOMÍA<br>Y FINANZAS    |                  | ●                |                  | ●                   | ●                     | ●                 | ●                   |                     | ●                  |
| COMPLIANCE                |                  |                  |                  | ●                   | ●                     |                   | ●                   |                     |                    |
| ASG                       |                  |                  |                  |                     |                       |                   | ●                   |                     |                    |
| CIBERSEGURIDAD            |                  |                  |                  |                     |                       |                   | ●                   |                     |                    |





CARACTERÍSTICAS DEL DIRECTORIO

NCG 519: 3.2.VIII Y 3.2.XIII DIRECTORIO

Visitas en terreno

En 2024, el Directorio no tuvo visitas en terreno.

Antigüedad promedio

GRI 2-9

La antigüedad promedio de los miembros del Directorio a la fecha de publicación (marzo 2025) es de 4,2 años.

Otros mandatos

Ninguno de los directores ocupa cargos de dirección (director o gerente general - CEO, por sus siglas en inglés) en cuatro o más compañías externas adicionales y listadas públicamente.

|                             | HOMBRES | MUJERES |
|-----------------------------|---------|---------|
| POR SEXO                    | 8       | 1       |
| POR NACIONALIDAD            |         |         |
| Brasil                      | 1       | 1       |
| Chile                       | 2       | -       |
| España                      | 1       | -       |
| Estados Unidos              | 3       | -       |
| Francia                     | 1       | -       |
| POR RANGO DE EDAD           |         |         |
| Menos de 30 años            | -       | -       |
| Entre 31 y 40 años          | -       | -       |
| Entre 41 y 50 años          | 3       | -       |
| Entre 51 y 60 años          | 2       | -       |
| Entre 61 y 70 años          | 3       | 1       |
| Más de 70 años              | -       | -       |
| POR RANGO DE ANTIGÜEDAD     |         |         |
| Menos de 3 años             | 5       | -       |
| Entre 3 y 6 años            | 2       | 1       |
| Más de 6 y menos de 9 años  | 1       | -       |
| Más de 9 y menos de 12 años | -       | -       |
| Más de 12 años              | -       | -       |
| PERSONAS CON DISCAPACIDAD   | -       | -       |

Nota: No hay directores suplentes; todos son titulares.







## IGNACIO CUETO

**PRESIDENTE DEL DIRECTORIO\*** 7.040.324-2

Ignacio Cueto ha sido miembro del Directorio y presidente de LATAM Airlines Group S.A. desde abril de 2017, y ha sido reelegido por el Directorio desde entonces, siendo la última vez en mayo de 2024. Con más de 30 años de experiencia en la industria aérea, comenzó en 1985 como vicepresidente de ventas en Fast Air Carrier, una aerolínea nacional de carga, y ocupó roles clave como gerente de servicio y gerente comercial de la oficina de ventas en Miami. A lo largo de su carrera, fue miembro del Directorio de Ladeco (1994-1997) y LAN (1995-1997), presidente de LAN Cargo (1995-1998) y director ejecutivo de negocios de pasajeros (1999-2005). En esta línea, en 2005, asumió el cargo de presidente y director de operaciones de LAN, cargo que ocupó hasta la fusión con TAM en 2012. Después de la fusión, lideró como CEO (por sus siglas en inglés) de LAN hasta abril de 2017, desempeñando un papel clave en la expansión de las filiales de LATAM Airlines Group S.A. en Sudamérica y en la implementación de alianzas estratégicas con otras aerolíneas. Además, Ignacio Cueto es miembro de la Fundación Colunga, que se dedica al bienestar infantil, y forma parte del Grupo Cueto. Hasta el 31 de diciembre de 2024, participaba en la propiedad de 5,03% de las acciones en circulación de LATAM Airlines Group S.A. a través del Grupo Cueto.



## BORNAH MOGHBEL

**VICEPRESIDENTE DEL DIRECTORIO\*** Extranjero

Bornah Moghbel ha sido vicepresidente del Directorio de LATAM Airlines Group S.A. desde noviembre de 2022. Es cofundador y socio de Sixth Street, una firma global de inversión líder que ofrece soluciones de capital a empresas en todas las etapas de su desarrollo. Con sede en Nueva York, Moghbel lidera las inversiones corporativas de Sixth Street en mercados públicos y su negocio de inversión en activos globales. Tras cofundar la firma en 2009, estableció su presencia en Europa antes de regresar a Estados Unidos en 2016. Previamente, fue inversor en Silver Point Capital y comenzó su carrera en el grupo de Financial Sponsors de UBS Investment Bank. Moghbel obtuvo un B.A. en Economía, con altos honores, y una especialización en Administración de Empresas de la UC Berkeley.



## ENRIQUE CUETO

**DIRECTOR TITULAR\*** 6.694.239-2

Enrique Cueto ha sido miembro del Directorio de LATAM Airlines Group S.A. desde abril de 2020. Previamente, ocupó el cargo de gerente general (CEO, por sus siglas en inglés) desde la fusión de LAN y TAM en junio de 2012. Entre 1983 y 1993, fue director ejecutivo de Fast Air, una aerolínea chilena de carga, y de 1993 a 1994, fue miembro del Directorio de LAN Airlines. Posteriormente, Enrique Cueto asumió el rol de gerente general (CEO, por sus siglas en inglés) de LAN hasta la fusión con TAM en 2012. Además, Enrique Cueto es miembro del Directorio de la Fundación Colunga, que trabaja en el bienestar infantil, y desde hace 15 años, también forma parte del Directorio de la Fundación Endeavor, una organización dedicada a fomentar el emprendimiento en Chile. Es licenciado en Ciencias Económicas por la Universidad Católica de Chile y es hermano de Ignacio Cueto, presidente del Directorio de LATAM Airlines Group S.A. Además, Enrique Cueto es parte del Grupo Cueto. Hasta el 31 de diciembre de 2024, participaba en la propiedad de 5,03% de las acciones en circulación de LATAM Airlines Group S.A. a través del Grupo Cueto.

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





## FREDERICO CURADO

**DIRECTOR TITULAR**

*Extranjero*

*(Independiente bajo la normativa chilena y la normativa estadounidense)\**

Frederico Curado ha sido miembro del Directorio de LATAM Airlines Group S.A. desde noviembre de 2022 como director independiente. También ha sido director independiente de Transocean desde 2013, donde preside su Comité de HSE y Sostenibilidad y forma parte del Comité de Gobierno Corporativo. Además, es director independiente de ABB desde 2016, siendo presidente de su Comité de Compensación. Frederico Curado fue gerente general (CEO, por sus siglas en inglés) de Embraer de 2007 a 2016 y gerente general (CEO, por sus siglas en inglés) de Ultrapar de 2017 a 2021. Es licenciado en Ingeniería Mecánica-Aeronáutica por el Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA) y posee un MBA Ejecutivo de la Universidad de São Paulo (USP).



## ANTONIO GIL NIEVAS

**DIRECTOR TITULAR\***

**23.605.789-5**

Antonio Gil Nievas se unió al Consejo de Administración de LATAM Airlines Group S.A. en noviembre de 2022. Además, es miembro del consejo de Sociedad Química y Minera de Chile S.A., una empresa chilena listada en la Bolsa de Nueva York (NYSE, por sus siglas en inglés). Con más de 25 años de experiencia en liderazgo estratégico, gerencial, financiero e inversiones a nivel global, europeo y latinoamericano, Gil Nievas fue CEO de Moneda Asset Management y trabajó en JP Morgan, donde ocupó cargos clave como *Managing Director*, Vicepresidente de Finanzas (CFO, por sus siglas en inglés) Global y miembro de varios comités ejecutivos globales. Previamente, fue consultor estratégico en Boston Consulting Group (BCG). Es licenciado en Ingeniería Industrial con especialización en Electrónica por el ICAI (Universidad Pontificia Comillas, España), y obtuvo su MBA en la Harvard Business School. Igualmente, completó el Programa Ejecutivo de Stanford.



## MICHAEL NERUDA

**DIRECTOR TITULAR\***

*Extranjero*

Michael Neruda ha sido miembro del Directorio de LATAM Airlines Group S.A. desde noviembre de 2022. Es socio de Sixth Street, una firma global de inversión que ofrece soluciones de capital a empresas en todas las etapas de crecimiento. Neruda lidera la reestructuración e inversiones en situaciones de distress, así como las inversiones transversales de Sixth Street en empresas donde se combina experiencia en mercados públicos y financiamiento de capital privado para mejorar sus balances. Antes de unirse a Sixth Street en 2015, fue director en Watershed Asset Management, donde lideró las inversiones de la firma en los sectores de consumo y energía. Anteriormente, fue analista de inversiones en MHR Fund Management, Silver Point Capital y Merrill Lynch. Neruda tiene una licenciatura en Ciencias de la Gestión y la Ingeniería de Stanford University y es titular de la certificación CFA. Ha sido miembro del consejo de administración y representante de inversores en diversos consejos corporativos, incluidos LATAM Airlines Group S.A., Neiman Marcus y Stallion Infrastructure Services, y también ha servido en la Junta de Gobernadores de los Boys & Girls Clubs de San Francisco.

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





SONIA VILLALOBOS

**DIRECTOR TITULAR** 21.743.859-4

*(Independiente bajo la normativa estadounidense)\**

Sonia J.S. Villalobos se unió al Directorio de LATAM Airlines Group S.A. en agosto de 2018. Ciudadana brasileña y socia fundadora de la firma Villalobos Consultoria, ha sido miembro regular del Directorio de varias empresas brasileñas cotizadas, como Petrobras y Telefónica Vivo, desde 2016. Entre 2005 y 2009, fue gerente de fondos en Larrain Vial AGF en Chile, donde gestionó fondos mutuos e institucionales. De 1996 a 2002, fue responsable de las inversiones de Capital Privado en Brasil, Argentina y Chile para Bassini, Playfair & Associates, LLC, y desde 1989 fue jefa de investigación en el Banco de Inversiones Garantia. Sonia Villalobos se graduó en Administración Pública por la Escola de Administração de Empresas de São Paulo en 1984 y obtuvo una maestría en finanzas de la misma institución en 2004. Fue la primera persona en recibir la certificación CFA en América Latina en 1994.



ALEXANDER WILCOX

**DIRECTOR TITULAR \*** Extranjero

Alexander Wilcox ha sido parte del Directorio de LATAM Airlines Group S.A. desde octubre de 2020. Con más de 20 años de experiencia en la industria de la aviación, ha sido uno de los fundadores de JetBlue Airways y presidente fundador y director de operaciones de una aerolínea en la India. Además, es cofundador y gerente general (CEO, por sus siglas en inglés) de JSX, una aerolínea de transporte público charter en los Estados Unidos, reconocida como la mejor de América del Norte según el NPS. Wilcox ha sido miembro de la Henry Crown Fellowship del Instituto Aspen desde 2011 y pertenece al capítulo de Dallas de la Organización de Presidentes Jóvenes (YPO Gold). Es piloto privado desde 1987 y forma parte del consejo de The Compass School of Texas en Dallas. Tiene un título en Ciencias Políticas e Inglés de la Universidad de Vermont.



WILLIAM DE WULF

**DIRECTOR TITULAR \*** Extranjero

William de Wulf se unió al Directorio de LATAM Airlines Group S.A. en abril de 2024. De Wulf es Director General y miembro del Equipo de Inversión de América del Norte. Antes de unirse a Strategic Value Partners (SVP), trabajó en Goldman Sachs durante más de 10 años, desempeñándose en los Grupos de Situaciones Especiales de América y Europa. Posee una licenciatura y una maestría en Matemáticas Aplicadas y Economía de la École Polytechnique en Francia, así como una maestría en Ingeniería Financiera de la Universidad de Columbia. Actualmente, forma parte de los directorios de LATAM Airlines y Swissport, y anteriormente fue miembro de los directorios de Vallourec y Vita.

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



REMUNERACIÓN DEL DIRECTORIO

NCG 519: 3.2.II DIRECTORIO Y 3.3.III COMITÉS DEL DIRECTORIO  
GRI 2-19

Las remuneraciones reportadas corresponden a dietas fijas por asistencia a sesiones de Directorio y Comités de Directores y Subcomités, mientras que las remuneraciones variables se presentan como Unidades de Remuneración (URA's), que se explican en detalle en la página 220 del capítulo de Anexos. Estas fueron aprobadas en la Junta Ordinaria de Accionistas celebrada el 25 de abril de 2024.

Remuneración – dietas<sup>1</sup> 2024 (US\$)

| NOMBRE                        | CARGO          | DIRECTORIO | COMITÉ DE DIRECTORES | SUBCOMITÉ | REMUNERACIÓN VARIABLE | TOTAL   |
|-------------------------------|----------------|------------|----------------------|-----------|-----------------------|---------|
| Ignacio Cueto Plaza           | Presidente     | 160.000    | -                    | 28.542    | 127.234               | 315.776 |
| Bornah Moghbel <sup>2</sup>   | Vicepresidente | -          | -                    | -         | -                     | -       |
| Enrique Cueto Plaza           | Director       | 80.000     | -                    | 40.000    | 127.234               | 247.233 |
| Frederico Curado              | Director       | 80.000     | 85.417               | 54.167    | 169.645               | 389.229 |
| Antonio Gil Nievas            | Director       | 80.000     | -                    | 54.167    | 127.234               | 261.401 |
| William de Wulf <sup>3</sup>  | Director       | -          | -                    | -         | -                     | -       |
| Michael Neruda <sup>2</sup>   | Director       | -          | -                    | -         | -                     | -       |
| Sonia J. S. Villalobos        | Director       | 80.000     | 50.001               | 40.000    | 169.645               | 339.646 |
| Alexander D. Wilcox           | Director       | 80.000     | -                    | 25.000    | 127.234               | 232.234 |
| Bouk Van Geloven <sup>3</sup> | Director       | -          | -                    | -         | -                     | -       |

PROPORCIÓN SALARIAL (MUJERES/HOMBRES)<sup>4</sup>

NCG 519: 3.2.XIII DIRECTORIO

Las dietas fijas por participación en el Directorio son determinadas por la Junta de Accionistas y son iguales para todos los directores, a excepción del presidente, el cual recibe el doble en comparación a los demás directores.

|                      | MEDIA <sup>5</sup> | MEDIANA <sup>6</sup> |
|----------------------|--------------------|----------------------|
| Directores titulares | 100%               | 100%                 |
| Directores suplentes | N/A                | N/A                  |

Más información  
Anexos del capítulo Gobierno Corporativo, página 216.

Remuneración – dietas<sup>1</sup> 2023 (US\$)

| NOMBRE                        | CARGO          | DIRECTORIO | COMITÉ DE DIRECTORES | SUBCOMITÉ | REMUNERACIÓN VARIABLE | TOTAL   |
|-------------------------------|----------------|------------|----------------------|-----------|-----------------------|---------|
| Ignacio Cueto Plaza           | Presidente     | 160.336    | 0                    | 50.778    | 80.802                | 291.916 |
| Bornah Moghbel <sup>2</sup>   | Vicepresidente | -          | -                    | -         | -                     | -       |
| Enrique Cueto Plaza           | Director       | 80.174     | 0                    | 40.081    | 80.802                | 201.057 |
| Frederico Curado              | Director       | 80.174     | 76.839               | 50.778    | 107.736               | 315.527 |
| Antonio Gil Nievas            | Director       | 80.174     | 0                    | 50.778    | 80.802                | 211.754 |
| William de Wulf <sup>3</sup>  | Director       | -          | -                    | -         | -                     | -       |
| Michael Neruda <sup>2</sup>   | Director       | -          | -                    | -         | -                     | -       |
| Sonia J. S. Villalobos        | Director       | 80.174     | 50.110               | 40.081    | 107.736               | 278.101 |
| Alexander D. Wilcox           | Director       | 80.174     | 0                    | 40.081    | 80.802                | 201.057 |
| Bouk Van Geloven <sup>3</sup> | Director       | -          | -                    | -         | -                     | -       |

<sup>1</sup> Montos brutos.  
<sup>2</sup> Los directores Bornah Moghbel, William de Wulf y Michael Neruda renunciaron a sus compensaciones como miembros del Directorio, del Comité de Directores y los subcomités.  
<sup>3</sup> El director William de Wulf no era parte del Directorio de LATAM Airlines Group S.A. en 2023 y su antecesor (Bouk van Geloven) había renunciado a sus compensaciones como miembro del Directorio y los subcomités.

N/A: No Aplica, ya que no hay directores suplentes.  
<sup>4</sup> Proporción que el salario bruto por hora de las mujeres representa respecto del salario bruto por hora de los hombres en cada categoría funcional.  
<sup>5</sup> Para el cálculo de la media, se considera el promedio de las rentas.  
<sup>6</sup> Para el cálculo de la mediana, se ordenan de menor a mayor los valores de las dietas brutas por hora de las mujeres y de los hombres y se divide el valor central del primer grupo por el valor central del segundo.





## COMITÉ DE DIRECTORES

**NCG 519: 3.3.I, 3.3.II, 3.3.VI, 3.3.VII COMITÉS DEL DIRECTORIO Y 3.2.VI Y 3.2.VII DIRECTORIO**

Hasta 2023, LATAM Airlines Group S.A. contaba con un Comité de Directores que también desempeñaba las funciones de Comité de Auditoría para cumplir con la Ley Sarbanes-Oxley de los Estados Unidos de América y los lineamientos de la Comisión de Bolsa y Valores de los Estados Unidos (SEC, por sus siglas en inglés). En 2024, bajo el contexto del reliste de los valores de LATAM Airlines Group S.A. en la Bolsa de Valores de Nueva York en Estados Unidos, el Directorio con fecha 17 de julio de 2024, aprobó la propuesta del Comité de Directores de crear un Comité de Auditoría específicamente para propósitos de la ley de Estados Unidos, separando ambos comités.

En esta línea, el Comité de Directores le sigue reportando mensualmente al Directorio, a través de la presentación realizada por su presidente durante las reuniones ordinarias.

En estas sesiones, se tratan temas relacionados con auditoría interna y control, como la aprobación del plan de auditoría interna, la supervisión de la auditoría externa y la certificación SOX, así como la gestión de riesgos.

Por otro lado, también se presentan anualmente al Comité de Directores y al Directorio temas de responsabilidad social. En estas sesiones el área de Asuntos Corporativos y Sostenibilidad presenta su informe, destacando el progreso en la implementación de la Estrategia de Sostenibilidad

del grupo LATAM. Esta estrategia abarca los pilares de gestión ambiental, gestión del cambio climático, economía circular y valor compartido.

En tanto, la dirección de Asuntos Corporativos y Sostenibilidad, presenta anualmente su informe al Comité de Directores y al Directorio, destacando el progreso en la implementación de la Estrategia de Sostenibilidad del grupo LATAM, incluidas las materias de responsabilidad social. Esta estrategia abarca los pilares de gestión ambiental, gestión del cambio climático, economía circular y valor compartido.

En todas las sesiones del Comité de Directores, participan regularmente el vicepresidente Legal & Compliance y los ejecutivos responsables de las materias tratadas. Cabe precisar que, el Gerente General no participa de manera regular en estas reuniones.

Al 31 de diciembre de 2023 y al 31 de diciembre de 2024, el Comité de Directores estaba conformado por Federico Curado, Sonia J. S. Villalobos y Michael Neruda. De acuerdo con la Ley sobre Sociedades Anónimas (LSA) chilena, solo Federico Curado, presidente del Comité, califica como director independiente, ya que no tiene vínculos significativos con LATAM Airlines Group S.A. ni con los ejecutivos principales.

Aparte del Comité de Directores y del Comité de Auditoría, LATAM Airlines Group S.A. también cuenta

con otros tres subcomités que apoyan al Directorio en la toma de decisiones, que son: Finanzas; Estrategia & Sostenibilidad; y Liderazgo.

Es importante mencionar que, en todas las reuniones de Directorio mencionadas participan regularmente el gerente general (CEO, por sus siglas en inglés), el vicepresidente de Finanzas y el vicepresidente Legal & Compliance, así como los ejecutivos principales a cargo de las distintas materias que se revisan en cada sesión de Directorio.

### Reuniones del Directorio y Comité de Directores con la empresa auditora de los estados financieros

*El Comité de Directores se reúne trimestralmente con la firma de auditoría externa para revisar los estados financieros de LATAM Airlines Group S.A., tanto los trimestrales como los anuales, conforme a lo estipulado en el artículo 50 bis de la Ley sobre Sociedades Anónimas (LSA) chilena. Durante estos encuentros, se revisan la planificación del trabajo de auditoría, su alcance, las áreas de foco y la relación con los requisitos normativos, entre otros temas.*

*La firma de auditoría también presenta al Directorio, al menos una vez al año, el plan de trabajo para el año siguiente y los resultados de la auditoría, incluyendo las principales recomendaciones.*

### Comité de Auditoría

*En 2024, LATAM Airlines Group S.A. creó un Comité de Auditoría compuesto por los directores Federico Curado y Sonia J.S. Villalobos, el cual le reporta trimestralmente al Directorio.*

*Entre los principales objetivos del Comité de Auditoría está asistir al Directorio en la supervisión de la integridad de los estados financieros de LATAM Airlines Group S.A., la evaluación del desempeño, independencia y calificaciones de los auditores externos, así como el desempeño, planificación e iniciativas del equipo interno de auditoría. Además, supervisa el cumplimiento de los requisitos legales y regulatorios de LATAM Airlines Group S.A., entre otras responsabilidades.*

#### Más información

*Anexos del capítulo Gobierno Corporativo, página 216.*





## DIRECTRICES PARA LA CONTRATACIÓN DE SERVICIOS

NGC 519: 3.2.III DIRECTORIO Y 3.3.V COMITÉS DEL DIRECTORIO

Tanto el Directorio como el Comité de Directores pueden contratar a expertos para dar consejos sobre materias específicas tales como contabilidad, finanzas, impuestos, legal u otros, sin embargo, el director o los directores quienes requieren la contratación de un experto deben justificarlo en una sesión. En esta línea, la contratación del asesor debe seguir las políticas de LATAM Airlines Group S.A. para la contratación de proveedores, conflictos de interés y condiciones del mercado. Además, la administración deberá proponer una lista de candidatos para que los miembros del Directorio puedan elegir y es posible que uno o más miembros de este veten la contratación de un asesor específico.

Durante 2024, el Directorio no reportó gastos en asesorías relacionadas con temas contables, tributarios, financieros, legales u otros. Asimismo, el Comité de Directores tampoco registró gastos por asesorías en dichas áreas.

Por otro lado, respecto de los servicios contratados con la firma encargada de la auditoría de los estados financieros, se aclara que su contratación no se financia con el presupuesto del Directorio. En ese sentido, en el año fiscal 2024, LATAM Airlines Group S.A. pagó por estos servicios un total de MUS\$ 2.011 a la firma de auditoría externa, PricewaterhouseCoopers Consultores Auditores y Compañía Limitada. De este total, MUS\$2.007 correspondieron a honorarios de auditoría, mientras que los honorarios por otros servicios sumaron US\$4 mil. No se registraron pagos por servicios relacionados con auditoría ni por servicios tributarios durante el período.

## MARCO DE GOBERNANZA DE SOSTENIBILIDAD

NGC 519: 3.1.II MARCO DE GOBERNANZA, 3.2.VI Y 3.2.VII DIRECTORIO Y 3.6.IV GESTIÓN DE RIESGOS Y 4.2 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS  
GRI 2-12 Y 2-13

El compromiso con la sostenibilidad es parte integral del negocio y de la toma de decisiones en todos los niveles del grupo LATAM. En línea con este enfoque, la Dirección de Asuntos Corporativos y Sostenibilidad, en colaboración con los líderes de la organización y considerando los objetivos del grupo LATAM junto con las mejores prácticas a nivel mundial, define la estrategia en la materia e impulsa su implementación en los países donde opera.

Con el fin de asegurar el cumplimiento de los objetivos, trimestralmente, Asuntos Corporativos consolida información sobre los principales avances y brechas asociados a Sostenibilidad. En esa línea, regularmente y de acuerdo con su criticidad y pertinencia, se presentan los resultados a los miembros del Comité Ejecutivo y al gerente general (CEO, por sus siglas en inglés) del grupo LATAM para la toma de decisiones y sumado a lo anterior, anualmente, se desarrolla una instancia de revisión por la dirección de los resultados del Sistema de Gestión Ambiental (SGA).

No obstante, como máxima instancia para el análisis de resultados y la toma de decisiones estratégicas en sostenibilidad está el Sub-comité de Estrategia y Sostenibilidad del Directorio, al cual le reporta y al efecto se presenta anualmente el estado de avance de las aspiraciones y compromisos en el tema, incluidas las materias de responsabilidad social. Así también, se presenta en reuniones anuales sobre estos asuntos al Comité de Directores y al Directorio. **(Ver más en el Capítulo de Compromiso con la Sostenibilidad).**





# ORGANIGRAMA

NCG 519: 3.1.VII MARCO DE GOBERNANZA

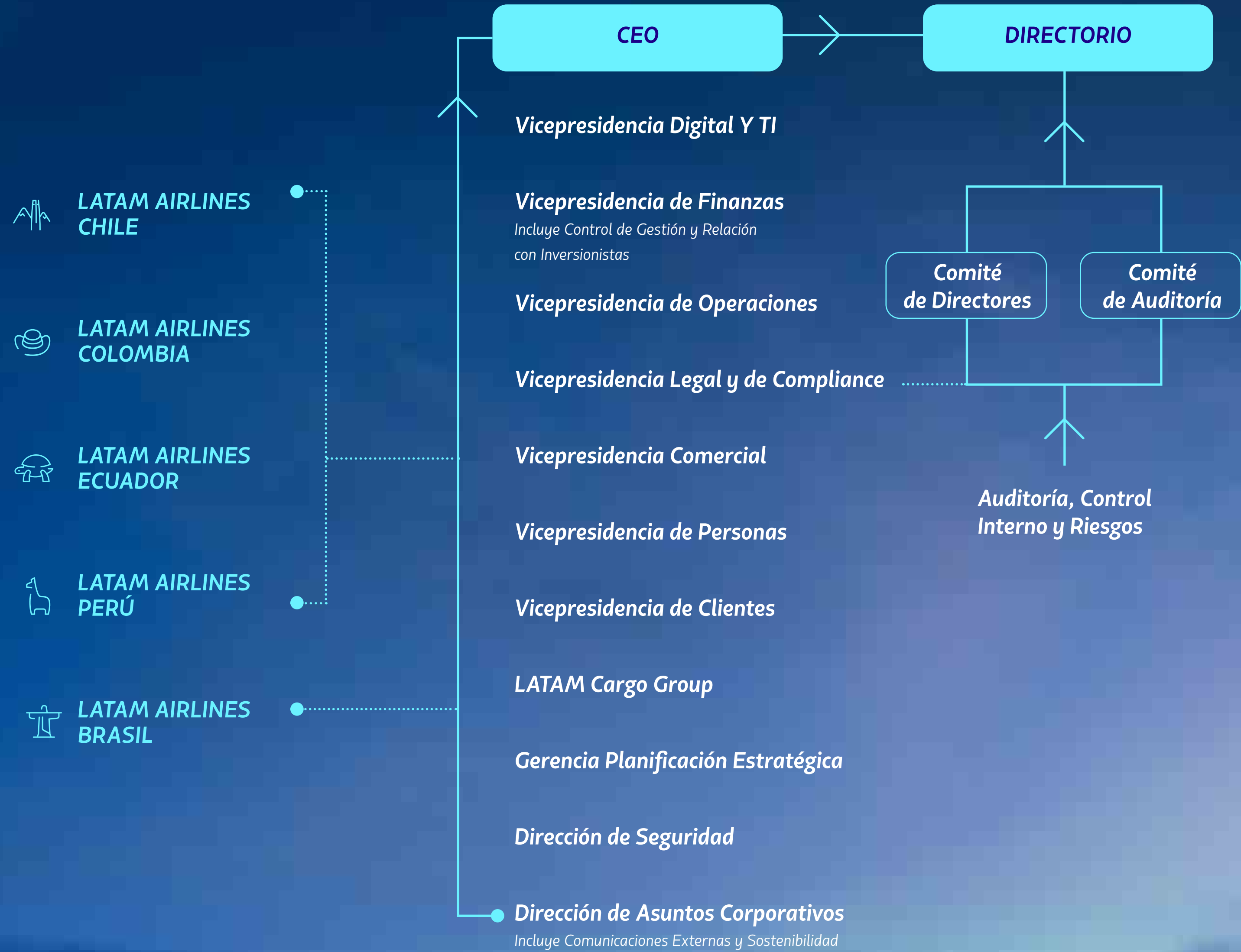
## ESFERA EJECUTIVA

### GRI-13

El gerente general (CEO, por sus siglas en inglés) es el ejecutivo de más alto rango en LATAM Airlines Group S.A. y reporta directamente a su Directorio. Su principal responsabilidad es supervisar, dirigir y controlar la gestión general del negocio.

En tanto, la esfera ejecutiva de LATAM Airlines Group S.A. se divide en seis grandes áreas. Estas son: Carga, Clientes, Comercial, Finanzas, Operaciones y Personas. Todas cuentan con una clara división de responsabilidades para la ejecución y el monitoreo de la estrategia. En esta línea, los ejecutivos de esas seis áreas, además de los vicepresidentes de Legal y Compliance, Tecnología y Digital, Asuntos Corporativos y el gerente general (CEO, por sus siglas en inglés) de LATAM Airlines Brasil forman un Comité Ejecutivo, el cual se reúne semanalmente con el gerente general (CEO, por sus siglas en inglés) del grupo LATAM. Asimismo, el área de Planificación Estratégica apoya al Comité Ejecutivo y otras vicepresidencias participan en las reuniones para tratar temas específicos.

Cabe señalar que cada filial cuenta con un CEO, así como con un grupo de ejecutivos. Ellos son los responsables de cada una de las operaciones, respectivamente.





# PRINCIPALES EJECUTIVOS

NCG 519: 3.4.I EJECUTIVOS PRINCIPALES



**ROBERTO ALVO** 8.823.367-0

**CEO DE LATAM AIRLINES GROUP S.A.**

Roberto Alvo es el gerente general (CEO, por sus siglas en inglés) de LATAM Airlines Group S.A. desde el 31 de marzo de 2020. Antes de asumir este rol, fue director comercial (CCO, por sus siglas en inglés), responsable de la gestión de ingresos de pasajeros y carga, además de desempeñarse como vicepresidente internacional y alianzas y vicepresidente de planificación estratégica y desarrollo en LATAM Airlines Group S.A. Se unió a LAN Airlines en noviembre de 2001, ocupando diversos cargos como director de administración y finanzas en LAN Argentina, gerente de desarrollo y planificación financiera, y subgerente de finanzas. Previamente, trabajó en la Sociedad Química y Minera de Chile S.A. Es ingeniero civil y tiene un MBA del IMD en Lausanne, Suiza.



**RAMIRO ALFONSÍN** 22.357.225-1

**VICEPRESIDENTE COMERCIAL**

Ramiro Alfonsín es el vicepresidente Comercial (CCO) de LATAM Airlines Group S.A. Anteriormente, fue vicepresidente de Finanzas (CFO) durante casi 9 años, liderando la transformación de la compañía, su reorganización bajo el Capítulo 11 y su regreso a la Bolsa de Nueva York. Antes de LATAM, ocupó altos cargos en el sector energético en España, Italia y América Latina, y trabajó en banca de inversión. Es licenciado en Administración de Empresas por la Pontificia Universidad Católica de Argentina, con estudios en Harvard Business School y la University of Chicago Booth School of Business.



**RICARDO BOTTAS** EXTRANJERO

**VICEPRESIDENTE DE FINANZAS\***

Ricardo Bottas cuenta con casi tres décadas de experiencia en diversas industrias, incluyendo auditoría, energía, petróleo y gas, seguros y salud. A lo largo de su trayectoria, ha desempeñado roles clave en gestión, control, finanzas corporativas, fusiones y adquisiciones, así como en relaciones con inversionistas, lo que le ha permitido desarrollar una visión integral del mercado. Durante los últimos 12 años, Ricardo ha ocupado posiciones de gerente general (CEO, por sus siglas en inglés) y gerente de finanzas (CFO, por sus siglas en inglés) en empresas públicas y en mercados regulados en Brasil, liderando importantes transformaciones en compañías e industrias altamente competitivas y en contextos desafiantes. Es Licenciado en Administración de Empresas por la Universidad de Salvador, Brasil, y cuenta con un MBA en Finanzas Corporativas del IBMEC en Río de Janeiro, Brasil.



**EMILIO DEL REAL** 9.908.112-0

**VICEPRESIDENTE DE PERSONAS**

Emilio del Real es el vicepresidente de Personas de LATAM Airlines Group S.A., cargo que ocupa desde agosto de 2005. Antes de unirse, fue gerente de recursos humanos en D&S, una empresa minorista chilena, entre 2003 y 2005. De 1997 a 2003, desempeñó diversos roles en Unilever, incluyendo el de gerente de recursos humanos en Unilever Chile y gerente de formación, contratación y desarrollo ejecutivo para América Latina. Emilio del Real es psicólogo titulado de la Universidad Gabriela Mistral.



**JUAN CARLOS MENCIÓ** 24.725.433-1

**VICEPRESIDENTE DE LEGAL Y DE COMPLIANCE**

Juan Carlos Menció es el vicepresidente de Legal y Compliance de LATAM Airlines Group S.A. desde el 1° de septiembre de 2014. Previamente, se desempeñó como asesor general de Norteamérica para LATAM Airlines Group S.A. y sus empresas relacionadas, además de ser consejero general para las operaciones de carga a nivel mundial, roles que ocupó desde 1998. Antes de unirse a LAN, trabajó como abogado en Nueva York y Florida, representando a diversas aerolíneas internacionales. Menció se graduó en Finanzas Internacionales y Marketing por la Escuela de Negocios de la Universidad de Miami y obtuvo el título de Juris Doctor en la Universidad Loyola.

*\*En diciembre de 2024, Ricardo Bottas fue designado vicepresidente de Finanzas. Su nombramiento será efectivo una vez que se cumplan los requisitos migratorios correspondientes. Mientras tanto, Roberto Alvo continúa asumiendo el cargo en forma interina.*





**PAULO MIRANDA** *Extranjero*

**VICEPRESIDENTE DE CLIENTES**

Paulo Miranda es el vicepresidente de Clientes de LATAM Airlines Group S.A. desde mayo de 2019. Con más de 20 años de experiencia en la industria de la aviación, ocupó diversos cargos en Delta Air Lines en los Estados Unidos y en Gol Linhas Aéreas en Brasil. En su último puesto, fue responsable del área de experiencia del cliente, tras haber trabajado en áreas como finanzas, alianzas y la negociación e implementación de empresas conjuntas. Miranda tiene un título en Administración de Empresas de la Carlson School of Management de la Universidad de Minnesota.



**HERNAN PASMAN** *21.828.810-3*

**VICEPRESIDENTE DE OPERACIONES Y MANTENIMIENTO**

Hernán Pasman es el vicepresidente de Operaciones, Mantenimiento y Flota de LATAM Airlines Group S.A. desde octubre de 2015. Se unió a LAN Airlines en 2005 como responsable de planificación estratégica y análisis financiero en las áreas técnicas. Entre 2007 y 2010, fue director de Operaciones de LAN Argentina, y en 2011 asumió como gerente general (CEO, por sus siglas en inglés) de LAN Colombia. Antes, Pasman trabajó como consultor en McKinsey & Company en Chicago y ocupó posiciones en Citicorp Equity Investments, Telefónica de Argentina y Motorola de Argentina. Es Ingeniero Industrial por el ITBA (1995) y tiene un MBA de la Kellogg Graduate School of Management (2001).



**JULIANA RIOS** *Extranjera*

**VICEPRESIDENTE DE TI & DIGITAL**

Juliana Ríos es la vicepresidenta de IT & Digital de LATAM Airlines Group S.A. desde enero de 2021, liderando los esfuerzos de transformación digital. Con más de 20 años de experiencia en servicios y tecnología en las industrias financiera y aérea, se ha destacado en áreas como transformación empresarial, fusiones y adquisiciones, digitalización, TI y la gestión de proyectos a gran escala, incluyendo la migración a PSS. Antes de unirse a LATAM Airlines Group S.A., Ríos ocupó un cargo ejecutivo en Banco Santander, Brasil, donde lideró la estrategia de negocio minorista y la experiencia del cliente, además de dirigir programas de integración en Brasil, Italia y los Países Bajos. Posee un título en Administración de Empresas y un MBA en Gestión Corporativa del IBMEC.



**ANDRÉS BIANCHI** *8.867.785-4*

**CEO LATAM CARGO GROUP**

Andrés Bianchi ha sido el gerente general (CEO, por sus siglas en inglés) de LATAM Cargo Group desde 2017, donde gestiona y coordina las actividades de carga aérea de las filiales de LATAM Airlines Group S.A. Se unió a LATAM Cargo Group en 2010 y ha ocupado varios cargos de liderazgo antes de su posición actual, incluyendo VP Comercial para América del Norte, Europa y Asia, VP de la Red de Carga y VP de Finanzas. Antes de unirse a LATAM Cargo, trabajó como consultor en McKinsey & Company y, entre 2002 y 2006, se desempeñó como jefe de relaciones con inversionistas de LAN Airlines. Andrés Bianchi es licenciado en Administración de Empresas por la Pontificia Universidad Católica de Chile y tiene un MBA de The Wharton School de la Universidad de Pensilvania.



**JUAN JOSÉ TOHÁ** *16.655.612-0*

**DIRECTOR DE ASUNTOS CORPORATIVOS Y SOSTENIBILIDAD**

Juan José Tohá es periodista con especialización en sostenibilidad en la Universidad de Oxford, además de máster y doctor en comunicación de la Universidad Autónoma de Barcelona. Posee amplia experiencia en el diseño e implementación de estrategias comunicacionales y relacionamiento de organizaciones con su entorno. Se ha desempeñado en la oficina regional para América Latina y el Caribe de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO, por sus siglas en inglés), con sede en Santiago de Chile, además de desempeñar roles de gerente de comunicaciones de Codelco y de BHP Sudamérica, entre otros. En 2019 se incorporó a LATAM Airlines Group S.A. como director de asuntos corporativos y sostenibilidad, reportando directamente al CEO y lidera la estrategia corporativa de asuntos públicos, comunicaciones externas y sostenibilidad.



REMUNERACIÓN DE EJECUTIVOS

NCG 519: 3.4.II Y 3.4.III EJECUTIVOS PRINCIPALES, 3.6.XI Y 3.6.XI Y 3.6.XII GESTIÓN DE RIESGOS  
GRI 2-19 Y 2-20

El grupo LATAM cuenta con una política de compensaciones para las estructuras salariales, la cual se aplica para todos los cargos y está compuesta por la metodología de pesajes de cargos (puntos y grados) y escalas salariales (realizadas en base a estudios de mercado), la cual orienta todos los movimientos salariales tanto por mérito como por promociones en la organización.

El Sub-comité de Liderazgo, el cual es formado por cuatro Directores, es el encargado de analizar la estructura organizacional de alto nivel y la política de compensación corporativa del grupo LATAM. Su función es alinear las remuneraciones con los objetivos estratégicos de la empresa, recompensar el buen desempeño y comportamiento, así como evitar que la política de compensaciones genere cualquier tipo de incentivo para que los principales ejecutivos actúen en contra de los intereses del grupo LATAM, sus políticas, directrices y la normativa vigente. En esta línea, el trabajo de este incluye tanto la revisión y evaluación de modelos y mejores prácticas que estén disponibles en el mercado (*benchmarking*). De esta manera, el Sub-comité de Liderazgo revisa estas materias antes de elevar propuestas al Comité de Directores.

Asimismo, de acuerdo con la legislación aplicable a grupo LATAM como sociedad anónima abierta (artículo 50 bis de la Ley sobre Sociedades Anónimas), es el Comité de Directores quien tiene el deber y la

facultad, entre otras, de examinar los sistemas de remuneraciones y planes de compensación de los gerentes, ejecutivos principales y trabajadores de la sociedad.

Por su parte, cada vez que hay alguna modificación, el vicepresidente de Recursos Humanos del grupo LATAM debe presentarla al Comité de Directores. En tanto, una vez al año, el Comité de Directores presenta al Directorio la compensación de los altos ejecutivos. Cabe indicar que la política no se encuentra divulgada al público en general, pero está publicada en el portal interno del grupo LATAM para los colaboradores. En esta línea, tanto la política como las estructuras salariales del gerente general y los ejecutivos principales no se someten a la aprobación de los accionistas.

Durante 2024, la remuneración de los ejecutivos totalizó US\$43.518.550 (US\$22.574.793 por concepto de remuneración y US\$20.943.756 por concepto de participación de resultados en el mes de marzo de 2024). A su vez, en 2023, fueron pagados US\$24.768.065 por concepto de remuneración y US\$13.919.794 por concepto de participación de resultados, totalizando US\$38.687.858 como remuneración bruta.

El Comité de Liderazgo es el encargado de analizar la estructura organizacional de alto nivel y la política de compensación corporativa del grupo LATAM.

Remuneración de ejecutivos

|                                    | 2024       |                | 2023       |                |
|------------------------------------|------------|----------------|------------|----------------|
|                                    | US\$       | CLP\$          | US\$       | CLP\$          |
| Remuneración fija                  | 22.574.793 | 22.070.472.322 | 24.768.065 | 21.537.317.664 |
| Remuneración variable <sup>1</sup> | 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 |

<sup>1</sup> El cálculo de remuneración variable considera el bono de participación en resultado y dos pagos del Management Protection Plan (MPP), por parte del programa de retención CIP GEM.





CIP GEM

El grupo LATAM implementó un programa de retención y alineamiento de talento para los ejecutivos GEM (gerente general - CEO, por sus siglas en inglés y empleados cuya descripción de cargos es de “vicepresidentes” o “directores”). Quienes participen pueden optar a recibir pagos en dinero efectivo por concepto de Unidades de Remuneración cuyo valor, por vía referencial se consideran como equivalente al valor de una acción de LATAM Airlines Group S.A., y en consecuencia, en caso que ellas se hagan efectivas, otorgan al trabajador el derecho a recibir el pago en dinero que resulte de multiplicar el número de Unidades que se hagan efectivas por el valor por acción de LATAM Airlines Group S.A. que se deba considerar conforme al CIP GEM. Las referidas Unidades son las siguientes:

1. Retention Shares Units (RSUs)

Las Retention Shares Units (RSUs), unidades asociadas a la permanencia del empleado en el grupo LATAM, y en consecuencia, están asociadas al transcurso del tiempo. De esta manera, en su totalidad, el CIP contempla hasta 2.346.862.183 RSUs las cuales se hacen efectivas por parcialidades en los términos que se indican a continuación.

Cabe señalar que, como regla general, las RSUs serán elegibles para hacerse efectivas a razón de un tercio en cada una de las siguientes fechas: mes 24, mes 36 y mes 42, en cada caso, contado desde la fecha de salida del grupo LATAM del procedimiento de reorganización (el “Procedimiento Capítulo 11”) bajo el Capítulo 11 de los Estados Unidos de América (en adelante, la “Fecha de Salida”). Lo anterior,

sujeito a que haya ocurrido un evento gatillante relacionado con el volumen de transacciones de valores emitidos por LATAM Airlines Group S.A. en los términos contemplados en el CIP (en adelante, un “VTE” – Volume Triggering Event). En tanto, el número de RSUs que efectivamente se haga efectivo estará determinado en función de los recursos netos acumulados a consecuencia de un VTE en la respectiva fecha de determinación (en adelante, este ajuste será referido como el “Factor Pro Rata”).

Sin perjuicio de lo anterior, el CIP GEM contempla también un “Vesting Mínimo Garantizado” conforme al cual, el porcentaje de RSUs que se indica a continuación se hará efectivo en cada fecha que se indica, incluso en caso de no haber ocurrido un VTE. Lo anterior, neto de las RSUs que eventualmente puedan haberse hecho efectivas con anterioridad.

Vesting mínimo garantizado de RSUs

| PORCENTAJE DE UNIDADES QUE SE HACEN EFECTIVAS |     |
|-----------------------------------------------|-----|
| Mes 30 desde “Fecha de Salida”                | 20% |
| Mes 42 desde “Fecha de Salida”                | 30% |
| Mes 60 desde “Fecha de Salida”                | 50% |

2. Performance Shares Units (PSUs)

Las Performance Shares Units (PSUs) corresponden a las unidades asociadas tanto a la permanencia del empleado como al rendimiento de LATAM Airlines Group S.A. medido en función del precio de

la acción. En consecuencia, al igual que las RSUs, estas unidades están asociadas al transcurso del tiempo. Sin embargo, las PSUs consideran también el valor de mercado de la acción de LATAM Airlines Group S.A. considerando un mercado líquido. Con todo, en tanto no exista dicho mercado líquido, el precio de la acción será determinado en función de transacciones representativas.

En su totalidad, el CIP contempla hasta 4.251.780.158 PSUs las cuales se hacen efectivas por parcialidades en los términos que se indican a continuación.

Cabe precisar que, como regla general, las PSUs serán elegibles para hacerse efectivas a razón de un tercio en cada una de las siguientes fechas: mes 24, mes 36 y mes 42, en cada caso, contado desde la Fecha de Salida. Lo anterior, sujeto a que (i) haya ocurrido un VTE; y (ii) que el cuociente (en adelante, el “Cuociente Precio Neto/Precio ERO” (EQUITY RIGHTS OFFE- RING)) entre el precio neto de las ventas originadas en un VTE, dividido por el precio por acción al que fueron colocadas las acciones emitidas en virtud del aumento de capital acordado en Junta Extraordinaria de Accionistas de LATAM Airlines Group S.A. de fecha 5 de julio de 2022 (esto es, US\$0,01083865799, en adelante, el “Precio ERO”), sea superior a 50%. El número de PSUs que efectivamente se haga efectivo estará determinado en función del Factor Pro Rata y el Cuociente Precio Neto/ Precio ERO).

De lo expuesto fluye que las PSUs constituyen un pago eventual y no garantizado. Adicionalmente, algunos de los Ejecutivos GEM tendrán también derecho a recibir un pago fijo y garantizado en dinero (“MPP” – Management Protection Plan) en determinadas

fechas conforme al Plan de Reorganización que fue aprobado y confirmado en el Procedimiento Capítulo 11, a razón de un 33% en el mes 18 contado desde la Fecha de Salida, un 34% en el mes 24 desde la Fecha de Salida, y un 33% en el mes 30 desde la Fecha de Salida. Por otro lado, aquellos empleados que puedan optar a este MPP, podrán optar también a un número limitado de RSUs adicionales (“MPP Based RSUs”). En su totalidad, el CIP contempla 1.438.926.658 MPP Based RSUs. Como regla general, las MPP Based RSUs serán elegibles para hacerse efectivas en los mismos términos y condiciones que las RSUs; en el entendido, sin embargo, que ellas serán elegibles para hacerse efectivas a razón de un tercio en cada una de las siguientes fechas: mes 18, mes 24 y mes 30, en cada caso, contado desde la “Fecha de Salida”.

Adicionalmente, se contempla una modalidad alternativa para que hasta el 50% de las PSUs puedan hacerse efectivas cuando el retorno por acción, expresado como porcentaje sobre el Precio ERO, sea igual o superior al 160%. Lo anterior, en la medida que ello ocurra en o antes del mes 60 contado desde la Fecha de Salida. En particular, un 25% de las PSUs podrá hacerse efectivo en la medida que dicho retorno sea igual o superior a 160%; y otro 25% podrá hacerse efectivo en la medida que dicho retorno sea igual o superior a 200%. La cantidad de PSUs que en definitiva se haga efectiva conforme a esta modalidad alternativa, así como las proporciones en que ello ocurra, dependerá de la fecha en la cual se alcancen los referidos niveles de retorno. Las PSUs que en definitiva no se hagan efectivas conforme a esta modalidad alternativa no se perderán, y serán elegibles para hacerse efectivas conforme a las reglas generales del CIP.



En ambos casos, los respectivos empleados deben haberse mantenido como tales en el grupo LATAM a la correspondiente fecha de devengo para optar a recibir estos beneficios.

Dadas las características de este programa, se ha registrado de acuerdo a lo establecido en la NIIF 2 (Pagos basados en acciones) y ha sido considerado como un cash settlement award y, por tanto, registrado al valor justo como un pasivo que forma parte de los rubros cuentas por pagar comerciales, otras cuentas por pagar y provisiones por beneficios a los empleados no corrientes, el cual es actualizado a la fecha de cierre de cada estado financiero con efecto en resultado del período clasificado en la línea Gastos de administración del Estado de Resultados Consolidado por función.

No obstante, el valor justo ha sido determinado sobre la base del valor actual y de la mejor estimación del valor futuro de la acción de LATAM Airlines Group S.A., multiplicado por el número de unidades bases otorgadas. Dicha estimación fue realizada en base al Plan de Negocios y sus principales indicadores como EBITDAR, deuda neta ajustada.

**CIP (PLAN DE INCENTIVOS CORPORATIVOS)**

Con el objetivo de incentivar la retención de talento entre los empleados de las empresas del grupo LATAM y en respuesta a la salida del Procedimiento Capítulo 11, nuestro Directorio aprobó el 25 de abril de 2023, extender el otorgamiento de un incentivo extraordinario y excepcional denominado Plan de Incentivos Corporativos (Corporate Incentive Plan)

(“CIP”). El CIP contempla incentivos divididos en tres categorías adaptadas a tres grupos o categorías diferentes de empleados, contratados directamente por empresas del grupo LATAM. Estas categorías son las siguientes: Empleados no ejecutivos; Ejecutivos No parte de la Reunión Ejecutiva Global o “GEM”; y Ejecutivos de GEM. Los empleados de cada uno de estos grupos solo son elegibles para el CIP que corresponde a su categoría respectiva. Los términos de cada una de estas categorías CIP fueron comunicados a los respectivos empleados entre los meses de enero a diciembre de 2023. En todos los casos, los respectivos empleados deberán haber permanecido como tales en las empresas del grupo LATAM a la fecha de devengo correspondiente para tener derecho a estos beneficios.

Durante el año de 2024 hasta el mes de diciembre, el monto devengado por el CIP fue de US\$78,79 millones, el cual se encuentra registrado en la línea “Gastos de administración” del Estado de Resultados Consolidado por función. Al cierre de diciembre de 2024, el saldo provisionado de este plan es de US\$152,6 millones.

***Para obtener una descripción detallada, consulte la Nota 2.17 (Beneficios a los empleados) en nuestros estados financieros consolidados auditados.***





# DIRECTRICES CORPORATIVAS

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

Más información

- *Manual de Prácticas de Gobierno Corporativo*
- *Código de Conducta*
- *Política Corporativa de Anticorrupción*
- *Política de Control de Operaciones con Partes Relacionadas*
- *Código de Conducta para Terceros y Terceros Intermediarios*

DIRECTRICES PARA EL FUNCIONAMIENTO DEL GOBIERNO CORPORATIVO

NCG 519: 2.3.4.III ACCIONES, SUS CARACTERÍSTICAS Y DERECHOS, 3.1.I Y 3.1.III MARCO DE GOBERNANZA, 3.5. ADHERENCIA A CÓDIGOS NACIONALES O INTERNACIONALES, 3.6.VII GESTIÓN DE RIESGOS

El grupo LATAM tiene como matriz a LATAM Airlines Group S.A., una sociedad anónima con valores inscritos en el Registro de Valores de la Comisión para el Mercado Financiero (CMF) en Chile, y como tal, una sociedad anónima abierta en Chile. Las acciones de LATAM Airlines Group S.A. transan en la Bolsa de Comercio de Santiago, en la Bolsa de Valores Electrónica de Chile y en en la forma de American Depositary Receipt (ADR) en la Bolsa de Valores de Nueva York (NYSE, por sus siglas en inglés). De esta manera, su modelo de gobierno corporativo se rige por la normativa existente aplicable, por las leyes del Mercado de Valores (Nº 18.045) y de Sociedades Anónimas (Nº 18.046), las reglas de la CMF, los reglamentos de la Comisión de Bolsa y Valores de los Estados Unidos (SEC, por sus siglas en inglés) y las regulaciones específicas de los cinco países donde tiene operaciones domésticas (Chile, Brasil, Perú, Colombia y Ecuador).

Así también, el grupo LATAM prioriza la adopción de

buenas prácticas de gobierno corporativo mediante una evaluación constante de los estándares internacionales y nacionales disponibles, considerando su aplicabilidad a las operaciones, que se desarrollan en múltiples jurisdicciones y bajo marcos regulatorios diversos. En este contexto, cuenta con un Manual de Prácticas de Gobierno Corporativo, publicado en 2019 y recientemente actualizado, cuyo objetivo es establecer los principios de gobernanza corporativa que rigen al Directorio y darlos a conocer al mercado. Este documento sienta las bases de los procedimientos implementados para la adopción continua de las mejores prácticas en la materia y está disponible para los empleados en el sitio interno del grupo LATAM, y en el sitio web público del grupo LATAM para el mercado, accionistas y otros interesados.

En esa línea, el grupo LATAM ha integrado en su Manual de Prácticas de Gobierno Corporativo principios de códigos internacionales reconocidos, como el UK Corporate Governance Code y los Principios de Gobierno Corporativo de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) y del G20, entre otros, como leyes de anticorrupción locales. Sin embargo, el grupo LATAM no está formalmente adherido a ningún código específico.

Esta estrategia responde a la necesidad de adoptar un enfoque flexible que facilite la incorporación de

prácticas efectivas y alineadas con la estructura y operación global. Por ello LATAM Airlines Group S.A., adicionalmente, mantiene un Código de Conducta que recoge los principios más relevantes de estos estándares internacionales y nacionales, garantizando un modelo de gobierno corporativo que se adapta a las mejores prácticas disponibles y al marco normativo aplicable en los territorios donde opera.

En tanto, una serie de lineamientos corporativos dirigen la conducta de los empleados, de acuerdo con estándares de ética, integridad, transparencia, rendición de cuentas y combate de actos ilícitos (corrupción, soborno, antimonopolios y lavado de dinero). En esta línea, el grupo LATAM evalúa constantemente la posibilidad de implementar mejores prácticas como la adhesión a códigos nacionales o internacionales.

De hecho, el Código de Conducta del grupo LATAM se aplica a todos los empleados y colaboradores, incluyendo a los Directores, de sus empresas, sucursales, afiliadas y oficinas. Es más, el Programa de Compliance, gestionado por el área de Compliance, bajo la vicepresidencia *Legal Affairs* y *Compliance*, dirige los procesos de monitoreo y control, así como su evolución continúa.





## SANCIONES

**NCG 519: 8. CUMPLIMIENTO LEGAL Y NORMATIVO: 8.1 EN RELACIÓN CON CLIENTES, 8.2 EN RELACIÓN CON SUS TRABAJADORES Y 8.4 LIBRE COMPETENCIA, 9. SOSTENIBILIDAD - 9.1 MÉTRICAS SASB SASB TR-AL-520A.1**

El grupo LATAM cuenta con políticas internas para prevenir y detectar incumplimientos regulatorios referidos a los derechos de sus empleados y clientes o que puedan afectar la libre competencia. En este sentido, existe una serie de entrenamientos que capacita a los profesionales sobre las materias indicadas.

### Más información

Ver las secciones: *Ética y Compliance (página 58), Canal Confidencial (página 59), Programa de Compliance de Proveedores y Terceros Intermediarios (TPIs) (página 190).*

### Libre competencia

Se hace presente que, durante el año 2024, no hubo sanciones ejecutoriadas ni pérdidas monetarias como resultado de procedimientos judiciales relacionados con normas de libre competencia o de competencia desleal en contra de LATAM Airlines Group S.A. ni de sus filiales relacionadas en Chile o en el extranjero.

### Consumidor

El número de sanciones ejecutoriadas en contra de LATAM Airlines Group S.A. y/o alguna de sus filiales en Chile durante el año 2024, en relación a la Ley N°19.496 sobre Protección de los Derechos del Consumidor, es 21. En las filiales relacionadas en los territorios en que opera el grupo LATAM, las sanciones ejecutoriadas relacionadas a aquellas legislaciones

equivalentes a la Ley 19.496 son 238. El total de las sanciones indicadas en el presente párrafo representa un monto de CLP\$758.623.645.

### Laboral

El número de sanciones laborales ejecutoriadas en contra de LATAM Airlines Group S.A. y/o alguna de sus filiales en Chile durante el año 2024 es 17. En las filiales relacionadas en los territorios en que opera el grupo LATAM, las sanciones laborales ejecutoriadas son 65. El total de las sanciones indicadas en el presente párrafo representa un monto de CLP\$167.494.150. Solo Chile, Colombia y Brasil fueron objeto de acciones de tutela laboral, sin existir sanciones a la fecha.

## CONFLICTO DE INTERÉS

**NCG 519: 3.1.III MARCO DE GOBERNANZA, 3.6.XIII GESTIÓN DE RIESGOS Y 8. CUMPLIMIENTO LEGAL Y NORMATIVO - 8.5 OTROS**  
**GRI 205-3 Y 2-15**

El grupo LATAM cuenta con un proceso interno para detectar y gestionar los conflictos de interés. De hecho, todos los candidatos a trabajar en el grupo LATAM deben completar una Declaración de Conflicto de Interés previo a la contratación. Igualmente, de manera periódica, los empleados del Grupo LATAM deben completar un formulario de Conflicto de Interés cada vez que realizan el curso de Código de Conducta, que es obligatorio cada 2 años, así como actualizar dicho documento cuando se considere un potencial conflicto.

Asimismo, el Código de Conducta para Terceros y Terceros Intermediarios establece los lineamientos en esta materia a los proveedores y terceros, quienes deben responder un cuestionario sobre el tema.

Cabe precisar que en el caso que se identifique un potencial o real conflicto, ya sea de candidatos, empleados o proveedores, este es revisado por el equipo de Compliance y se levanta en las instancias correspondientes para evaluación.

Por otro lado, los empleados y colaboradores del grupo LATAM, deben solicitar permiso previo para reuniones no rutinarias con competidores y funcionarios públicos. Esto se realiza por el Sistema de Aprobaciones, que es operado por el área de Compliance, mediante el envío de un requerimiento y una agenda, la cual debe estar aprobada previamente por el área Legal.

Además, el grupo LATAM actualizó la Política Corporativa de Prevención de Delitos que busca prevenir delitos de cohecho, lavado de activos, financiamiento del terrorismo, receptación, negociaciones incompatibles, corrupción entre particulares, apropiación indebida y administración desleal, entre otros delitos contemplados en la Ley chilena N°20.393 y sus modificatorias. En 2024, el grupo LATAM no tuvo sanciones relacionadas con la Ley N°20.393.





### OPERACIONES CON PARTES RELACIONADAS

El Grupo LATAM cuenta con una Política de Control de Operaciones con Partes Relacionadas aplicable a la matriz, todas las filiales y todos los miembros (directores y empleados). Esta fue debidamente actualizada en 2024 en línea con los cambios normativos pertinentes y aprobada por el Directorio. El documento establece que las transacciones con partes relacionadas deben realizarse en conformidad a la ley vigente, bajo condiciones de mercado al momento de la transacción y necesariamente deben contribuir al interés social. Asimismo, se establece que en los casos en que corresponda, estas se deben someter a evaluación ante el Comité de Directores y Comité de Auditoría, así como a la aprobación del Directorio o la Junta de Accionistas.

Además, con fecha 8 de enero de 2024, la Comisión para el Mercado Financiero (CMF) publicó la Norma de

Carácter General 501, que establece (i) las condiciones mínimas que debe cumplir la política de operaciones habituales con partes relacionadas, con el fin de facilitar la aprobación de dichas operaciones; y (ii) la divulgación pública en enero y julio de cada año de todas las operaciones con partes relacionadas realizadas en el semestre inmediatamente anterior. La norma entró en vigor en septiembre de 2024.

En tanto, el 8 de agosto de 2024, el Directorio, en atención a dicha nueva Norma 501, previa recomendación del Comité de Directores, aprobó modificaciones a (i) la Política de Operaciones Habituales con Partes Relacionadas de LATAM Airlines Group S.A. y (ii) la Política de Control de Operaciones con Partes Relacionadas de LATAM Airlines Group y sus filiales.

De esta manera, en cumplimiento de la nueva Norma 501, el grupo LATAM emitió su primer reporte de Operaciones con Partes Relacionadas (OPR). Este

reporte, así como la citada Política de Operaciones Habituales, está disponible en la página web de LATAM, en la sección Relación con Inversionistas del grupo LATAM.

A su vez, los Estados Financieros consolidados relativos al ejercicio social del 31 de diciembre de 2024 informan las operaciones realizadas durante 2024 entre el grupo LATAM y sus filiales. **Para más información, ver el capítulo de "Informes Financieros".**

### CONTRIBUCIONES POLÍTICAS

NCG 519: 3.1.III MARCO DE GOBERNANZA

GRI 415, 3-3: 205

Los principales lineamientos en relación a las contribuciones políticas que permite el grupo LATAM se encuentran en la Política Corporativa de Anticorrupción desde 2024, luego de que fuera derogada la Política

de Contribuciones Políticas publicada en 2016. Asimismo, el proceso para validar contribuciones políticas se integró con el de donaciones dentro del Procedimiento de Donaciones y Contribuciones Políticas. Este procedimiento, en cumplimiento de las regulaciones locales vigentes y del Código de Conducta del grupo LATAM, establece los criterios y procedimientos para las contribuciones políticas, tanto directas como indirectas, con el fin de prevenir su uso como medio para el soborno, la corrupción u otras prácticas ilícitas. **Ver más información en el capítulo "Anexos", sección Gobierno Corporativo.**

En el ejercicio 2024, LATAM Airlines Group S.A. no realizó ningún tipo de aporte a partidos políticos, funcionarios de partidos o candidatos a cargos públicos.



ÉTICA Y COMPLIANCE

NCG 519: 3.2.IX. DIRECTORIO, 3.6.VIII GESTIÓN DE RIESGOS Y 3.1.III MARCO DE GOBERNANZA  
GRI 2-25, 205-2 Y 205-3

Todos los empleados del grupo LATAM, al momento de ingresar, tienen una capacitación sobre las directrices de integridad y compliance en el proceso de inducción. Además, la agenda anual de entrenamientos de los distintos equipos incluye temas de ética, prevención de corrupción y libre competencia. Igualmente, existe una capacitación específica sobre el contenido del Código de Conducta del grupo LATAM, la cual es obligatoria y debe ser revalidada cada dos años.

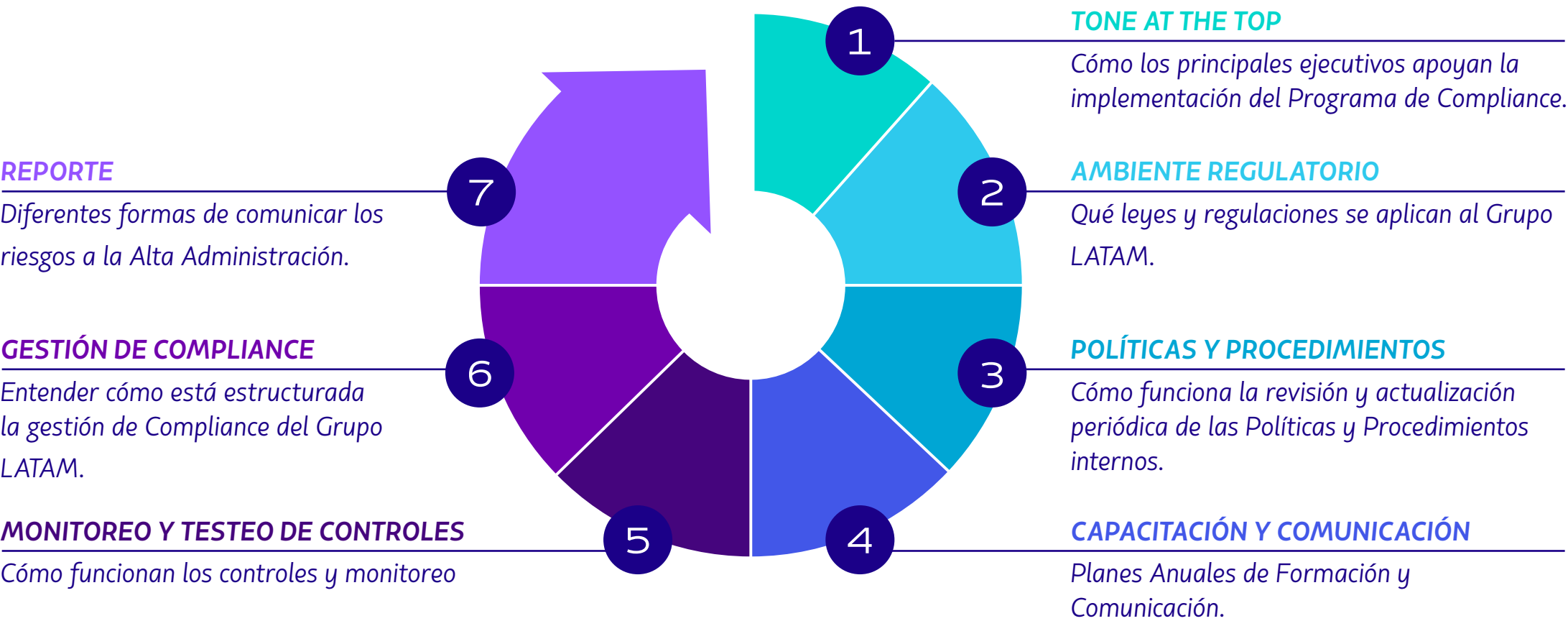
En 2016, el grupo LATAM creó el Programa de Embajadores de Compliance, cuyo objetivo es contar con representantes de Compliance en todas las áreas del grupo LATAM, independientemente del cargo o función que ocupen. Estos, ayudan a difundir la cultura de Compliance, guiar a otros empleados y

colaboradores, identificar oportunidades de mejora y orientar y levantar casos al área de Compliance, cuando es necesario. En esta línea, actualmente, el programa cuenta con más de 400 embajadores de Compliance a nivel global.

Por otro lado, enmarcado en el Programa de Compliance, a los proveedores se les informa y se les entrega el Código de Conducta de Terceros y Terceros Intermediarios al inicio de la relación comercial, además de comprometerse con las cláusulas anticorrupción presentes en los contratos y órdenes de compra.

Cabe precisar que no hubo casos en materia de corrupción en 2024. Asimismo, el grupo LATAM utiliza la definición de corrupción de la Ley de Prácticas Corruptas en el Extranjero (FCPA, por sus siglas en inglés). En esta se configura un hecho de corrupción cuando se realiza una oferta, una promesa o una autorización de un pago, o un pago, a un funcionario público, con la intención de inducir al destinatario a abusar de su cargo oficial, sin que se requiera que el acto corrupto tenga éxito en su propósito.

PROGRAMA DE COMPLIANCE



SISTEMAS Y PROCEDIMIENTOS DE COMPLIANCE

● Compliance como factor clave en la remuneración de los empleados

El sistema de Compliance del grupo LATAM refuerza su compromiso con la integridad y la ética al asociar la remuneración de determinados puestos clave con indicadores específicos relacionados con Compliance. Por ejemplo, la vicepresidencia de Asuntos Legales y Compliance, y la Dirección de Auditoría Interna tienen sus incentivos vinculados al cumplimiento de metas específicas. En el caso de la Dirección de Auditoría Interna, una parte del incentivo de desempeño a corto plazo (anual) está condicionada a la mejora del control interno. Asimismo, en el área Legal, ciertos indicadores de Compliance, como la gestión del Código de Conducta y el Canal Confidencial, están incluidos en los KPIs que impactan directamente en la compensación de los empleados.

● Los sistemas de evaluación del desempeño de los empleados integran Compliance y el Código de Conducta

El sistema de evaluación del desempeño del grupo LATAM incluye una sección de evaluación de competencias aplicable a todos los empleados. En este marco, el Compliance se reconoce como uno de los comportamientos clave evaluados dentro de la competencia denominada “Gestión de Seguridad y Riesgos & Compliance.” En concreto, se espera que los empleados demuestren un comportamiento coherente con el Código de Conducta, así como con las políticas y procedimientos que afectan la seguridad del grupo LATAM. Esto implica comprender que sus acciones impactan directamente en los clientes, los procesos, las instalaciones y el entorno.

● Auditorías periódicas al programa de Compliance

NCG 519: 3.6.XIII GESTIÓN DE RIESGOS

Durante el año 2024, el grupo LATAM actualizó su Modelo de Prevención de Delitos con el objetivo de incorporar los cambios regulatorios introducidos por la Ley N.º 21.595 de Chile (Ley de Delitos Económicos) en la Ley N.º 20.393 de Responsabilidad Penal de la Persona Jurídica en las políticas y el Programa de Compliance del grupo LATAM. Como parte de dicho proceso, también se actualizó la Política Corporativa de Prevención de Delitos, la cual fue debidamente aprobada por el Directorio.

Cabe señalar que, según la nueva normativa, las certificaciones al modelo ya no son aplicables. Sin embargo, se requiere la realización de auditorías periódicas a cargo de entidades independientes. Aunque aún no se han efectuado debido a la reciente implementación de los cambios, la Política Corporativa de Prevención de Delitos establece que el grupo LATAM realizará estas auditorías cada dos años, en línea con la flexibilidad que permite la ley respecto a su frecuencia.

**Durante 2024, el 100% del Directorio, el 88,3% del Comité Ejecutivo (COMEX) y el 88,3% de los empleados tienen aprobadas sus capacitaciones sobre el Código de Conducta.**





ACOSO LABORAL Y VIOLENCIA EN EL TRABAJO

NCG 519: 5.5 ACOSO LABORAL, SEXUAL Y VIOLENCIA EN EL TRABAJO, 8.2 EN RELACIÓN CON SUS TRABAJADORES  
 GRI 406-1

El Código de Conducta del grupo LATAM prohíbe toda conducta de acoso laboral, sexual y violencia en el trabajo, y especifica las instancias para escalar y reportar incidentes que se realizan mediante el Canal Confidencial.

Cada país donde se encuentra el grupo LATAM cuenta con sus propios protocolos de acoso laboral, sexual y violencia en el trabajo. En el caso de Chile, el proceso se encuentra informado en el Reglamento Interno de Orden, Higiene y Seguridad, según lo que requiere la regulación local.

En 2024, el grupo LATAM recibió 61 denuncias de acoso sexual de las cuales 32,8% fueron procedentes y 505 de acoso laboral de las cuales el 8,91% fueron procedentes. Todas las denuncias fueron tratadas conforme a los procedimientos establecidos en cada jurisdicción.

Denuncias en Grupo LATAM 2024

100%

DE LAS DENUNCIAS FUERON TRATADAS  
 CONFORME A LOS PROCEDIMIENTOS  
 ESTABLECIDOS EN CADA JURISDICCIÓN

En materia de conflictos de interés, en tanto, se registraron 11 casos procedentes. Frente a estos casos, el grupo LATAM generó una revisión de procesos, creó y reforzó sistemas de control, auditoría y entrenamiento, como medidas de mitigación y también aplicó las sanciones comprendidas según las regulaciones laborales locales, como remediación.

Es importante destacar que, el grupo LATAM capacita a sus colaboradores en temas de acoso laboral, sexual y violencia en el trabajo, como parte de sus entrenamientos sobre el Código de Conducta. En esta línea, el grupo LATAM realizó un nuevo curso focalizado sobre la materia a 8.785 empleados en Chile en 2024 lo que representa un 89,1% del total, lo que se mantendrá para los empleados nuevos durante 2025.

Entrada en vigencia de la Ley chilena N°21.643

En agosto de 2024 entró en vigencia la Ley chilena N°21.643 (Ley Karin), lo que implicó la adecuación de los procedimientos de las empresas del grupo LATAM en Chile asegurando el cumplimiento de sus disposiciones para fortalecer la prevención, investigación y sanción de acoso laboral, violencia y discriminación en el trabajo.

En este contexto, la operación del grupo LATAM en Chile ha implementado las medidas necesarias para alinear sus procesos internos con esta normativa, reforzando su compromiso con un entorno laboral seguro, inclusivo y respetuoso para todos sus colaboradores.

Canal confidencial

NCG 519: 3.6.IX GESTIÓN DE RIESGOS  
 GRI 2-16, 2-25 Y 2-26

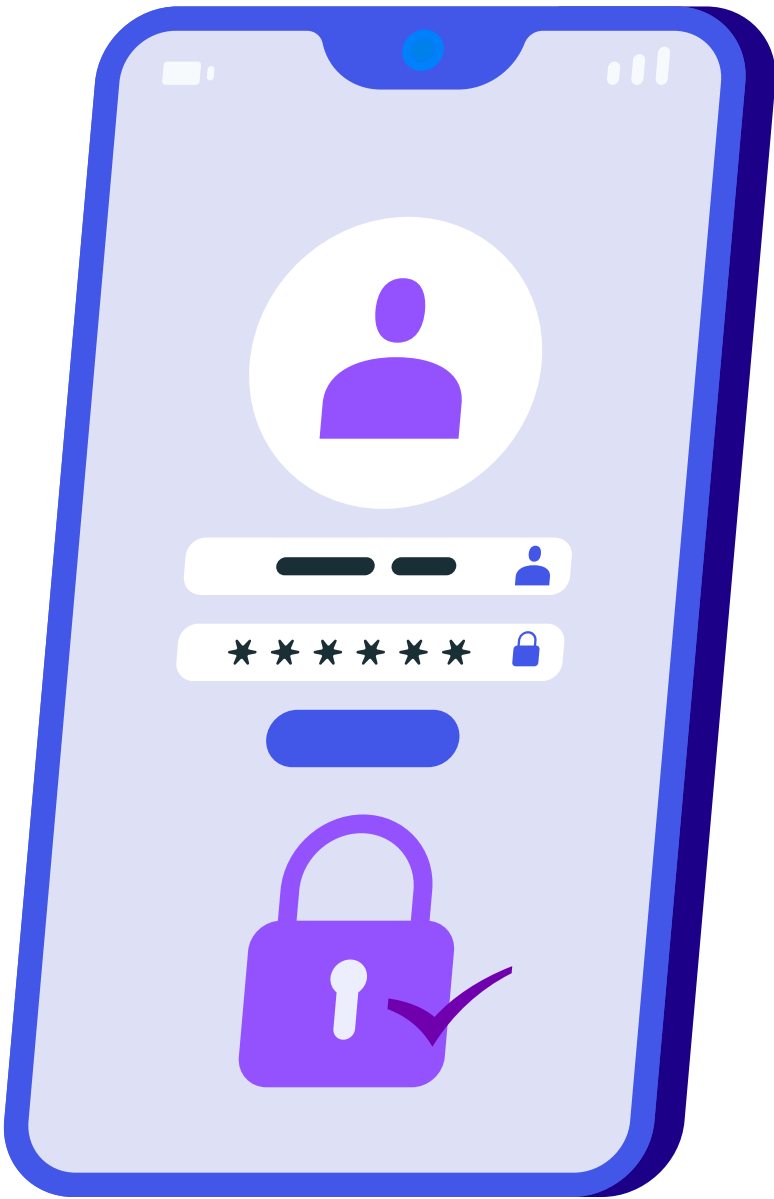
El grupo LATAM cuenta con un Canal Confidencial para recibir potenciales denuncias sobre violaciones a leyes y normas internas; incumplimientos al Código de Conducta; irregularidades laborales; discriminación; acoso laboral y sexual; fraudes; corrupción; y soborno, entre otras. En efecto, todos los grupos de interés del grupo LATAM pueden acceder a este canal anónimamente, según la regulación local, y se asegura el principio de “no represalias” cuando se denuncia de buena fe.

Al realizar la denuncia por este canal, el cual está públicamente disponible en el sitio web del grupo LATAM y alojado en la plataforma de un proveedor externo y ajeno al grupo LATAM, el denunciante recibe un número de identificación con el cual puede hacer seguimiento a su caso. Por su parte, la información entregada solo se refiere al estatus del caso (si está abierto, si se está investigando o si fue cerrado constatando los hechos). En esta línea, no se entrega información de las posibles sanciones que pudieron recibir las personas denunciadas.

En el caso de las investigaciones, estas se realizan de manera interna por el equipo de Compliance, con apoyo de las áreas de Recursos Humanos, Legal y quien sea necesario. En tanto, el Canal es constantemente reforzado y divulgado a través de comunicados mensuales, capacitaciones realizadas por el equipo de Compliance, así como en los e-learning y políticas del grupo LATAM. Por otro lado, se incluye en los contratos con proveedores el acceso a este

documento, como también al Código de Conducta para Proveedores y Terceros Intermediarios (TPIs) **(Ver más en el capítulo de Proveedores, página 181).**

Más información  
 Acceso web al Canal Confidencial del grupo LATAM.





Canal de denuncias Grupo LATAM

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

| TIPO DE DENUNCIA                                                     | PAÍSES DE HABLA HISPANA (PHH)<br>Y OTROS PAÍSES <sup>1</sup> |                          | BRASIL                  |                          | TOTAL<br>DENUNCIAS<br>PROCEDENTES |
|----------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|--------------------------|-------------------------|--------------------------|-----------------------------------|
|                                                                      | DENUNCIAS<br>REALIZADAS                                      | DENUNCIAS<br>PROCEDENTES | DENUNCIAS<br>REALIZADAS | DENUNCIAS<br>PROCEDENTES |                                   |
| Corrupción o soborno <sup>2</sup>                                    | 3                                                            | 0                        | 3                       | 0                        | 0                                 |
| Discriminación                                                       | 8                                                            | 2                        | 141                     | 82                       | 84                                |
| Acoso laboral                                                        | 82                                                           | 16                       | 423                     | 29                       | 45                                |
| Acoso sexual                                                         | 15                                                           | 3                        | 46                      | 17                       | 20                                |
| Confidencialidad de la<br>información o política de<br>privacidad    | 1                                                            | 0                        | 9                       | 1                        | 1                                 |
| Conflictos de intereses                                              | 11                                                           | 1                        | 94                      | 10                       | 11                                |
| Blanqueo de dinero o uso de<br>información privilegiada <sup>2</sup> | 2                                                            | 0                        | 3                       | 0                        | 0                                 |

<sup>1</sup> Contempla a Chile y otros países de Latinoamérica, Europa, Norteamérica (US, MX, etc), Caribe y Oceanía.

<sup>2</sup> Solo se recibieron casos entre Privados y ningún caso respecto a Funcionarios Públicos.

<sup>3</sup> El número presentado es en base al género de la persona que presentó la denuncia.

<sup>4</sup> La Ley N°21.643 entró en vigencia el 1ero de agosto de 2024.

Canal de denuncias Chile (Ley N°21.643)<sup>3,4</sup>

NCG 519: 5.5 ACOSO LABORAL, SEXUAL Y VIOLENCIA EN EL TRABAJO

| TIPO DE DENUNCIA        | PRESENTADAS ANTE LA<br>ENTIDAD |         | PRESENTADAS ANTE LA<br>DIRECCIÓN DEL TRABAJO |         | TOTAL |
|-------------------------|--------------------------------|---------|----------------------------------------------|---------|-------|
|                         | HOMBRES                        | MUJERES | HOMBRES                                      | MUJERES |       |
| Acoso laboral           | 3                              | 5       | 2                                            | 4       | 14    |
| Acoso sexual            | 0                              | 0       | 0                                            | 0       | 0     |
| Violencia en el trabajo | 0                              | 4       | 0                                            | 2       | 6     |
| Total                   | 3                              | 9       | 2                                            | 6       | 20    |



Empleados capacitados respecto del protocolo de prevención de acoso sexual, laboral y la violencia en el trabajo y procedimiento de investigación y sanción

NCG 5.5 ACOSO LABORAL, SEXUAL Y VIOLENCIA EN EL TRABAJO

| PORCENTAJE (%) DE EMPLEADOS<br>CAPACITADOS EN CHILE |       |
|-----------------------------------------------------|-------|
| Alta gerencia                                       | 82,5% |
| Gerencia                                            | 83,5% |
| Jefatura                                            | 82,1% |
| Operario                                            | 88,6% |
| Fuerza de venta                                     | 89,9% |
| Administrativo                                      | 82,7% |
| Otros profesionales                                 | 85,5% |
| Otros técnicos                                      | 94,3% |
| Total                                               | 89,1% |

Nota: Grupo LATAM no cuenta con empleados de la categoría “Auxiliar” definida por la NCG chilena N°519.

CATEGORÍAS FUNCIONALES

- **Alta gerencia**  
CEOs, vicepresidentes y directores.
  - **Gerencia**  
Gerentes senior, gerentes y subgerentes.
  - **Jefatura**  
Jefes de área y jefes de departamento.
  - **Operario**  
Operaciones de Carga, Mantenimiento, Aeropuerto y Centro de Control de Operaciones.
- **Fuerza de venta**  
Operaciones de Venta y Customer Care.
  - **Administrativo**  
Actividades de soporte y con rol general.
  - **Otros profesionales**  
Mando medio en actividades de soporte.
  - **Otros técnicos**  
Tripulantes de mando y tripulantes de cabina.

Nota: Grupo LATAM no cuenta con empleados de la categoría “Auxiliar” definida por la NCG chilena N°519.

Empleados capacitados<sup>1</sup> sobre el Código de Conducta en 2024

NCG 519: 3.6.IX GESTIÓN DE RIESGOS

GRI 205-2

|                     | BRASIL | CHILE | COLOMBIA | ECUADOR | ESTADOS UNIDOS <sup>2</sup> | PERÚ   | OTROS  | GRUPO LATAM |
|---------------------|--------|-------|----------|---------|-----------------------------|--------|--------|-------------|
| Alta gerencia       | 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%       |
| Jefatura            | 96,6%  | 87,2% | 86,2%    | 90,3%   | 83,5%                       | 84,3%  | 84,9%  | 91,0%       |
| Operario            | 96,8%  | 79,4% | 95,3%    | 98,1%   | 75,0%                       | 88,5%  | 93,7%  | 93,2%       |
| Fuerza de venta     | 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%       |
| Otros profesionales | 95,4%  | 89,2% | 94,7%    | 92,9%   | 93,4%                       | 84,5%  | 91,2%  | 91,4%       |
| Otros técnicos      | 96,8%  | 79,%  | 96,2%    | 98,3%   | 100,0%                      | 94,0%  | 88,6%  | 92,2%       |

Nota: Grupo LATAM no cuenta con empleados de la categoría “Auxiliar” definida por la NCG chilena N°519.

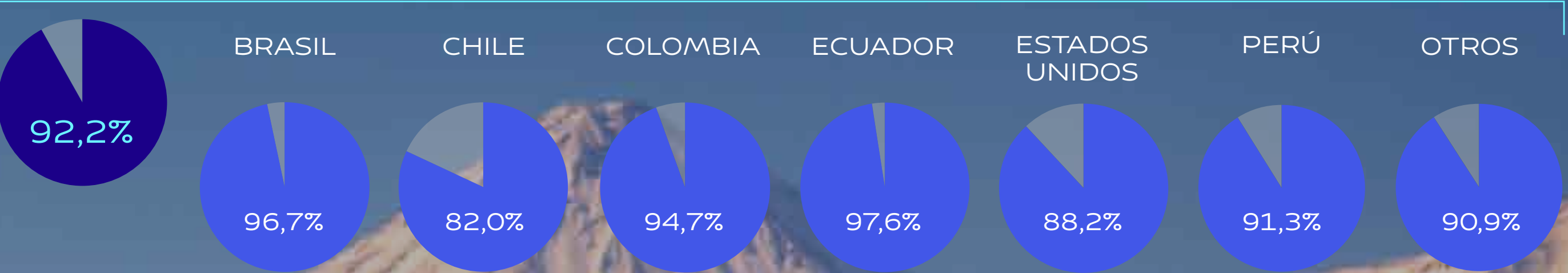
<sup>1</sup> En este porcentaje no se incluye el personal que se encuentra con licencia médica permanente.

<sup>2</sup> Porcentaje con base en el personal al cual se disponibiliza el curso, es decir, el personal directo contratado por el grupo LATAM.

EMPLEADOS CAPACITADOS SOBRE EL CÓDIGO DE CONDUCTA EN 2024

NCG 519: 3.6.IX GESTIÓN DE RIESGOS

GRUPO LATAM





## GESTIÓN DE RIESGOS

NCG 519: 3.6.I, 3.6.III, 3.6.IV, 3.6.V, 3.6.VI GESTIÓN DE RIESGOS  
GRI 3-3

En el grupo LATAM, la gestión de riesgos y su gobernanza están fundamentadas en la Política Integral de Gestión de Riesgos. Este instrumento establece un marco transversal para abordar riesgos asociados a la sustentabilidad, la continuidad operacional, los clientes, las finanzas y la reputación. Asimismo, define funciones y estrategias clave que garantizan una gestión eficiente y alineada con los objetivos estratégicos de la organización.

En línea con este enfoque, durante 2024, el grupo LATAM presentó al Directorio un compromiso orientado a fortalecer este modelo de gestión. Esta iniciativa buscó elevar el nivel de madurez en la identificación, evaluación y mitigación de riesgos. Al mismo tiempo, priorizó la entrega de información más oportuna y relevante a la alta administración, contribuyendo a decisiones mejor informadas y estratégicamente alineadas.

Entre los avances más destacados del año, sobresale el fortalecimiento de la gobernanza corporativa, logrado a través de la optimización de los procesos de seguimiento y comunicación entre las distintas áreas del grupo LATAM. Este esfuerzo puso especial énfasis en las unidades encargadas de gestionar los riesgos más críticos, promoviendo una mayor cohesión y eficiencia operativa.

Por otro lado, el grupo LATAM logró importantes avances en la gestión de riesgos mediante la

incorporación de tecnologías innovadoras que impulsaron la automatización y digitalización de los procesos de análisis. Estas herramientas incrementaron significativamente la eficiencia y permitieron diseñar planes más efectivos para mitigar riesgos clave, fortaleciendo la capacidad de respuesta ante posibles contingencias.

### Análisis predictivo

Un aspecto destacado del periodo 2024 fue el avance en implementaciones de análisis predictivos y el uso de datos para la gestión de riesgos, lo que representa un cambio significativo, y también una gran oportunidad en el enfoque de gestión de riesgos.

El análisis predictivo combina datos internos y externos para identificar patrones y anomalías que permiten prever riesgos críticos. Para ello, se utilizan modelos apoyados en información histórica, herramientas analíticas sofisticadas y sistemas automatizados de notificación, incorporando además tecnologías emergentes como la inteligencia artificial (IA). Un ejemplo de esto, corresponde a lo que se ha aplicado en riesgos con información confiable para su análisis, como los relacionados con seguridad operacional. A medida que avance su desarrollo, se espera ampliar su aplicación a otros ámbitos de la organización.

### Roles y responsabilidades

El Directorio es el encargado de garantizar la existencia de un proceso integral de gestión de riesgos, así como de aprobar las políticas relacionadas y promover una cultura organizacional orientada al riesgo.

Para llevar a cabo esta labor, delega en el Comité de Directores y el Comité de Auditoría la supervisión del desarrollo y evaluación de los riesgos relevantes para el grupo LATAM.

A su vez, el Comité de Directores y el Comité de Auditoría confían en la gerencia de Riesgos la administración del modelo, lo que implica la detección, supervisión y consolidación constante de los riesgos más significativos para las empresas del grupo LATAM. Para ello, la gerencia de Riesgos proporciona asistencia y centraliza la información recopilada por los líderes de las distintas áreas del grupo LATAM, quienes tienen la responsabilidad directa de identificar, evaluar, monitorear y gestionar los riesgos asociados a sus respectivas áreas.

En este sentido, los ejecutivos del grupo LATAM desempeñan un papel fundamental en el levantamiento y análisis de los riesgos corporativos dentro de sus áreas. Son responsables de identificar los eventos singulares que puedan afectar de manera significativa el cumplimiento de los objetivos estratégicos. Además, supervisan el tratamiento de estos riesgos y fomentan una cultura de concientización sobre el riesgo tanto en su área como en todo el grupo LATAM.

Por otro lado, el grupo LATAM cuenta con el área de Auditoría Interna, que tiene la función de asegurar de manera independiente el funcionamiento, la efectividad y el cumplimiento del Modelo de Gestión de Riesgos. Este equipo, liderado por el Director de Auditoría y Control Interno, reporta directamente al Comité de Directores y al Comité de Auditoría, garantizando así un seguimiento imparcial y riguroso de las políticas implementadas.





Reuniones entre la Gerencia de Riesgos y el Directorio, el Comité de Directores y el Comité de Auditoría

NCG N519: 3.2.VI DIRECTORIO Y 3.3.VI COMITÉS DEL DIRECTORIO

|                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|---------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| PERIODICIDAD <sup>1</sup>       | Durante 2024, la gerencia de Riesgo realizó dos presentaciones al Directorio y una al Comité de Directores. Adicionalmente, hubo sesiones donde participó la gerencia de Riesgo, en que expusieron los responsables de los riesgos, es decir, los Vicepresidentes del grupo LATAM. Estas instancias se dieron en el Directorio, Comité de Directores y en algunos Subcomités del Directorio. En todos estos espacios, se presentó el estado actual de los riesgos a cargo de su supervisión, así como las estrategias en curso y los temas clave a abordar para su gestión. |
| PRINCIPALES TEMÁTICAS ABORDADAS | <ul style="list-style-type: none"><li>● Metodología</li><li>● Actualización mapa de riesgos</li><li>● Riesgos emergentes</li><li>● Cumplimientos normativos y regulatorios</li><li>● Escenarios de planificación y resiliencia</li><li>● Estrategia de riesgo/mitigación</li><li>● Mitigadores</li><li>● Focos y planes de acción</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                 |

Reuniones entre Auditoría Interna y el Directorio, el Comité de Directores y el Comité de Auditoría

NCG N°519: 3.2.VI DIRECTORIO Y 3.3.VI COMITÉS DEL DIRECTORIO

|                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|---------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| PERIODICIDAD <sup>1</sup>       | El Directorio de Riesgos, Auditoría y Control Interno se reúne con el Directorio al menos dos veces al año, mientras que con el Comité de Directores se reúne mensualmente. En todas las reuniones con el Comité de Directores participa el Vicepresidente de Legal y Compliance. El Vicepresidente de Finanzas participa de las reuniones de revisión de los Estados Financieros y otros vicepresidentes participan según la agenda de revisión de riesgos corporativos. Adicionalmente, en las presentaciones al Directorio, participa el Gerente General (CEO, por sus siglas en inglés). Cabe señalar que el Director de Riesgos, Auditoría y Control Interno actúa como Secretario en las reuniones con el Comité de Directores. |
| PRINCIPALES TEMÁTICAS ABORDADAS | <ul style="list-style-type: none"><li>● <b>Comité de Directores:</b><ul style="list-style-type: none"><li>- Aprobación y seguimiento del Plan de Auditoría Interna anual.,</li><li>- Estatus del plan de certificación SOX (Ley Sarbanes Oxley)</li><li>- Estatus de proyectos relevantes</li><li>- Estatus de Mesa de Fraude</li><li>- Otras materias.</li></ul></li><li>● <b>Directorio</b><ul style="list-style-type: none"><li>- Entregar una visión general de los Riesgos Corporativos.</li><li>- Otras materias</li></ul></li></ul>                                                                                                                                                                                            |

<sup>1</sup>El gerente general (CEO, por sus siglas en inglés) del grupo LATAM participó en todas las sesiones de Directorio donde se presentaron riesgos.





MODELO DE TRES LÍNEAS DE DEFENSA

Tomando como referencia metodologías internacionales para la gestión de riesgo, el grupo LATAM ha establecido un **Modelo de Tres Líneas de Defensa** para mantener un proceso adecuado de identificación y mitigación.

En esta estructura, la **primera línea de defensa** está integrada por los dueños de procesos del negocio, quienes son los principales responsables de la identificación, evaluación, gestión y monitoreo de sus riesgos.

Adicionalmente, se han establecido áreas que operan como **segunda línea de defensa**, con el objetivo de brindar apoyo y asesoría especializada a los negocios. Estas áreas gestionan los riesgos a través de la aplicación de marcos y metodologías específicas. Por ejemplo, el área de Seguridad Operacional lo hace siguiendo el programa de Safety Management System (SMS); la Gerencia de Sostenibilidad aplica la doble materialidad para identificar, evaluar y priorizar riesgos ambientales, sociales, económicos o de gobierno corporativo; y la Gerencia de Seguridad de la Información basa sus estándares en las normas ISO/IEC 27001 y NIST, entre otros.

Las áreas de la segunda línea de defensa también realizan procesos de inspección, verificación y auditorías externas. Ejemplos de esto son las inspecciones y auditorías externas para el proceso de certificación bajo el estándar de IATA Environmental Assessment (IEnvA) para las filiales en Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú, así como las pruebas de sistemas y análisis de estrés que lleva a cabo el equipo de ciberseguridad.

Además, se incluyen las auditorías externas para la certificación IATA Operational Safety Audit (IOSA), que garantiza que las operaciones del grupo LATAM cumplen con los más altos estándares de seguridad operativa. Estas actividades son complementadas con las funciones de aseguramiento de Auditoría Interna, que actúa como **tercera línea de defensa**.

Una vez que se valoriza la exposición al riesgo, la gerencia de Riesgos presenta la información al Directorio, clasificada por nivel de severidad, utilizando métricas específicas y herramientas visuales como mapas de calor y *dashboards* interactivos. Esta clasificación no solo facilita la priorización y evaluación efectiva de los riesgos, sino que también permite identificar patrones y tendencias que podrían influir en las decisiones estratégicas de la organización. La información es entregada de manera clara y estructurada, destacando los riesgos más críticos y sus posibles impactos en áreas clave como la operación, las finanzas, la reputación y el cumplimiento normativo. Además, se incluyen recomendaciones para la implementación de medidas de mitigación y planes de acción específicos, asegurando que los Directores y la alta administración cuenten con un panorama integral para tomar decisiones informadas.

Este enfoque permite al Directorio no solo enfocar sus esfuerzos en los riesgos más relevantes, sino también alinear la estrategia corporativa con los planes de gestión de riesgos, fortaleciendo la resiliencia organizacional y anticipándose a posibles contingencias. Asimismo, fomenta una mayor interacción entre las áreas operativas y el liderazgo, asegurando que las estrategias de mitigación estén alineadas con los objetivos a largo plazo del grupo LATAM.

Modelo de Tres Líneas de Defensa Grupo LATAM





## EVALUACIÓN Y MITIGACIÓN DE RIESGOS

### NCG 519: 3.6.I Y 3.6.III GESTIÓN DE RIESGOS

La Gestión Integral del Riesgo constituye un proceso esencial para el grupo LATAM, permitiendo abordar la incertidumbre mediante la identificación de riesgos y oportunidades, optimizando la capacidad de generar valor y alcanzar los objetivos estratégicos. Este proceso es continuo y debe mantenerse a lo largo del tiempo, dado que la Gestión de Riesgos es dinámica, estructurada, metódica y, a la vez, flexible para adaptarse a los contextos internos y externos del grupo LATAM. Además, se fortalece gracias al aprendizaje y la experiencia adquirida con el tiempo.

Para ello, el grupo LATAM ha implementado un modelo integral de gestión de riesgos basado en metodologías de referencia como ISO 31.000 y COSO ERM. Este modelo se enfoca en la evaluación y ponderación de los impactos potenciales y la probabilidad de ocurrencia de los riesgos. La evaluación de impactos abarca varias dimensiones, como las financieras y reputacionales, mientras que las probabilidades se clasifican en una escala que va de “remota” a “casi cierta”.

Como parte de este proceso, el grupo LATAM define su apetito de riesgo considerando su estrategia corporativa y nivel de aversión al riesgo, estableciendo un marco que equilibra crecimiento y seguridad en la toma de decisiones. Supervisado por el Directorio, este apetito se determina según la escalabilidad de la gestión de riesgos, asignando responsabilidades según la exposición a cada tipo de riesgo. Su definición combina el impacto y la probabilidad de ocurrencia (riesgo inherente) con la evaluación de controles

existentes (riesgo residual), conforme al Procedimiento de Gestión de Riesgos del grupo LATAM.

La Gerencia de Riesgos actualiza periódicamente, o al menos una vez por trimestre, el estado de exposición de los principales riesgos corporativos, monitoreando constantemente cambios que puedan hacer necesario una nueva revisión. Este ejercicio incorpora información externa e interna de distintas fuentes, incluyendo cambios regulatorios. La información se consolida en un reporte que se entrega a los responsables pertinentes, facilitando su revisión y la gestión coordinada con las respectivas áreas involucradas.

Es relevante destacar que, en 2024, la Gerencia de Riesgos presentó una actualización de los riesgos del grupo LATAM al Comité de Directores en junio, y realizó otras dos presentaciones al Directorio en agosto y diciembre.

El grupo LATAM también implementa estrategias concretas para mitigar riesgos y garantizar la estabilidad operativa. En esta línea, en el ámbito financiero, se cuenta, por ejemplo, se cuenta con un manual para la cobertura de combustible y tipo de cambio, lo que contribuye a reducir la exposición a la variabilidad de estos factores. En tanto, en el ámbito operacional, la organización tiene una sólida cobertura de seguros y adopta medidas proactivas de seguridad, como el Sistema de Gestión de Seguridad (SMS) y el Plan de Respuesta a Emergencias.

Como parte de estas medidas, el grupo LATAM define que se realice un análisis de riesgos cada vez que se inicia una nueva operación o se modifican las condiciones de una operación existente (por ejemplo, un cambio de aeronave).

Este análisis permite identificar posibles condiciones indeseadas para implementar planes de acción para garantizar que la operación se mantenga dentro de un nivel de seguridad aceptable.

Dicho análisis se desarrolla a través del Procedimiento de Análisis de Gestión del Cambio, que forma parte del SMS de LATAM. Su principal objetivo es identificar los peligros asociados a los cambios, tanto internos como externos, evaluarlos y establecer las barreras necesarias para su implementación en las áreas operacionales. De este modo, se buscan mitigar aquellos riesgos que representen un nivel no aceptable para las empresas del grupo LATAM.

### CONTROL DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE RIESGOS

Anualmente se revisa un control bajo la normativa Sarbanes-Oxley (SOX), que requiere demostrar la gestión de riesgos que es presentada al Directorio, Comité de Directores y el Comité de Auditoría. Este control es revisado anualmente en conjunto con un auditor externo (que en 2024 fue PricewaterhouseCoopers) y el área de Control Interno, garantizando la transparencia y el cumplimiento de las normativas aplicables.

Estas acciones reflejan el firme compromiso del grupo LATAM con una gestión integral de riesgos y la continuidad de sus operaciones. En este sentido, muchas de estas iniciativas se detallan a lo largo de otros capítulos de esta Memoria Anual. Por ejemplo, en el capítulo “Empleados”, se exponen las acciones implementadas para evaluar el clima organizacional, los beneficios ofrecidos y diversas iniciativas orientadas a la gestión del talento y la cultura organizacional. Además, en el capítulo “Compromiso

**El grupo LATAM ha implementado un modelo integral de gestión de riesgos basado en metodologías de referencia como ISO 31.000 y COSO ERM.**

con la sostenibilidad”, se presentan las estrategias adoptadas para mitigar los riesgos ambientales. Por otro lado, en los capítulos “Operaciones”, “Seguridad” y “Clientes”, se describen los planes y las iniciativas desarrolladas por la organización para abordar riesgos operacionales y de seguridad, entre otros.

Es relevante destacar que, de forma anual, el grupo LATAM presenta los principales factores de riesgo tanto en el Informe Anual 20-F como en esta Memoria Anual, en la sección de Anexos, bajo el título “Factores de Riesgo”.

#### Más información

En el capítulo “Anexos” (“Factores de riesgo” páginas 240 – 259)



## CULTURA DE RIESGOS

### NCG 519: 3.6.VIII GESTIÓN DE RIESGOS

El modelo de gestión de riesgos del grupo LATAM se centra en fortalecer la capacidad de anticiparse a los riesgos, gestionarlos de manera adecuada y promover una cultura que valore las aptitudes y capacidades de los empleados frente a los riesgos, incentivando la autoevaluación y la prevención.

En esta línea, el grupo LATAM promueve activamente esta cultura a través de capacitaciones y programas de divulgación, la identificación proactiva de riesgos y su inclusión en los criterios de evaluación de desempeño de los empleados. Además, implementa canales específicos para la escalación de riesgos, como el Canal Confidencial y comités internos como el Comité Ejecutivo de Riesgos Tecnológicos y el Comité de Seguridad Operacional, encargados de la detección y escalación de riesgos tecnológicos y de seguridad operacional, respectivamente.

En 2024, se llevaron a cabo dos campañas internas clave para fortalecer la gestión de riesgos en la organización. La primera, en mayo, consistió en una serie de publicaciones en el portal interno, con el objetivo de sensibilizar a todos los colaboradores sobre la Política de Integral de Gestión de Riesgos. En julio, a través del informe “Líderes al Día”, en tanto, se compartió un análisis detallado de la política de riesgos, reforzando los roles y responsabilidades de los colaboradores en la detección, gestión y mitigación de riesgos. Además, el grupo LATAM realizó una capacitación de Corporate Governance dirigida a todos sus ejecutivos, en la que se incluyó un capítulo específico sobre Riesgos Corporativos, con el fin de fortalecer la comprensión de los ejecutivos sobre la importancia estratégica de la gestión de riesgos.





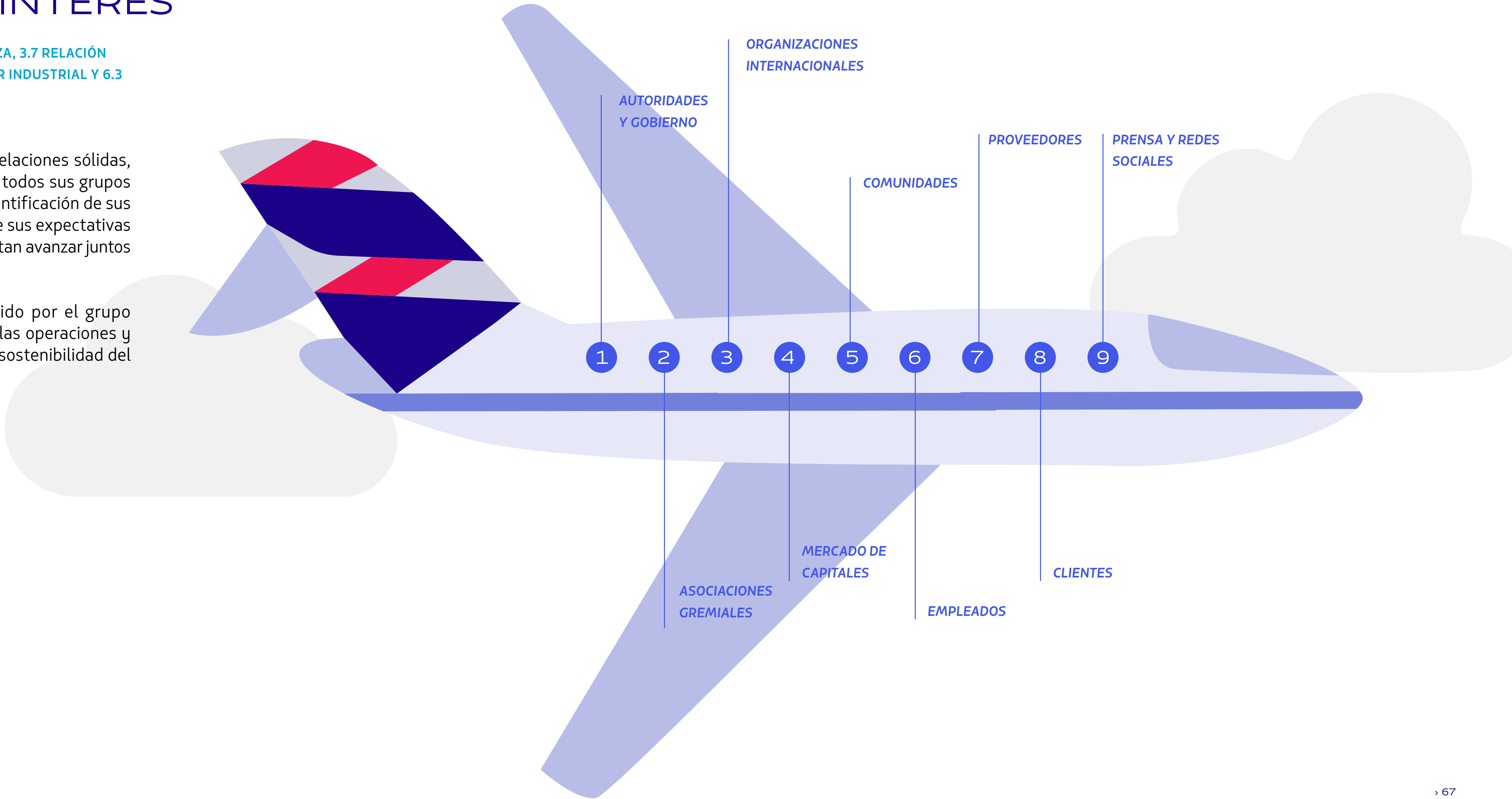
# RELACIÓN CON GRUPOS DE INTERÉS

NCG 519: 3.1.IV MARCO DE GOBERNANZA, 3.7 RELACIÓN CON GRUPOS DE INTERÉS, 6.1.V SECTOR INDUSTRIAL Y 6.3 GRUPOS DE INTERÉS  
GRI 2-25, 2-29 Y 3-3

El grupo LATAM busca construir relaciones sólidas, de confianza y de largo plazo con todos sus grupos de interés. Para ello, prioriza la identificación de sus públicos clave, el entendimiento de sus expectativas y la creación de vínculos que permitan avanzar juntos hacia objetivos comunes.

Cada grupo de interés es definido por el grupo LATAM debido a su influencia en las operaciones y su capacidad para impactar en la sostenibilidad del negocio.

Ver más en página siguiente.





## 1 AUTORIDADES Y GOBIERNO

Definición del marco regulatorio y políticas públicas que influyen en las operaciones.

● **Actividades con impacto:** Participación en mesas de trabajo sectoriales, aseguramiento del cumplimiento normativo, presentación de informes regulatorios y colaboración en iniciativas relacionadas con la seguridad operacional y la sostenibilidad.

● **Mecanismos para abordar sus intereses:** Diálogo permanente con los reguladores, cumplimiento de normativas locales e internacionales, presentación de informes periódicos y participación en foros públicos y privados relacionados con las políticas de aviación, entre otros.

## 2 ASOCIACIONES GREMIALES

Cooperación en temas comunes para el desarrollo del sector aéreo.

● **Actividades con impacto:** Participación activa en asociaciones, contribución a la definición de estándares sectoriales y desarrollo de iniciativas colaborativas.

● **Mecanismos para abordar sus intereses:** Contribución técnica y regulatoria en comités sectoriales, participación en conferencias y colaboración en iniciativas para el desarrollo y mejora de la industria.

## 3 ORGANIZACIONES INTERNACIONALES

Establecimiento de normas globales y benchmarks sectoriales.

● **Actividades con impacto:** Implementación de estándares de seguridad, calidad y sostenibilidad definidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA).

● **Mecanismos para abordar sus intereses:** Colaboración en estudios e informes globales, cumplimiento de certificaciones internacionales y asistencia a reuniones estratégicas.

## 4 MERCADO DE CAPITALES

Acceso a financiamiento y apoyo para la sostenibilidad del negocio.

● **Actividades con impacto:** Publicación de resultados financieros y no financieros.

● **Mecanismos para abordar sus intereses:** Transparencia en la información financiera y no financiera, reuniones con analistas y participación en *roadshows* con inversionistas.

## 5 COMUNIDADES

Generación de valor compartido con las localidades de los cinco países donde el grupo LATAM tiene operaciones domésticas.

● **Actividades con impacto:** Gestión adecuada de potenciales impactos externos (sociales, ambientales

y sanitarios), apoyo en situaciones de emergencia, y colaboración en iniciativas sociales y ambientales.

● **Mecanismos para abordar sus intereses:** Adhesión a altos estándares ambientales, sociales y de gobernanza (ASG), mapeo, y gestión de potenciales impactos en el entorno y programas de Valor Compartido (Avión Solidario).

## 6 EMPLEADOS

Pilar fundamental del negocio, esenciales para las operaciones y el servicio.

● **Actividades con impacto:** Generación de empleo, implementación de programas de desarrollo profesional y capacitación, y promoción del bienestar laboral.

● **Mecanismos para abordar sus intereses:** Aplicación de encuestas de clima laboral, fortalecimiento de canales de comunicación interna, implementación de programas de capacitación y beneficios, así como iniciativas de seguridad laboral y bienestar.

## 7 PROVEEDORES

Relaciones comerciales estratégicas para garantizar la continuidad operativa.

● **Actividades con impacto:** Procesos de selección y evaluación, cumplimiento de plazos de pago y aseguramiento de la continuidad operacional.

● **Mecanismos para abordar sus intereses:** Canales de comunicación directos e indirectos, realización de reuniones con proveedores estratégicos y seguimiento del cumplimiento de pagos contractuales.

## 8 CLIENTES

Enfoque en ofrecer una experiencia confiable y satisfactoria para los pasajeros.

● **Actividades con impacto:** Garantía de calidad, puntualidad y seguridad en el servicio, junto con una gestión eficiente de reclamos y una adecuada protección de datos personales.

● **Mecanismos para abordar sus intereses:** Realización de encuestas de satisfacción, desarrollo continuo de soluciones innovadoras para mejorar la experiencia del cliente, atención a través de múltiples canales y aplicación de políticas y planes de Seguridad de la Información.

## 9 PRENSA Y REDES SOCIALES

Gestión de solicitudes y comunicación de hitos a través de la Gerencia de Comunicaciones Externas (ComunicacionesExternas@latam.com).

● **Actividades con impacto:** Comunicados de prensa, conferencias y entrevistas con medios.

● **Mecanismos para abordar sus intereses:** Vínculo con periodistas, entrega de información de manera transparente y clara, además de actualizaciones periódicas sobre el negocio.



AFILIACIÓN A ASOCIACIONES

NCG 519: 6.1.VI SECTOR INDUSTRIAL Y 6.3 GRUPOS DE INTERÉS  
GRI 2-28

El grupo LATAM participa, mediante membresías, en entidades representativas que impulsan iniciativas de debate estratégico y construcción conjunta de soluciones. Además, colabora en la discusión de políticas públicas y regulaciones relevantes para el sector. De hecho, en 2024, las contribuciones financieras a las distintas entidades sumaron US\$1.545.987. En su totalidad, estos montos fueron destinados a gremios, donde, las entidades que recibieron las mayores contribuciones fueron la Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), que recibió US\$ 909.733; la Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo (ALTA), que recibió US\$90.160 y la Asociación Chilena de Aerolíneas (ACHILA), que recibió US\$62.000.

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



ARGENTINA

Cámara de Compañías Aéreas en 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)  
Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo (ALTA)  
Centro Indústria do Estado de São Paulo (CIESP)



CHILE

Asociación Chilena de Aerolíneas (ACHILA)  
Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA)  
Cámara Chileno Norteamericana de Comercio (Amcham – Chile)  
Cámara de Comercio de Santiago (CCS)  
Federación de las Empresas de Turismo de Chile (Fedetur)  
Fundación Chilena del Pacífico  
Instituto Chileno de Administración Racional de Empresas (ICARE)  
Pacto Global  
Sociedad de Fomento Fabril (SOFOFA)



COLOMBIA

Asociación de Líneas Aéreas Internacionales en Colombia (ALAIICO) – Carga  
Asociación de Transporte Aéreo de Colombia (ATAC)  
Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI)  
Federación Nacional de Comerciantes (FENALCO)



ECUADOR

Cámara de Industrias de Guayaquil  
Cámara de Industrias y Producción (CIP)  
Club 30% (OPEV)  
Cámara de Comercio Americana  
Pacto Global  
Cámara Ecuatoriano Alemana  
FIDEICOMISO YPO ECUADOR  
YPO-WPO INTERNATIONAL



PERÚ

Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI)  
Confederación Nacional De Instituciones Empresariales Privadas (CONFIEP)  
Asociación Peruana de Empresas Aéreas (APEA)  
Cámara de Comercio Americana del Perú (AMCHAM PERÚ)  
Cámara Nacional de Turismo (CANATUR)  
Cámara Regional de Turismo de Cusco (CARTUC)  
Instituto Peruano de Economía (IPE)  
Perú Sostenible  
Sociedad de Comercio Exterior del Perú (COMEX PERÚ)  
Asociación Peruana de Hidrógeno (H2 PERÚ)  
REF: Asociación de CEO's  
Patronato Hombro a Hombro  
Asociación Femenina de Ejecutivas de Empresas Turísticas  
Grupo Pro Amazonía





# POLÍTICAS FINANCIERAS

## POLÍTICA FINANCIERA

LATAM Airlines Group S.A. tiene también una Política Financiera y la Dirección de Finanzas Corporativas es la responsable de diseñarla, implementarla y supervisarla. Esta política permite responder efectivamente a cambios en el entorno y condiciones bajo las cuales opera el grupo LATAM, manteniendo un flujo de fondos estable que asegura la continuidad operativa, el crecimiento sostenible de las operaciones y el cumplimiento de las obligaciones financieras.

A su vez, el sub-comité de finanzas, compuesto por la vicepresidencia ejecutiva y miembros del Directorio se reúne periódicamente para evaluar la situación financiera de LATAM Airlines Group S.A., así como el cumplimiento de esta Política Financiera y proponer al Directorio la aprobación de las misma, así como de temas no normados por la Política Financiera.

Durante el año 2024, los sólidos logros financieros alcanzados en los últimos años impulsaron a LATAM Airlines Group S.A. a revisar su Política Financiera, con el objetivo de fortalecer el marco claro de acción sobre su asignación de capital. Estos logros incluyen una sólida generación de caja, una reducción significativa de la deuda, una disminución de los costos de financiamiento debido al exitoso refinanciamiento realizado el 2024, y una mejora sustancial en las calificaciones crediticias otorgadas por Moody's, S&P y Fitch. El proceso de revisión de dicha política fue analizado en varias sesiones del Directorio, culminando en un marco renovado que

integra principios anteriores con lineamientos más específicos y estratégicos para guiar las decisiones futuras. Alineado con esta política financiera, la administración de LATAM y su Directorio analizan recurrentemente alternativas para un programa adicional de retorno de capital a los accionistas, incluyendo, entre otras posibles opciones, dividendos incrementales, recompra de acciones y/o capital de crecimiento e inversiones estratégicas para una asignación efectiva del capital en 2025 y en adelante. En esta línea, la nueva Política Financiera de LATAM Airlines Group S.A. se estructura en torno a tres pilares fundamentales, que son: i) mantener una posición de balance sólida; ii) financiar crecimiento rentable y atractivo; y, iii) mejorar el retorno a los como los principios esenciales de la política previa.

### Mantener una posición de balance sólida

- Optimizar el costo de la deuda mediante refinanciamientos, con la aspiración de alcanzar una calificación crediticia BB+/Ba1.
- Mantener un nivel de apalancamiento neto ajustado por debajo de 2.0x.
- Preservar niveles adecuados de caja para garantizar la operación, el crecimiento y el cumplimiento de las obligaciones financieras, buscando una liquidez de entre el 21% y el 25%.

### Inversión en crecimiento rentable y atractivo

- Financiar nuevos proyectos discrecionales con altos retornos sobre la inversión.
- Renovar la flota con aeronaves de nueva tecnología para mejorar la eficiencia operativa y la experiencia del cliente.

### Mejorar el retorno a los accionistas

- Distribuir al menos el mínimo obligatorio de 30% de las utilidades netas anuales del ejercicio anterior como dividendos.
- Evaluar incrementos adicionales en los retornos a los accionistas en función del desempeño financiero.

Además de los pilares mencionados anteriormente, la nueva Política Financiera de LATAM Airlines Group S.A. incluye dimensiones clave que ya eran parte de su estructura anterior, pero que siguen siendo fundamentales para su gestión. Estos puntos son:

- Disminuir los impactos que implican los riesgos de mercado, tales como variaciones en el precio de combustible, los tipos de cambio y las tasas de interés, sobre el margen neto y la posición de caja de LATAM Airlines Group S.A.
- Mantener un nivel adecuado de líneas de crédito

con bancos locales y extranjeros para acceder a liquidez adicional ante contingencias.

- Gestionar el riesgo de contraparte, mediante la diversificación y límites en las inversiones y operaciones con las contrapartes.
- Mantener visibilidad de la situación financiera proyectada de LATAM Airlines Group S.A. en el corto, mediano y largo plazo, anticipando posibles escenarios de baja liquidez o deterioro de ratios financieros.
- Rentabilizar los excedentes de caja, mediante inversiones financieras que garanticen un balance adecuado entre riesgo y liquidez, consistente con la Política de Inversión Financiera.
- Proveer directrices y restricciones claras para gestionar las operaciones de Liquidez e Inversión Financiera, Actividades de Financiamiento y Gestión de Riesgos de Mercado.

***Durante el año 2024, los sólidos logros financieros alcanzados en los últimos años impulsaron a LATAM Airlines Group S.A. a revisar su Política Financiera, con el objetivo de fortalecer el marco claro de acción sobre su asignación de capital.***



## POLÍTICA DE FINANCIAMIENTO

LATAM Airlines Group S.A. cuenta con una Política de Financiamiento y su alcance es satisfacer las necesidades de financiamiento del grupo LATAM, entre ellas el financiamiento de capital de trabajo, la adquisición de activos de flota como aviones y motores, así como la financiación de otras inversiones.

Durante el 2024, LATAM Airlines Group S.A. tuvo acceso al mercado de capitales internacional, logrando la emisión de un bono por US\$1.400 millones a una tasa de interés del 7,875% y un plazo de 5,5 años. Estos fondos se utilizaron en su totalidad para el prepago de parte importante de la deuda no relacionada con la flota. En específico, los instrumentos que fueron prepagados con esta emisión corresponden al “Term Loan B Facility” por US\$1.081 millones y el Bono 2027 por US\$450 millones, los cuales fueron prepagados en su totalidad.

Para este prepago, LATAM Airlines Group S.A. utilizó US\$200 millones de sus reservas de efectivo. Producto de lo anterior, LATAM Airlines Group S.A. estimó ahorros anuales por concepto de menor pago de intereses por un monto aproximado de US\$83 millones y un impacto de única vez en el Estado de Resultados de la compañía por un monto aproximado de US\$134 millones, de los cuales US\$45 millones fueron impactos en caja durante el cuarto trimestre del año 2024.

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2024, LATAM Airlines Group S.A. mantenía tres líneas rotativas comprometidas por un total de US\$1.850 millones. Una correspondía a un monto de US\$800 millones, otra a un monto de US\$750 millones y otra a un monto de US\$300 millones.

Es importante mencionar que, las primeras dos líneas se encuentran totalmente disponibles. La primera de estas líneas está garantizada por y sujeta a disponibilidad de colateral (tales como, aviones, motores y repuestos), mientras que la segunda de estas, está garantizada por ciertos intangibles de LATAM Airlines Group S.A., los que comparten garantía con bonos internacionales vigentes. En tanto, la tercera línea, se encuentra parcialmente girada y está garantizada por motores de repuesto, teniéndose US\$25 millones disponibles para LATAM Airlines Group S.A. Así, el total disponible entre las tres líneas comprometidas asciende a US \$1.575 millones.

La gran mayoría de las inversiones recurrentes realizadas por LATAM Airlines Group S.A. corresponden a los programas de adquisición de flota. Normalmente, LATAM Airlines Group S.A. financia entre un 80% a 95% del valor de los activos con créditos bancarios, bonos garantizados por las agencias de fomento a la exportación o también bonos garantizados, siendo la porción restante financiada con créditos comerciales, inversiones de capital o con fondos propios. No obstante, durante los últimos años, LATAM Airlines Group S.A., ha sido capaz de financiar hasta un 100% del valor de los activos en base a su excelente capacidad crediticia reconocida por el mercado.

En tanto, los plazos de pago de las distintas estructuras de financiamiento de aeronaves son mayoritariamente a 12 años. Adicionalmente, LATAM Airlines Group S.A. contrata un porcentaje importante de sus compromisos de compra de flota mediante arrendamientos operativos como una fuente adicional a los financiamientos.

Durante el año 2024, LATAM Airlines Group S.A. financió la adquisición de aeronaves mediante una combinación de estructuras, créditos comerciales, arriendos operativos y fondos propios.

Cabe mencionar que, otro de los objetivos de la Política de Financiamiento es asegurar un perfil estable de vencimiento de la deuda y compromisos de arriendos, incluyendo servicio de la deuda y el pago de arriendo de la flota que sea consistente con la generación de caja operacional de LATAM Airlines Group S.A.



**POLITICA DE LIQUIDEZ**

LATAM Airlines Group S.A. tiene como objetivo principal mantener una posición de liquidez adecuada que le permita enfrentar potenciales shocks externos, así como mitigar los efectos de la volatilidad y los ciclos inherentes a la industria en la que opera. En esta línea, cuenta igualmente con una Política de Liquidez, la cual busca garantizar la estabilidad financiera y apoyar la sostenibilidad a largo plazo de las operaciones.

Al cierre del ejercicio, LATAM Airlines Group S.A. reportó una liquidez total de US\$3.533 millones, compuesta por US\$1.958 millones en caja y equivalentes, y US\$1.575 millones en tres líneas de crédito totalmente disponibles, conforme a lo establecido en su política financiera. Esto se traduce en un indicador de liquidez del 27,1%.

En este contexto y en línea con la sólida generación de flujo de caja observada en 2024, LATAM Airlines Group S.A. está evaluando el mejor uso del exceso de caja en base a su Política Financiera priorizando la asignación de capital, en mantener un balance sólido dentro de los niveles de las Política financiera, inversiones estratégicas y la generación de valor para los accionistas, alineado con los objetivos de sostenibilidad financiera y crecimiento rentable.

**POLITICA DE INVERSION FINANCIERA**

En paralelo, LATAM Airlines Group S.A. cuenta con una Política de Inversión Financiera, cuyo objetivo principal es centralizar las decisiones de inversión para optimizar la rentabilidad ajustada por el riesgo cambiario, manteniendo un nivel adecuado de seguridad y liquidez. Asimismo, busca mitigar riesgos mediante la diversificación de contrapartes, plazos, monedas e instrumentos.

En este sentido, en 2024, LATAM Airlines Group S.A. ha observado una tendencia a la baja en las tasas de interés, reflejando un giro en las políticas monetarias globales. Esto contrasta con 2023, un año caracterizado por niveles elevados de tasas debido al ciclo de ajustes al alza iniciado en años anteriores.





## MANUAL DE RIESGO DEL MERCADO

Debido a la naturaleza de sus operaciones, LATAM Airlines Group S.A. está expuesto a riesgos de mercado tales como: i) riesgo de precio del combustible; ii) riesgo de tasa de interés y iii) riesgo de tipos de cambio. No obstante, opera con derivados financieros con el objeto de cubrir total o parcialmente los riesgos y reducir los efectos adversos que estos podrían generar.

En esta línea, la gestión del riesgo de mercado se realiza de manera integral y considera la correlación entre cada factor de mercado a los que LATAM Airlines Group S.A. está expuesto.

### I. Riesgo de precio del combustible

LATAM Airlines Group S.A. adquiere combustible para aviones, denominado kerosén de aviación o Jet Fuel. No obstante, para la ejecución de coberturas de combustible, se utiliza un índice de referencia en el mercado internacional para este activo subyacente: Jet Fuel 54 US Gulf Coast. Además, LATAM Airlines Group S.A. tiene la capacidad de operar derivados basados en Jet Fuel, así como en otros activos subyacentes como Jet Fuel, Brent, WTI y Heating Oil.

Paralelamente, la variación en los precios del combustible depende, en gran medida, de factores como la oferta y la demanda global de petróleo, las decisiones adoptadas por la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP), la capacidad de refinación a nivel mundial, los niveles de inventario disponibles, la ocurrencia de fenómenos climáticos y diversos factores geopolíticos.

En este contexto, LATAM Airlines Group S.A. ha desarrollado un Manual de Cobertura de Combustible, el cual establece un rango mínimo y máximo para la cobertura del consumo de combustible en distintos plazos.

Este rango se determina en función de aspectos como la capacidad para trasladar las variaciones de precios a las tarifas, la anticipación de ventas y el contexto competitivo, entre otros factores.

Adicionalmente, dicho manual define las zonas de cobertura, el presupuesto destinado a primas y otras consideraciones estratégicas. Estas son evaluadas y presentadas periódicamente al Sub-comité de Finanzas de LATAM Airlines Group S.A. para su revisión.

Finalmente, en relación con los instrumentos utilizados para la cobertura de combustible, el manual permite la contratación de Swaps y Opciones combinadas con el fin de mitigar los riesgos asociados a las fluctuaciones de precios.

### II. Riesgo de tasa de interés de los flujos de efectivo

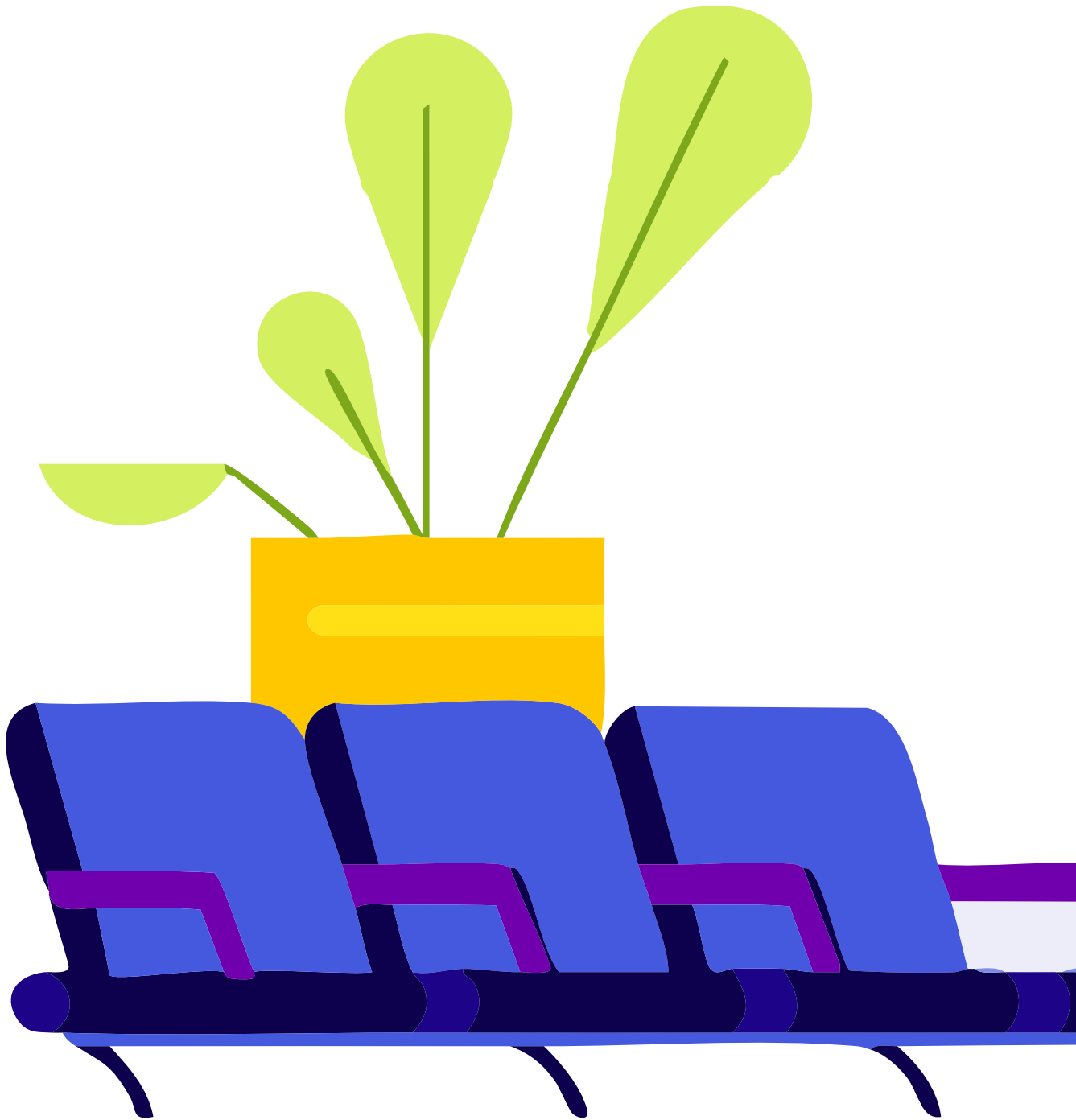
La incertidumbre existente en cuanto al comportamiento del mercado, las políticas gubernamentales y de los bancos centrales, y, por ende, sobre la evolución de las tasas de interés, genera un riesgo principalmente asociado a la deuda de LATAM Airlines Group S.A., especialmente aquella sujeta a interés variable, así como a las inversiones que mantenga. Esto se debe a que el riesgo derivado de las tasas de interés sobre la deuda vigente se materializa en el impacto sobre los flujos de efectivo futuros relacionados con los instrumentos financieros. De este modo, un

incremento en la tasa de interés podría resultar en un mayor flujo de efectivo por concepto de pago de intereses, y viceversa.

La exposición de LATAM Airlines Group S.A. frente a los riesgos derivados de los cambios en las tasas de interés de mercado está estrechamente vinculada, principalmente, a las obligaciones de largo plazo con tasa variable.

Por otro lado, la variación en las tasas de interés está fuertemente influenciada por el estado de la economía tanto global como local en cada país donde opera el grupo LATAM. Un cambio en las perspectivas económicas de largo plazo podría alterar las tasas, a lo que se suman posibles intervenciones gubernamentales que podrían incrementarlas o reducirlas, entre otras medidas adoptadas como respuesta a situaciones específicas o con el fin de gestionar las metas de inflación.

Por lo anterior, y con el objetivo de mitigar el impacto de un posible aumento en las tasas de interés, LATAM Airlines Group S.A. puede recurrir al uso de contratos de swaps de tasas de interés, swaptions u otros derivados financieros.





### III. Riesgo de tipos de cambio

La moneda funcional utilizada por LATAM Airlines Group S.A. es el dólar estadounidense, y existen dos tipos de riesgos asociados al tipo de cambio: el riesgo de flujos y el riesgo de balance.

El riesgo de flujos se origina como consecuencia de la posición neta de ingresos y costos denominados en monedas distintas al dólar estadounidense. En este sentido, LATAM Airlines Group S.A. realiza ventas de sus servicios tanto en dólares estadounidenses como en monedas locales. En el negocio de pasajeros internacionales, la mayor parte de las tarifas está basada en el dólar estadounidense, mientras que una proporción menor depende del euro. Por otro lado, en los negocios domésticos, la mayoría de las tarifas se encuentran denominadas en moneda local.

En cuanto a los gastos, algunos de ellos están denominados en dólares estadounidenses o en monedas equivalentes al dólar, como el combustible y el arrendamiento de aeronaves. En cambio, otros gastos, como las remuneraciones, están principalmente denominados en monedas locales.

Producto de lo anterior, LATAM Airlines Group S.A. se encuentra expuesto a la fluctuación en diversas monedas, principalmente el real brasileño. De hecho, al 31 de diciembre de 2024, LATAM Airlines Group S.A. mantenía cobertura para el real brasileño por US\$180 millones para el 2025.

Por otro lado, el riesgo de balance se presenta cuando las partidas registradas en el balance están expuestas a variaciones del tipo de cambio. Esto ocurre debido a que estas partidas están expresadas en una unidad monetaria distinta a la moneda funcional y deben ser convertidas a la moneda funcional relevante. En este contexto, el principal factor de descalce se produce en la sociedad LATAM Airlines Brasil S.A., cuya moneda funcional es el real brasileño, y gran parte de sus activos y pasivos están expresados en dólares estadounidenses. Esta diferencia impacta directamente en el resultado de LATAM Airlines Group S.A ante cambios en el valor del real brasileño.

Si bien LATAM Airlines Group S.A. puede suscribir contratos de derivados de cobertura para protegerse contra el impacto de una posible apreciación o depreciación de monedas respecto a la moneda funcional utilizada, durante el año 2024, no se realizaron coberturas financieras para mitigar el riesgo de balance.







# 3 OPERACIONES

**77** OPERACIÓN DE PASAJEROS

**79** OPERACIÓN DE CARGA

**83** JOINT VENTURE CON DELTA AIR LINES

**84** FLOTA





# OPERACIONES

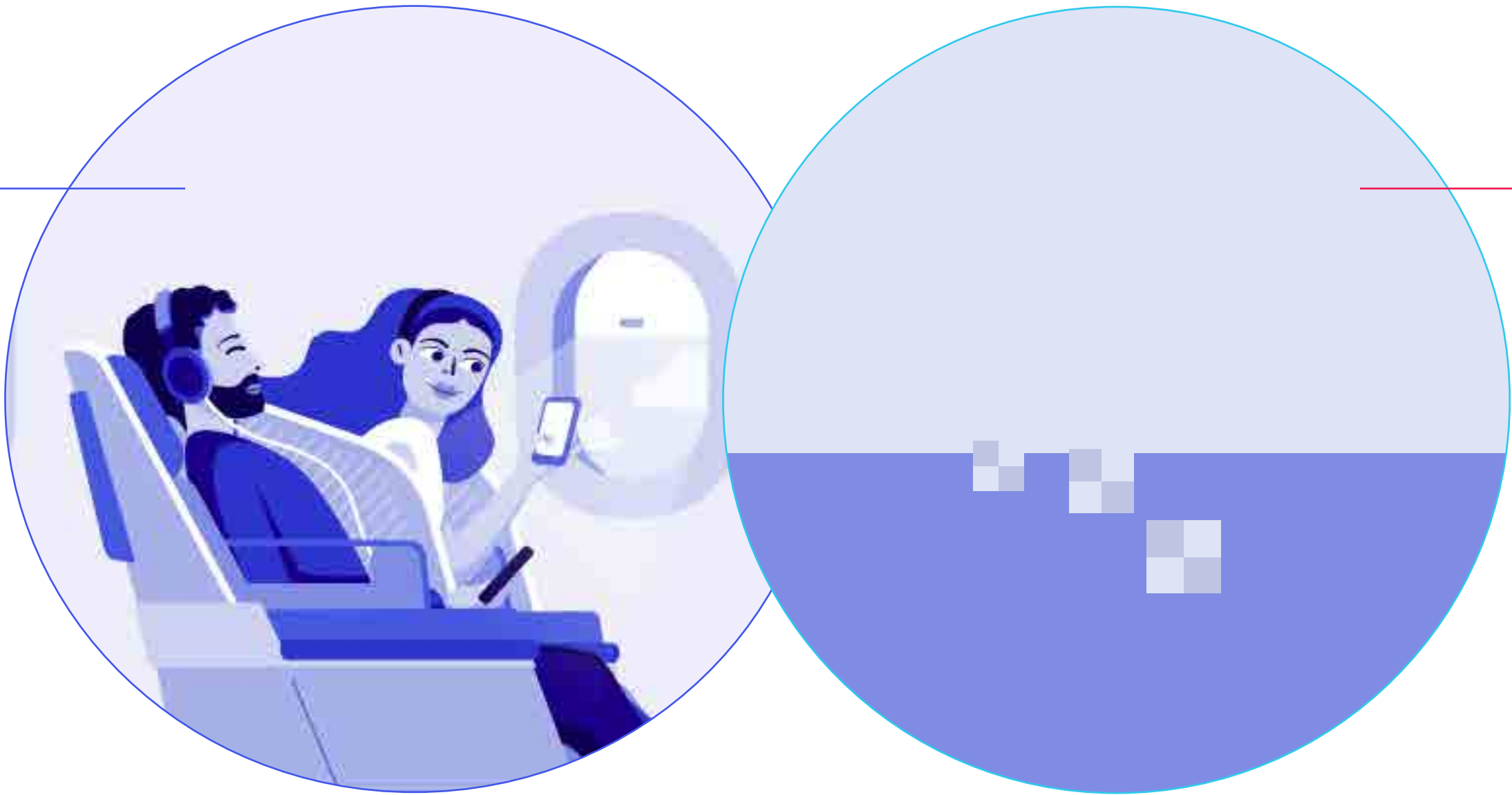
NCG 519: 6.1.I SECTOR INDUSTRIAL Y 6.2.I NEGOCIOS

## OPERACIÓN DE PASAJEROS A 2024

  
**82**  
MILLONES DE PASAJEROS  
TRANSPORTADOS

  
**27**  
PAÍSES

  
**151**  
DESTINOS



**+16,8%** TRÁFICO  
CONSOLIDADO (RPK<sup>1</sup>)  
vs. 2023

**+15,1%** CAPACIDAD (ASK<sup>2</sup>)  
vs. 2023

**TRÁFICO  
CONSOLIDADO (RTK<sup>3</sup>) +16,9%**  
vs. 2023

**CAPACIDAD (ATK<sup>4</sup>) +12,5%**  
vs. 2023

## OPERACIÓN DE CARGA A 2024

**998**  
MIL TONELADAS  
TRANSPORTADAS 

**31**  
4 PAÍSES EXCLUSIVOS DE CARGA 

**163**  
12 DESTINOS EXCLUSIVOS  
DE CARGA 

<sup>1</sup>RPK: Acrónimo en inglés que significa “pasajeros-kilómetro rentados”.

<sup>2</sup>ASK: Acrónimo en inglés que significa “asientos-kilómetro disponible”.

<sup>3</sup>RTK: Acrónimo en inglés que significa “toneladas-kilómetro rentadas”.

<sup>4</sup>ATK: Acrónimo en inglés que significa “toneladas-kilómetro ofrecidas”.



# OPERACIÓN DE PASAJEROS

NCG 519: 6.1.II SECTOR INDUSTRIAL  
GRI 3-3, 2-1 Y 2-6

En 2024,, el grupo LATAM superó los 82 millones de pasajeros transportados, un aumentó de 11,0% en comparación con el año anterior. En tanto, la capacidad, que es medida en ASK (acrónimo en inglés que significa “asientos-kilómetro disponibles”), creció un 15,1% en comparación con 2023.

## BRASIL

La operación doméstica en Brasil alcanzó una capacidad ASK (acrónimo en inglés que significa “asientos-kilómetro disponibles”) 7,1% mayor en 2024 versus el año anterior, transportando un total de 34,8 millones de pasajeros. Por su parte, la demanda, medida en RPK (acrónimo en inglés que significa “pasajeros-kilómetro rentados”), creció 9,1% versus 2023, con un factor de ocupación a 82,4%, 1,5 puntos porcentuales más que el año anterior.

## PAÍSES DE HABLA HISPANA

A su vez, en los países de habla hispana (Chile, Colombia, Ecuador y Perú), la oferta doméstica medida en ASK (acrónimo en inglés que significa “asientos-kilómetro disponible”) creció 11,4%, mientras que la demanda medida en RPK (acrónimo en inglés que significa “pasajeros-kilómetro rentados”) aumentó 11,8% durante el 2024. En paralelo, el factor de ocupación fue de 82,3%, 0,3 puntos porcentuales más que en 2023. Además, se transportaron un total de 31,1 millones de pasajeros.

## MERCADO INTERNACIONAL

Por otra parte, en el mercado internacional, el cual considera vuelos dentro de las Américas (Norteamérica, Centroamérica y Sudamérica) y hacia otros tres continentes, África, Europa y Oceanía, la oferta de pasajeros del grupo LATAM, medida en ASK (acrónimo en inglés que significa “asientos-kilómetro disponible”) aumentó un 21,7% en 2024 al comparar con 2023, mientras que la demanda de pasajeros, medida en RPK (acrónimo en inglés que significa “pasajeros-kilómetro rentados”) subió un 23,4% durante el mismo período. Dentro de este marco, 16 millones de pasajeros volaron a destinos internacionales en el 2024, alcanzando un factor de ocupación de 86,1%, cifra 1,2 puntos porcentuales mayor que la de 2023.

## NUEVAS RUTAS

En 2024, el grupo LATAM introdujo 23 nuevas rutas: 10 internacionales, 8 domésticas en Brasil y 5 en los países de habla hispana (Chile, Colombia, Ecuador y Perú). Entre ellas destacan la reanudación del vuelo entre Santiago (Chile) y Sidney (Australia), la ruta más extensa de su red, que permite a los pasajeros completar el trayecto en menos de 15 horas sin escalas, así como el vuelo directo entre Lima (Perú) y Montego Bay, el principal destino turístico de Jamaica.





DETALLE POR FILIAL AL 2024

NCG 519: 6.1.II SECTOR INDUSTRIAL

| BRASIL                                                                                                                                                                                  | CHILE                                                                                                                                                                                                | COLOMBIA                                                                                                                                                                                                                                         | ECUADOR                                                                                                                                                                                            | PERÚ                                                                                                                                                                                                                                        |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <div><div>52</div><div>Destinos domésticos</div></div> <div><div>39%</div><div>Participación de mercado</div></div> <div><div>Principales competidores</div><div>Gol y Azul</div></div> | <div><div>17</div><div>Destinos domésticos</div></div> <div><div>63%</div><div>Participación de mercado</div></div> <div><div>Principales competidores</div><div>SKY Airlines y JETSMART</div></div> | <div><div>18</div><div>Destinos domésticos</div></div> <div><div>29%</div><div>Participación de mercado</div></div> <div><div>Principales competidores</div><div>Avianca, JETSMART, EasyFly, Satena y Copa Airlines Colombia (Wingo)</div></div> | <div><div>7</div><div>Destinos domésticos</div></div> <div><div>45%</div><div>Participación de mercado</div></div> <div><div>Principales competidores</div><div>Avianca y Aeroregional</div></div> | <div><div>17</div><div>Destinos domésticos</div></div> <div><div>64%</div><div>Participación en el mercado</div></div> <div><div>Principales competidores</div><div>SKY Airlines Perú, JetSMART Perú, Star Perú y Atsa Airlines</div></div> |

Fuente: Sitio web de la ANAC (Brasil) y la participación de mercado considera los RPK a diciembre de 2024.

Fuente: Sitio web de la JAC (Chile) y la participación de mercado considera los RPK a diciembre de 2024.

Fuente: Sitio web de la DGAC (Perú) y la participación de mercado considera el número de pasajeros a diciembre de 2024.

Fuente: Diio.net y la participación de mercado considera ASK a diciembre de 2024.

Nota: Se considera competidores con más de 1% de participación de mercado.





# OPERACIÓN DE CARGA

GRI 2-6, 3-3 Y 203-2

La estrategia de las filiales de carga del grupo LATAM busca consolidarse como la opción preferida para el transporte de carga desde, hacia y dentro de Latinoamérica, garantizando altos estándares de seguridad y una estructura de costos competitiva.

En esta línea, el enfoque para fortalecer la preferencia del cliente se basa en la confiabilidad, la conveniencia y la construcción de relaciones que impulsen el crecimiento conjunto.

Por otro lado, la competitividad en costos se sustenta en una alta productividad, el uso eficiente de la flota y la optimización de la capacidad. Asimismo, el grupo LATAM prioriza la agilidad para adaptarse a los cambios en la demanda y las necesidades del mercado, combinando procesos de gestión sólidos con una estrecha relación con sus clientes.

En lo que respecta a la gestión de riesgos, las filiales de carga del grupo LATAM se enfocan en desafíos clave como shocks en la demanda, cambios en la competitividad y la concentración excesiva de clientes. En este sentido, participan activamente en la Mesa de Riesgos del grupo LATAM, donde se evalúan y mitigan los riesgos de manera trimestral, asegurando la adaptación del negocio y el cumplimiento de sus metas estratégicas.



Estos indicadores son monitoreados trimestralmente para garantizar el cumplimiento de las metas, pero también se revisan de manera mensual con un mayor nivel de detalle.

## MÉTRICAS Y OBJETIVOS

Para las filiales de carga del grupo LATAM, las principales metas se establecen de manera cuantitativa en el segundo trimestre de cada año y abarcan cuatro áreas clave:



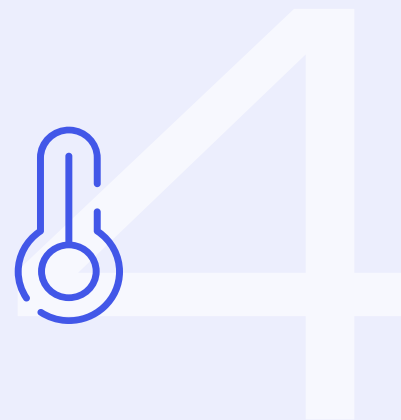
Rentabilidad del negocio y retorno sobre inversión en flota carguera



Calidad del servicio



Preferencia de los clientes



Sostenibilidad



**Las filiales de carga del grupo LATAM  
son actores estratégicos en el comercio  
y abastecimiento de Latinoamérica.**

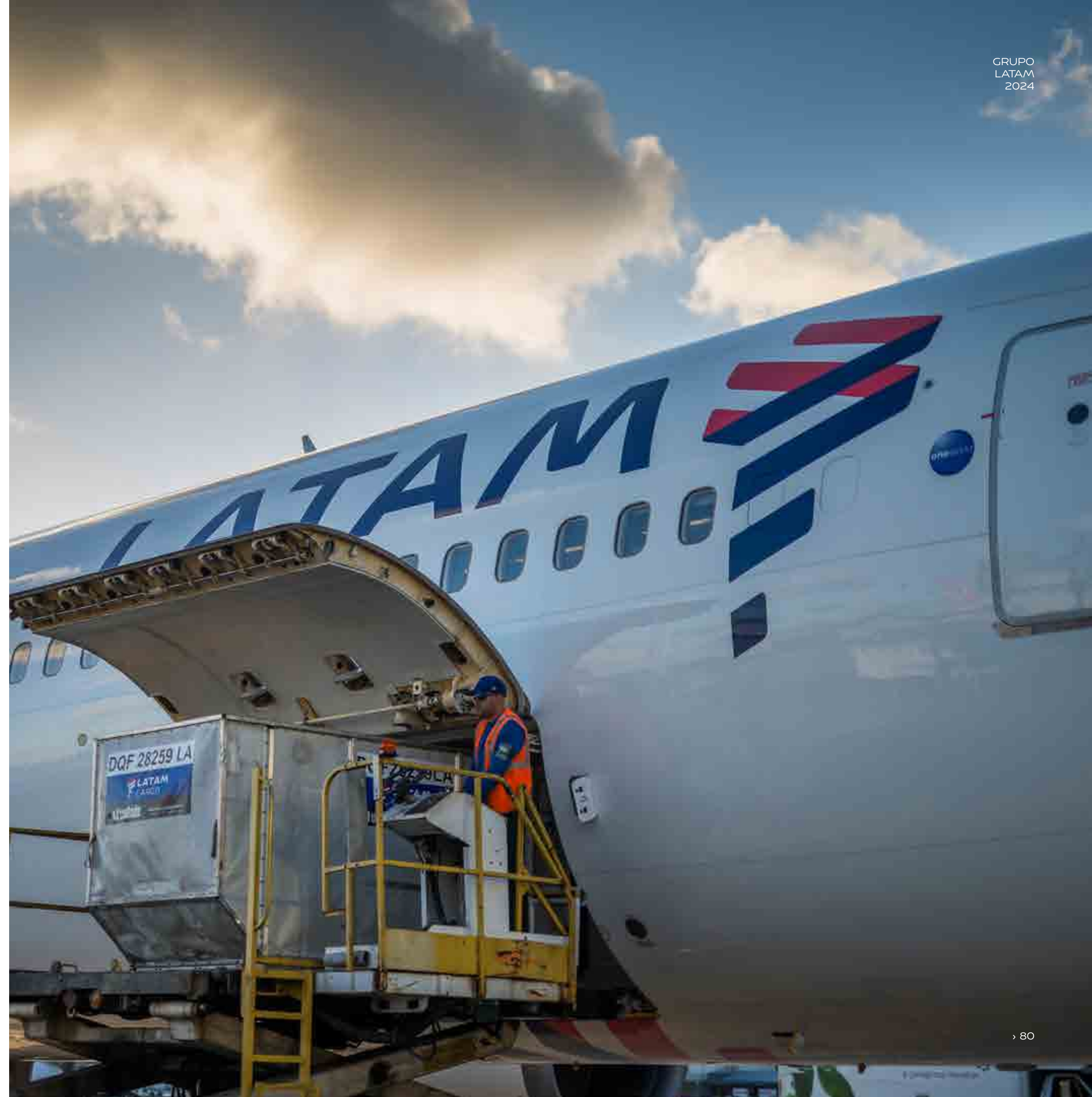
**NCG 519: 6.1.I SECTOR INDUSTRIAL**

Las operaciones de carga del grupo LATAM, que representan el 12,3% de los ingresos consolidados, se destacan por su amplia cobertura y densidad de red, así como por su experiencia en el manejo y cuidado de la carga. Entre los productos transportados más relevantes se encuentran flores, pescado y frutas en las exportaciones desde la región, así como productos tecnológicos, repuestos críticos y productos farmacéuticos en las importaciones hacia la región.

A lo largo de 2024, en términos absolutos, se transportaron 998 mil toneladas de carga, lo que significó un incremento de 5,6% en relación con lo registrado en 2023. En tanto, los ingresos de carga aumentaron un 12,2% en el período comparado al 2023. A su vez, el factor de ocupación fue de 53,7%, mientras que la capacidad de carga, que es medida en ATK (acrónimo en inglés que significa “toneladas-kilómetro ofrecidas”) aumentó 12,5% versus 2023.

Por su parte, durante 2024, el grupo LATAM aumentó su capacidad en la ruta Europa-Sudamérica con la incorporación de dos nuevas frecuencias semanales, alcanzando un total de 12 frecuencias. Por otro lado, en Chile, el grupo LATAM inició operaciones en la Bodega Fast Export, uno de los tres terminales de exportación de Santiago, tras obtener la concesión correspondiente.

Estos avances reflejan el compromiso de los operadores de carga del grupo LATAM con la innovación y la excelencia en sus servicios, fortaleciendo su red y mejorando la experiencia de sus clientes.





## CERTIFICACIONES

Desde 2022, el grupo LATAM ha sido pionero en la industria a nivel mundial al obtener la certificación Center of Excellence for Independent Validators (CEIV) de Baterías de Litio, otorgada por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés).

Esta certificación avala la seguridad en la manipulación y el transporte de baterías de litio a lo largo de toda la cadena de suministro, dada su alta combustibilidad. De hecho, el proceso de transporte debe cumplir con rigurosos estándares internacionales que abarcan desde la fabricación, los ensayos y el empaquetado hasta el etiquetado y la documentación correspondiente.

En este contexto, las filiales de carga del grupo LATAM aprobaron exitosamente el proceso de auditoría, lo que confirma la calidad de sus controles y medidas de mitigación de riesgos, los cuales también se aplican a las operaciones de pasajeros.

En tanto, desde 2017, el grupo LATAM también cuenta con la certificación CEIV Pharma de la IATA, que asegura la integridad de los productos farmacéuticos durante su transporte, especialmente aquellos que requieren control de temperatura.

En efecto, recientemente, los operadores de carga del grupo LATAM y su almacén en Miami (Estados Unidos) renovaron esta certificación, cumpliendo con los más altos estándares de calidad. Este almacén, además, fue recertificado en octubre de 2024 bajo la norma ISO 14001:2015.

Además, ampliando su alcance, el almacén de

importación Fast Air en Santiago (Chile), obtuvo la certificación CEIV Pharma, consolidándose como un socio confiable en el transporte farmacéutico hacia Chile y garantizando el cumplimiento de los estándares más exigentes de seguridad y fiabilidad.

## MEDIDAS DE SEGURIDAD

Los operadores de carga del grupo LATAM cuentan con procedimientos para garantizar la integridad de las operaciones y el cumplimiento de las regulaciones internacionales, evitando el transporte de armas, drogas, u especies no autorizadas. Entre las principales medidas implementadas se destacan:

### ● **Pre-Loading Advance Cargo Information (PLACI):**

Permite proporcionar información detallada sobre la carga antes de su embarque, facilitando la identificación temprana de riesgos en cumplimiento con los requerimientos de la Unión Europea.

### ● **Air Cargo Advance Screening (ACAS):**

Exige el envío anticipado de datos de seguridad de la carga a las autoridades estadounidenses, lo que permite un análisis de riesgos previo al embarque.

### ● **Certificación ACC3:**

Garantiza que las aerolíneas que transportan carga hacia la Unión Europea desde aeropuertos de terceros países cumplan con estrictos estándares de seguridad.

### ● **Inspecciones de Carga:**

Se realizan inspecciones detalladas mediante tecnología certificada, como rayos X, detección de trazas de explosivos (ETD) y equipos K9.

### ● **Control de Acceso y Vigilancia:**

Se asegura que únicamente el personal autorizado tenga acceso a las áreas de carga mediante identificaciones de acceso (TILAN), cámaras de vigilancia (CCTV) y perímetros de seguridad controlados.

### ● **Auditorías de Seguridad:**

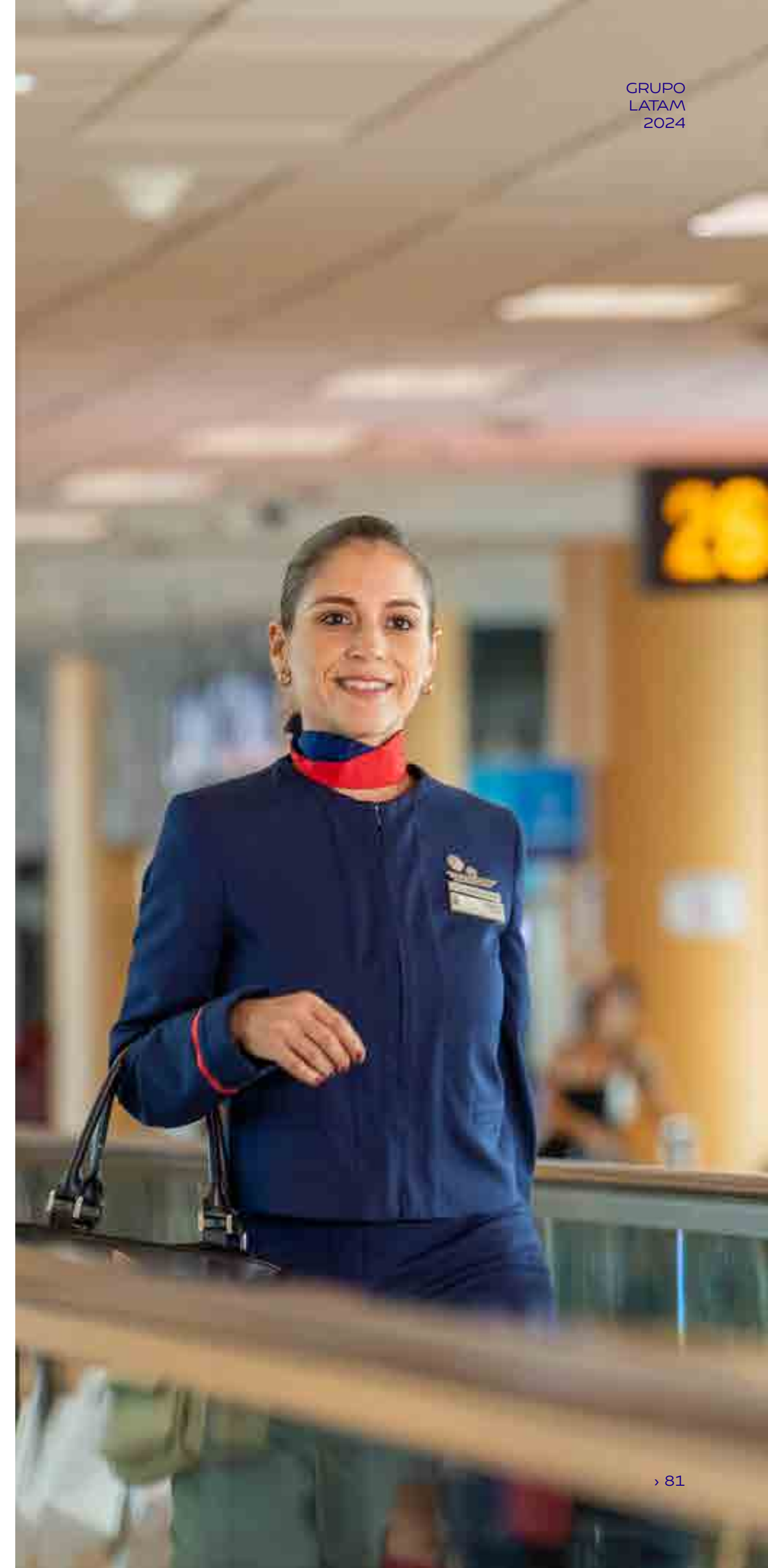
Se llevan a cabo auditorías regulares para evaluar y fortalecer las medidas de seguridad implementadas.

### ● **Capacitación del Personal:**

El personal de los operadores de carga del grupo LATAM es entrenado en la identificación de artículos sospechosos, procedimientos de seguridad y manejo de emergencias. Además, se colabora estrechamente con proveedores para prevenir embarques riesgosos.

● **Colaboración con Autoridades y Agencias:** Los operadores de carga del grupo LATAM trabajan en conjunto con autoridades locales e internacionales para compartir información y garantizar el cumplimiento de las normativas globales de seguridad.

Con estas medidas, los operadores de carga del grupo LATAM refuerzan su compromiso con la seguridad, posicionándose como un referente en el transporte de carga confiable y seguro.

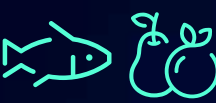




APOYO A INDUSTRIAS EXPORTADORAS DE SUDAMÉRICA

Participaciones de mercado

GRI 203-2



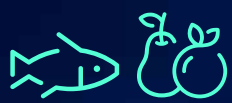
BRASIL

94%

del pescado

28%

de las frutas y  
vegetales



CHILE

54%

del pescado

75%

de las frutas y  
vegetales



COLOMBIA

44%

de las flores



ECUADOR

71%

de las flores



PERÚ

55%

de las frutas  
y vegetales

Embarques farmacéuticos

Gracias a su sólida red especializada, para 2024, las filiales de carga del grupo LATAM lograron mover un 34% más de embarques farmacéuticos, lo que representa un incremento del 22% en “toneladas pharma” en comparación con 2023.

Asimismo, gracias a la coordinación con clientes, autoridades y proveedores, los operadores de carga del grupo LATAM inauguraron una nueva ruta en Chile para el transporte de radiofármacos. Esta tiene como objetivo apoyar los diagnósticos de cáncer, marcando un importante avance en su compromiso con el sector de la salud.

Fuente: WorldACD, considerando filiales ABSA, LANCO, LATAM Cargo y las filiales de pasajeros del grupo LATAM a 2024.

ENTORNO COMPETITIVO

6.1.ii SECTOR INDUSTRIAL

El negocio de carga en la región es sumamente competitivo, ya que las aerolíneas internacionales y regionales a menudo cuentan con capacidad disponible en sus operaciones de carga. En la región, el grupo LATAM ha logrado mantener participaciones de mercado sólidas gracias a la utilización eficiente de la flota y la red.

Los principales competidores pueden dividirse en tres categorías:

1. Aerolíneas híbridas, que operan flotas mixtas de compartimentos de carga en la panza del avión (belly) y aviones cargueros, como Air France-KLM-MartinAir, Lufthansa, Qatar, Ethiopian, Korean Airlines y Avianca.
2. Operadores de carga pura, como Atlas y Cargolux.
3. Operadores que solo utilizan compartimentos de carga belly avión, como IAG Group (British Airways, Iberia y sus afiliadas), American Airlines y United Airlines.



# JOINT VENTURE CON DELTA AIR LINES

GRI 2-6

En 2024, se lograron avances estratégicos significativos en el marco del joint venture entre el grupo LATAM y Delta Air Lines, el cual conmemoró su segundo año.

Entre los hitos más destacados se encuentran:

● **Conectividad expansiva para los clientes:**

Acceso a más de 300 destinos entre Estados Unidos/ Canadá y Sudamérica.

● **Mayor alcance:**

En febrero de 2024, se incorporaron Ecuador y el negocio de carga al alcance del joint venture, mejorando significativamente la conectividad entre Sudamérica (Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Paraguay, Perú y Uruguay) y Norteamérica (Canadá y Estados Unidos).

● **Crecimiento de capacidad:**

La capacidad (ASK, por sus siglas en inglés, que significa “asientos-kilómetro disponibles”) aumentó un 19% en 2024 vs. 2023, impulsada por el crecimiento en rutas existentes y el lanzamiento de la nueva ruta Santiago (Chile) - Orlando (Estados Unidos), operada por el grupo LATAM.

● **Mejora en la experiencia de viaje:**

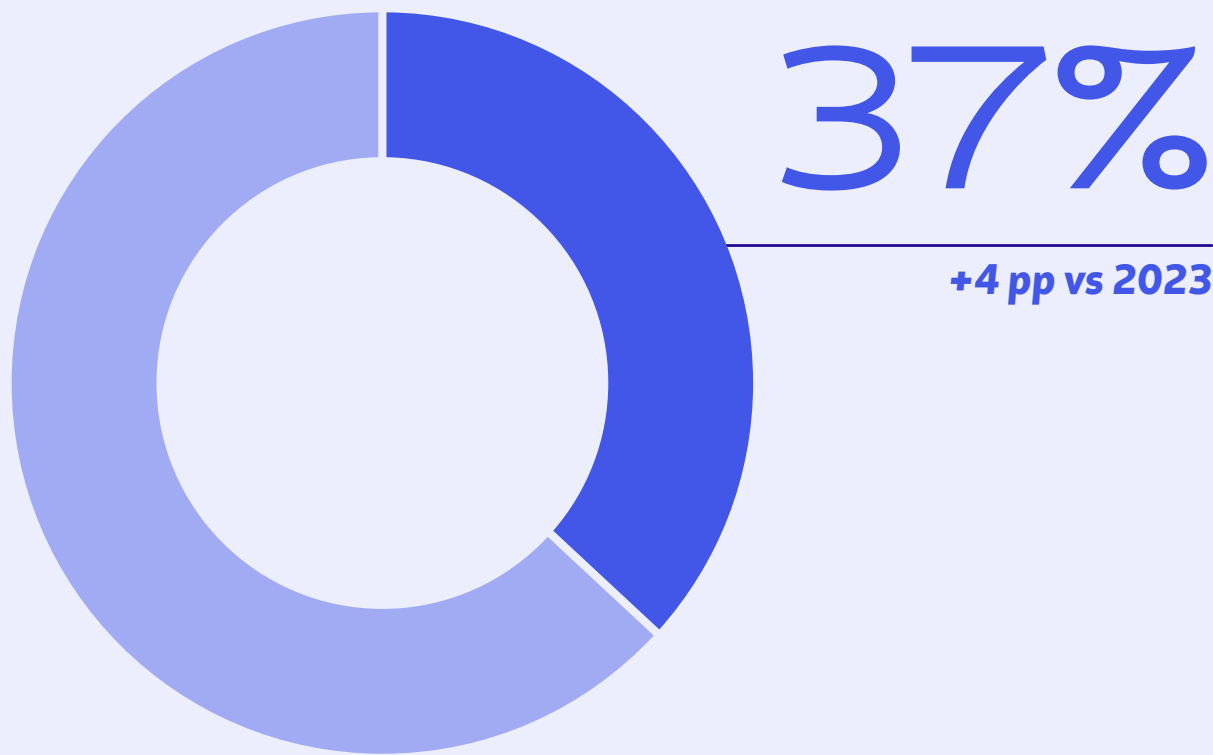
Se implementaron diversas iniciativas para optimizar la experiencia del cliente, como la selección de asientos en vuelos operados por Delta Air Lines y comercializados por el grupo LATAM, la apertura de escritorios Joint Venture Desk (JV Desk) en los principales aeropuertos y el reconocimiento a pasajeros Top Tier de los programas de pasajero frecuente (pasajeros con categorías como Platinum, Black, y Black Signature dentro del programa LATAM Pass) a bordo.

32.000   
Viajes

 8 MILLONES  
de asientos

 5 MILLONES  
de pasajeros transportados

## PORCENTAJE DE CAPACIDAD COMPARTIDA<sup>1</sup>



## NUEVAS RUTAS LANZADAS

### Grupo LATAM



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

### Delta Air lines



Atlanta (Estados Unidos) - Cartagena (Colombia)  
Nueva York (Estados Unidos) - Rio de Janeiro (Brasil)

<sup>1</sup> Basado en los ASK (acrónimo en inglés, que significa “asientos-kilómetro disponibles”) y calculado en los países donde opera el joint venture que incluye Brasil, Canadá, Colombia, Chile, Ecuador, Estados Unidos, Paraguay, Perú y Uruguay. Ecuador se incluye en la base de 2023 por motivos de comparación. /Fuente: Diio.net



# FLOTA

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

Al 31 de diciembre de 2024, la flota del grupo LATAM se componía de 347 aeronaves las cuales se utilizan tanto para operaciones de pasajeros como de carga. Destaca su flota de aviones wide-body para vuelos internacionales y su flota de aviones narrow-body para operaciones regionales en Sudamérica, además de una flota dedicada exclusivamente a carga.

## RENOVACIÓN DE FLOTA

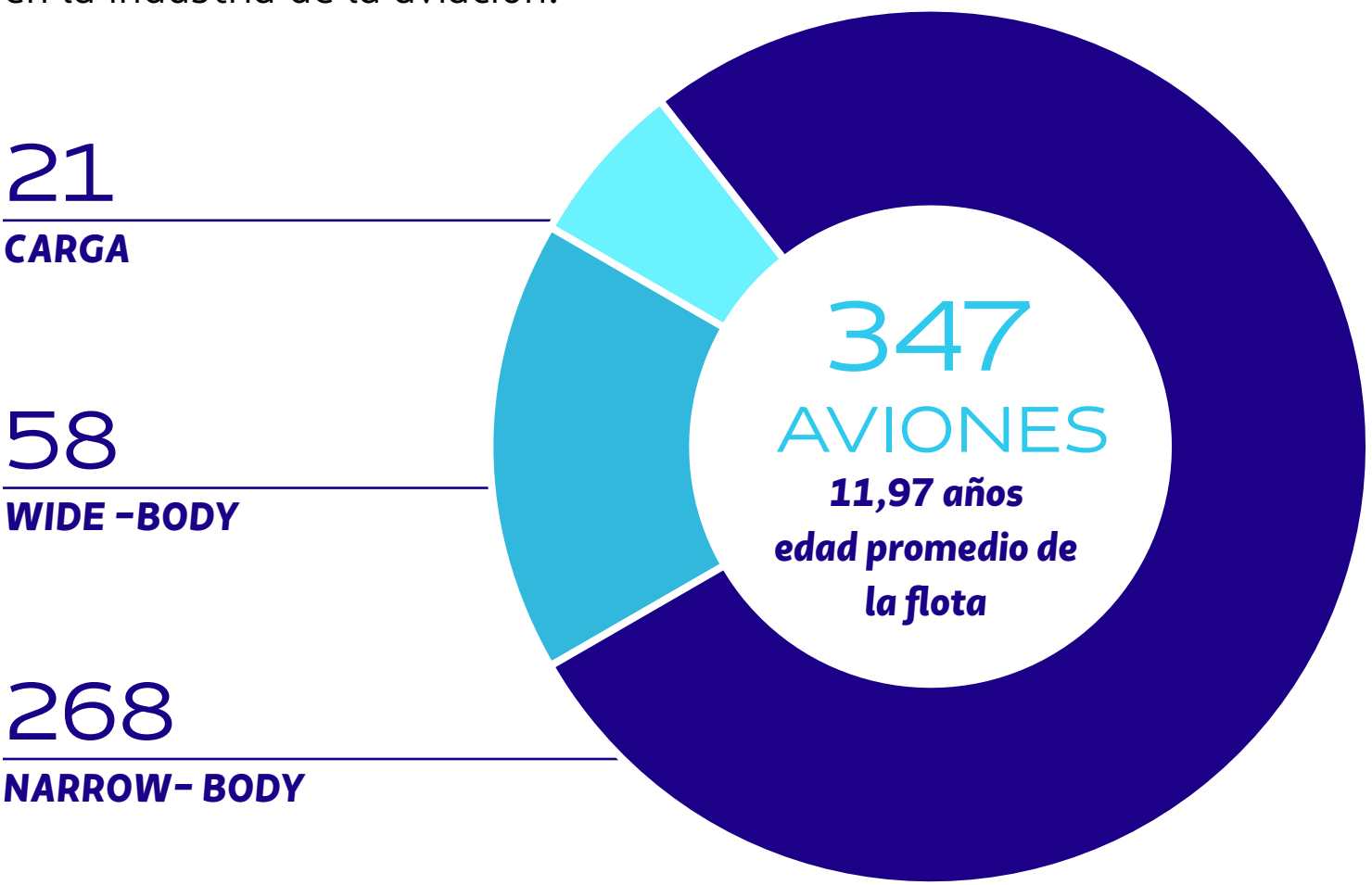
En 2024, el grupo LATAM continuó avanzando en su compromiso de contar con una flota preparada para ofrecer viajes con una experiencia más segura, cómoda y eficiente. De esta manera, durante el periodo incorporó un wide-body del modelo Boeing 787-9, avión de última generación que emite un 20% menos de CO<sup>2</sup> que un avión promedio de generaciones anteriores, de acuerdo a los datos de su fabricante. Además incorporó otros dos aviones wide-body adicionales bajo arrendamientos de corto plazo.

Asimismo, el grupo LATAM adquirió seis A320neo y siete A321neo, modelos que están equipados con tecnología más eficiente en el consumo de combustible en comparación con versiones anteriores, y que por lo tanto, cuentan con menores emisiones de carbono asociadas. De hecho, de acuerdo a datos del fabricante, ambos permiten un 20% más de eficiencia de combustible y reducen en al menos un 50% la huella acústica en comparación con las generaciones previas.

Se recibieron 16 aviones en 2024, de los cuales 3 son wide-body y 13 narrow-body.

El grupo LATAM también agregó un carguero Boeing 767-300F a su flota en 2024 a través de la conversión de un avión de pasajeros, modelo que cuenta con un moderno sistema de climatización para el transporte de productos perecederos, fortaleciendo la versatilidad y eficiencia en el transporte de carga.

En esta línea, en conjunto, la nueva flota de del grupo LATAM refleja el compromiso con la eficiencia e innovación en materias de sostenibilidad, priorizando la inversión en aeronaves modernas que contribuyen positivamente a la mitigación del cambio climático en la industria de la aviación.



Aprox. US\$1.500 millones en activos sin gravámenes (incluye aviones y motores adicionales).





## MANTENIMIENTO

El mantenimiento de aviones, planificación y devolución de flota en el grupo LATAM se realiza principalmente en sus Bases de Mantenimiento, Reparación y Operación (MROs) en São Carlos (Brasil) y Santiago (Chile), ofreciendo también servicios a terceros. En esta línea, estas bases, que están equipadas y certificadas para atender flotas Airbus y Boeing, realizaron el 88% del mantenimiento pesado del grupo LATAM, sumando 1,54 millones de horas-hombre en 2024.

La MRO de São Carlos puede atender hasta nueve aeronaves simultáneamente y cuenta con 23 talleres técnicos especializados. En 2024, LATAM Airlines Brasil invirtió US\$7 millones en su modernización. En tanto, la MRO de Santiago (Chile) posee dos hangares capaces de dar servicio simultáneamente a dos aeronaves wide-body y dos de narrow-body y, 11 talleres de apoyo para mantenimiento. El grupo LATAM también realiza inspecciones en Lima (Perú) para aviones de la familia Airbus A320 y Guarulhos (Brasil) para aviones de la familia Airbus A320 y Boeing 777. En 2024, LATAM MRO ejecutó 435 servicios, incluyendo 209 inspecciones tipo C y 226 inspecciones especiales para la flota del grupo LATAM.

Por su parte, el mantenimiento de línea, con tareas preventivas y correctivas, opera en diversas bases en Sudamérica y Estados Unidos, alcanzando 2,8 millones de horas-hombre en 2024.

Cabe destacar que, el grupo LATAM igualmente invierte en la modernización de motores para mejorar la eficiencia y reducir la huella de carbono. En este marco, ha implementado el APU 131-9A en su flota A320-200, logrando un ahorro de combustible del 2,5% anual.

### Implementación de tecnología avanzada

En los últimos años, el área de Mantenimiento del grupo LATAM ha obtenido resultados positivos y estables; sin embargo, los desafíos futuros de la industria exigen cada vez más un avance significativo en el desempeño. Por ello, se implementó e-Mantto, una tecnología diseñada para gestionar de manera eficiente el mantenimiento de sus aeronaves, como parte de la estrategia de transformación digital del grupo LATAM.

En este contexto, en 2024, el grupo LATAM consolidó 15 squads, equipos multidisciplinarios directamente vinculados a e-Mantto. De hecho, estos equipos se caracterizan por su autonomía y su enfoque en objetivos específicos relacionados con la gestión y optimización del mantenimiento de aeronaves, combinando diversas competencias para resolver problemas de manera eficiente y rápida. Como resultado, los logros fueron contundentes: menos interrupciones operativas, una reducción significativa en el inventario, menores costos y procesos simplificados que beneficiaron a cientos de colaboradores.

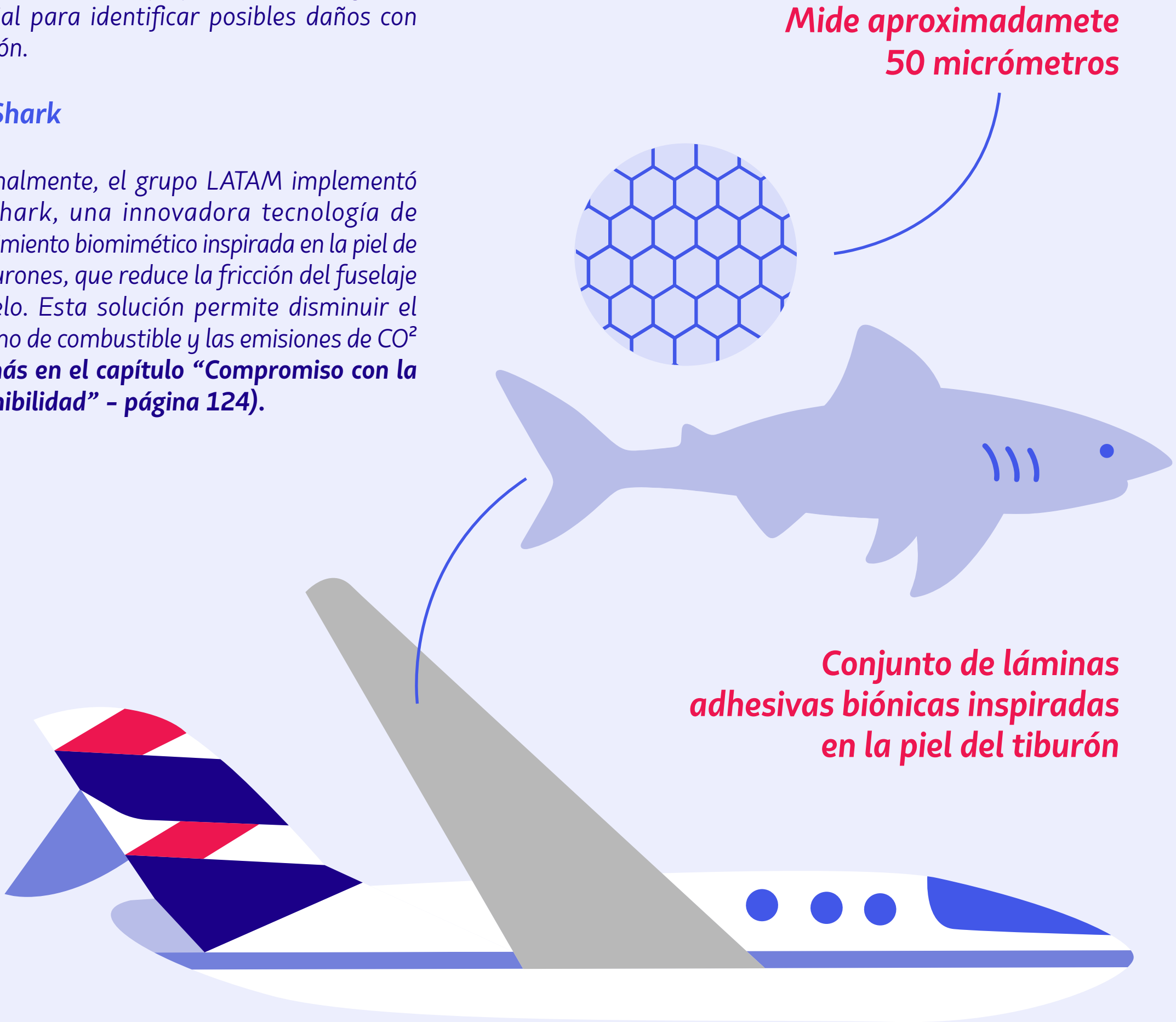
En esta línea, e-Mantto demostró ser tan eficiente que su impacto en la productividad equivale a operar un avión adicional, lo que refleja su contribución al desempeño global del grupo LATAM. Al cierre del año, dos aviones B777 contaban con la implementación de esta tecnología.

Asimismo, desde 2019, el Centro de Mantenimiento de São Carlos (MRO) utiliza drones para la

inspección de aeronaves, logrando que este proceso sea 12 veces más eficiente que el método tradicional. Los drones capturan imágenes detalladas del fuselaje y emplean inteligencia artificial para identificar posibles daños con precisión.

### AeroShark

Adicionalmente, el grupo LATAM implementó AeroShark, una innovadora tecnología de recubrimiento biomimético inspirada en la piel de los tiburones, que reduce la fricción del fuselaje en vuelo. Esta solución permite disminuir el consumo de combustible y las emisiones de CO<sup>2</sup> (ver más en el capítulo “Compromiso con la Sostenibilidad” - página 124).





Flota operativa al 31 de diciembre de 2024

|                               | ACTIVO POR DERECHO<br>DE USO BAJO NIIF 16<br>(CANTIDAD) | PROPIEDAD, PLANTA Y<br>EQUIPO<br>(CANTIDAD) | TOTAL<br>(CANTIDAD) |
|-------------------------------|---------------------------------------------------------|---------------------------------------------|---------------------|
| FLOTA PASAJEROS <sup>1</sup>  |                                                         |                                             |                     |
| 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                 |
| ARRENDAMIENTOS DE CORTO PLAZO |                                                         |                                             |                     |
| Airbus A330-200               | 0                                                       | 2                                           | 2                   |
| Total                         | 0                                                       | 2                                           | 2                   |
| FLOTA CARGA                   |                                                         |                                             |                     |
| Boeing 767-300F               | 20                                                      | 1                                           | 21                  |
| Total                         | 20                                                      | 1                                           | 21                  |
| Total flota                   | 166                                                     | 181                                         | 347                 |

<sup>1</sup> Todos los bellies de los aviones de pasajeros están disponibles para carga.

<sup>2</sup> Incluye 2 aviones Airbus A319-100 clasificados como activos no corrientes y disponibles a la venta.

<sup>3</sup> Incluye 2 aviones Boeing B767-300 Freighter clasificados como activos no corrientes y disponibles a la venta.

Para más información sobre 2 y 3 consultar los Estados Financieros consolidados y auditados.





Características de la flota

|                                                                                        | LONGITUD<br>(M) | ENVERGADURA<br>(M) | ASIENTOS | VELOCIDAD<br>CRUCERO<br>(KM/H) | PESO MÁXIMO DE<br>DESPEGUE<br>(KG) |
|----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|--------------------|----------|--------------------------------|------------------------------------|
| Operación de pasajeros – flota de corto alcance/narrow-body al 31 de diciembre 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                             |
| Operación de pasajeros – flota de largo alcance al 31 de diciembre 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                            |
| Operación de carga – flota al 31 de diciembre de 2024                                  |                 |                    |          |                                |                                    |
| Boeing 767 – 300F                                                                      | 54,9            | 47,6               | NA       | 851                            | 186.880                            |





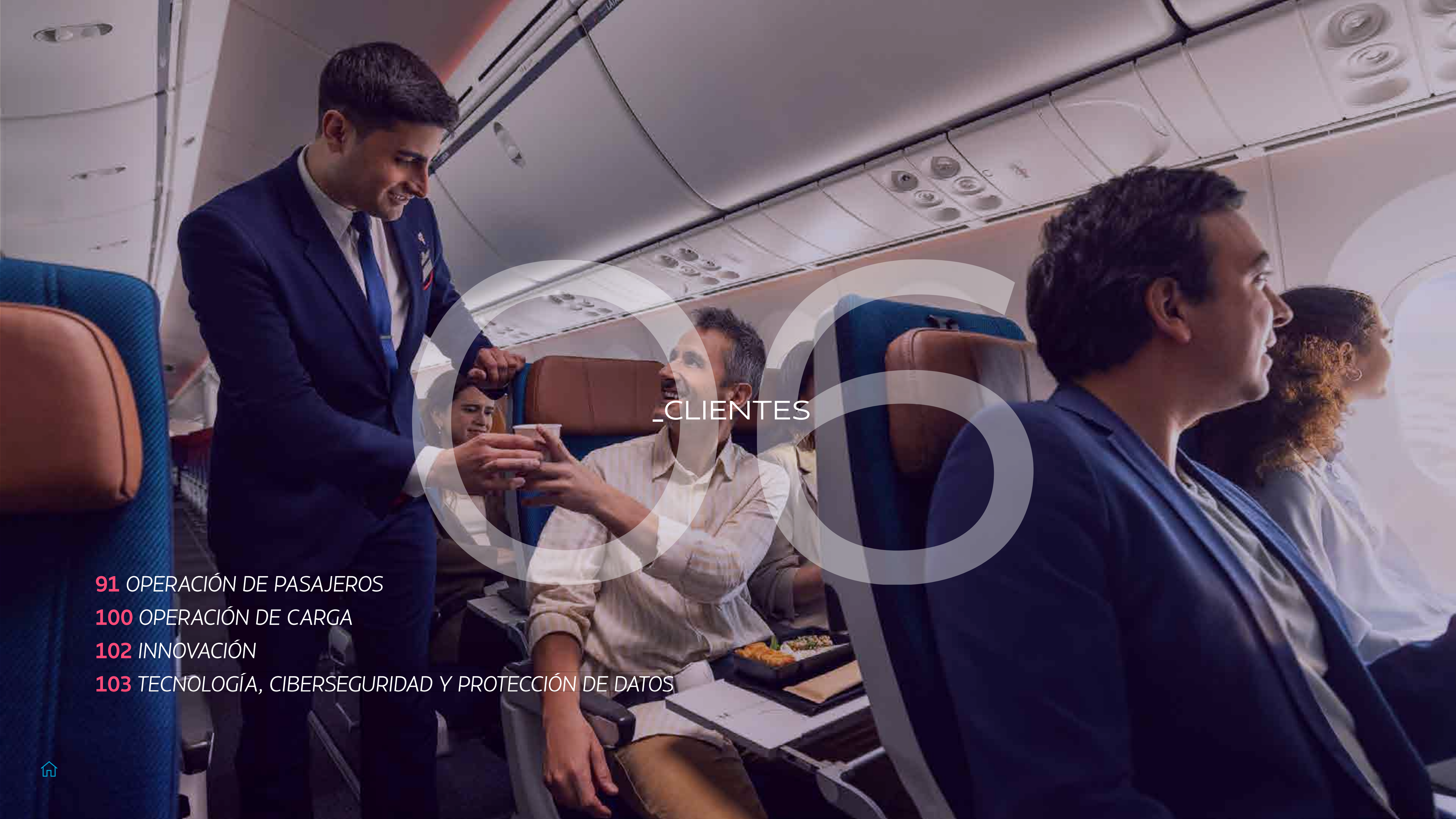
Snapshot

| UNIDAD                                                  |                           | 2021   | 2022    | 2023    | 2024    |
|---------------------------------------------------------|---------------------------|--------|---------|---------|---------|
| NCG 591: 9.SOSTENIBILIDAD - 9.1 MÉTRICAS SASB           |                           |        |         |         |         |
| OPERACIÓN DE PASAJEROS                                  |                           |        |         |         |         |
| SASB TR-AL-000.A, TR-AL-000.B, TR-AL-000.C, TR-AL-000.E |                           |        |         |         |         |
| Capacidad                                               | ASK <sup>1</sup> - millón | 67.636 | 113.852 | 137.251 | 157.931 |
| Pasajeros-kilómetro rentados                            | RPK <sup>2</sup> - millón | 50.317 | 92.588  | 114.007 | 133.138 |
| Factor de ocupación                                     | ASK <sup>1</sup> (%)      | 74,4   | 81,3    | 83,1    | 84,3    |
| Ingresos/ASK <sup>1</sup>                               | Centavos de US\$          | 4,9    | 6,7     | 7,4     | 7,1     |
| Total de pasajeros transportados                        | Miles                     | 40.195 | 62.467  | 73.898  | 82.007  |
| Vuelos de pasajeros al año                              | Miles                     | N/D    | 439.309 | 522.558 | 567.170 |
| OPERACIÓN DE CARGA                                      |                           |        |         |         |         |
| SASB TR-AL-000.D                                        |                           |        |         |         |         |
| Capacidad                                               | ATK <sup>3</sup> - millón | 4.788  | 6.256   | 7.171   | 8.066   |
| Toneladas-kilómetro rentadas                            | RTK <sup>4</sup> - millón | 3.035  | 3.532   | 3.704   | 4.330   |
| Factor de ocupación                                     | ATK <sup>3</sup> (%)      | 63,4   | 56,5    | 51,6    | 53,7%   |
| Ingresos/ATK <sup>3</sup>                               | Centavos de US\$          | 32,2   | 27,6    | 19,9    | 19,8    |
| Toneladas transportadas                                 | Miles de toneladas        | 801,5  | 900,6   | 945,5   | 998,1   |

<sup>1</sup> ASK: Acrónimo en inglés que significa “asientos-kilómetro disponibles”.  
<sup>2</sup> RPK: Acrónimo en inglés que significa “pasajeros-kilómetro rentados”.  
<sup>3</sup> ATK: Acrónimo en inglés que significa “toneladas-kilómetro ofrecidas”.  
<sup>4</sup> RTK: Acrónimo en inglés que significa “toneladas-kilómetro rentadas”.







# \_CLIENTES

**91** OPERACIÓN DE PASAJEROS

**100** OPERACIÓN DE CARGA

**102** INNOVACIÓN

**103** TECNOLOGÍA, CIBERSEGURIDAD Y PROTECCIÓN DE DATOS





# ELEVAR CADA VIAJE, SIEMPRE

GRI 3-3

Las empresas del grupo LATAM, que cuentan con clientes tanto en sus operaciones de pasajeros como en sus operaciones de carga, siempre han creído en el poder transformador de los viajes, una convicción que las ha llevado a comprometerse con un propósito que trasciende el simple rol de ser un medio de transporte. Durante una década, su misión fue “cuidamos que los sueños lleguen a su destino”. Este mensaje, que inspiró a las empresas del grupo LATAM incluso en los momentos más desafiantes, reflejaba su conexión con las metas, los seres queridos, las aspiraciones y los sueños de las personas.

Hoy, ese propósito ha evolucionado. El grupo LATAM aspira a ser mucho más que un facilitador de viajes y negocios; busca formar parte integral de los sueños de sus clientes, comprometiéndose con algo más profundo, ambicioso y significativo en cada experiencia

que brinda. En este marco, su propósito se redefine como: “elevar cada viaje, siempre”.

Este cambio representa un avance significativo respecto a su propósito anterior. Mientras que “cuidar” alude a un acto momentáneo, “elevar” encarna un compromiso constante con la mejora, el progreso y la superación, principios que forman parte esencial del ADN del grupo LATAM.

Enmarcado en un proceso que avanza hacia su integración tanto en la estrategia interna como en la comunicación externa, este propósito busca impactar no solo en la experiencia de los clientes, sino también en la de los empleados y las comunidades locales. Asimismo, refuerza el compromiso del grupo LATAM de ofrecer un servicio excepcional que responda a las necesidades de sus clientes, tanto en su operación de pasajeros como en la de carga, en cada etapa del viaje o proceso logístico.



## CARE

*Foco en la hospitalidad, asumiendo el rol de anfitrión del viaje para satisfacer las necesidades de los clientes de forma personalizada.*



## CHOICE

*Ofrecer una propuesta de valor diversa y adaptada a las preferencias de cada uno de los clientes.*



## DEPENDABLE

*Ejecutar los servicios con eficiencia, confiabilidad y bajo los principios de ser justos, empáticos, transparentes y simples (JETS).*

## PUNTUALIDAD

*4to lugar en el ranking de puntualidad de aerolíneas globales, siendo la única aerolínea sudamericana entre las cinco más puntuales a nivel mundial (Fuente: Cirium).*

## MEJOR AEROLÍNEA DE SUDAMÉRICA

*Por quinta vez, el grupo LATAM fue galardonado en los World Airline Awards 2024 - SKYTRAX.*

## NPS HISTÓRICO

*51 puntos de NPS en pasajeros y 56 puntos en pasajeros premium.*

## CLIENTES DE CARGA

*Destacaron la capacidad entregada desde y hacia Europa, atención comercial y la calidad de los servicios.*



# OPERACIÓN DE PASAJEROS

GRI 3-3

Durante 2024, el grupo LATAM redobló sus esfuerzos para transformar la experiencia de viaje, siempre poniendo al pasajero en el centro de cada mejora. Se enfocó en ofrecer mayor confort, personalización en los servicios y tecnología de vanguardia que brinda autonomía y agilidad, asegurando una experiencia única y placentera.

## ESTAS SON ALGUNAS DE LAS INICIATIVAS QUE MARCARON ESTE COMPROMISO:

Optimización del programa LATAM Pass

1



Modernización de la flota para elevar los estándares de servicio

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

- Lanzamiento de la aplicación LATAM Pass en los países de habla hispana.
- Incorporación de mejoras significativas en la plataforma web para mantener a los miembros más conectados y ofrecerles una experiencia digital excepcional.
- Eliminación de la categoría Gold Plus a partir del 2025, con el fin de ajustar los umbrales para alcanzar el estatus elite.
- Introducción de Bonus LATAM Pass para 2025. Esto permitirá a todos los miembros personalizar su viaje eligiendo beneficios adicionales, más allá de su categoría. En efecto, cada vez que se logre una meta de puntos calificantes, se activará una lista de beneficios posibles que los miembros podrán usar en un futuro viaje, mejorando su experiencia con beneficios como equipaje gratuito, acceso a salas VIP, acumulación de puntos calificantes o mejor rendimiento en rutas favoritas.
- Anulación de las restricciones para acumular puntos calificantes exclusivamente en vuelos de LATAM, gracias a la ampliación de la red de alianzas. Esto permite a los miembros acumular puntos sin limitaciones al volar con aerolíneas asociadas, ampliando las oportunidades para alcanzar categorías elite y disfrutar de más beneficios.

# 49 MILLONES



**de miembros LATAM Pass**  
(+9% vs 2023)

*LATAM Pass, el programa de viajero frecuente del grupo LATAM, se destaca como un activo estratégico y una fuente clave de valor. Constituye un pilar central en la estrategia de marketing y fidelización del grupo LATAM, al recompensar la lealtad de sus clientes, generar ingresos adicionales y promover la retención de usuarios.*

*El programa cuenta con cinco categorías elite a 2024: Gold, Gold Plus, Platinum, Black y Black Signature. Estas categorías ofrecen beneficios exclusivos, tales como bonificaciones en la acumulación de millas, ascensos de clase gratuitos, acceso a salones VIP y privilegios en el embarque y el check-in. Los miembros acumulan millas LATAM Pass en función del gasto realizado en los pasajes, las cuales pueden ser canjeadas por futuros pasajes gratuitos, productos o servicios disponibles en el ecosistema de socios y en el Marketplace Shopping LATAM Pass.*



**LATAM  
PASS**

### 2. Modernización de la flota para elevar los estándares de servicio

- Incorporación de cuatro aviones Boeing 787-9 en la operación, los cuales cuentan con nuevos interiores de cabina, un sistema de entretenimiento a bordo renovado (IFE, por sus siglas en inglés, que incluye pantallas y opciones de entretenimiento como películas, música y juegos) y mejoras tecnológicas como conectividad Bluetooth para audífonos personales en clase Economy.
- Modificación de trece aviones de fuselaje angosto, renovando el interior de la cabina e instalando una nueva clase Premium Economy, con más espacio y reclinación, asiento de al medio bloqueado, y un servicio diferenciado. También se actualizó el sistema de entretenimiento y Wi-Fi a la última generación.
- Actualización (retrofit) de nueve aviones usados adquiridos. Este proceso adapta los aviones a las características y condiciones operativas del grupo LATAM, mejorando la experiencia de pasajeros con una renovación completa de la cabina. En enero de 2025, quedó un avión por modificar.



### 3. Mejor experiencia a bordo

- Todos los aviones de grupo LATAM cuentan con cabinas premium y sistema de entretenimiento a bordo, al cual se puede acceder a través de pantallas incorporadas en el caso de los aviones de fuselaje ancho o a través de celulares y tablets, en los aviones de fuselaje angosto.
- Red Wi-Fi disponible en el 100% de la flota de fuselaje angosto operada por LATAM Airlines Brasil y en un 75% de la flota de fuselaje angosto operada por las filiales de los países de habla hispana (más de 7 millones de pasajeros utilizaron el servicio de conectividad, alcanzando niveles récord de satisfacción en el uso de Wi-Fi).
- Mensajería gratuita para clientes LATAM Pass, mientras que los miembros Elite pueden disfrutar de navegación gratuita.
- Aumento de un 50% de la cartelera a bordo

respecto al 2023, consolidándose como la biblioteca de contenidos más grande de Sudamérica.

Además, se sumaron contenidos de nuevas plataformas de streaming a LATAM Play, posicionando a LATAM como el primer grupo de aerolíneas de Sudamérica que cuenta con contenidos de tres plataformas diferentes a bordo: Disney+, MAX y Paramount+.

- Aprobación de la nueva generación del sistema de entretenimiento a bordo renovado (IFE, por sus siglas en inglés) de Panasonic, que incluye pantallas Astrova de resolución 4K, Bluetooth integrado y el nuevo sistema Modular Interactive.
- Acceso a televisión en vivo para los pasajeros de vuelos en Brasil, con programación exclusiva de Globo y Claro TV, ofreciendo cuatro canales a bordo: Globo, Globo News, Gloob y Multi Show. Esta opción se extenderá a otros mercados en 2025.

- Implementación de la conexión inalámbrica de audífonos al sistema de entretenimiento mediante Bluetooth en algunos aviones de fuselaje ancho, junto con un mapa 3D interactivo renovado (Panasonic's Arc™), que proporciona información detallada y resalta los lugares emblemáticos de los distintos destinos vistos desde el aire.
- Continuidad de Sabores que Transportan, iniciativa que tiene como objetivo valorar el talento de las mujeres chefs emergentes de Sudamérica en vuelos de largo alcance. A través de la co-creación de un "plato signature" con cada una de las chefs, se ofrece un menú que refleja la cultura local en las cabinas Premium Business y Economy. En 2024, más de 25 chefs de Brasil, Chile, Perú, Colombia y Ecuador fueron destacadas por su valiosa contribución a esta colaboración.



+300

**Películas**



+1.500

**Tracks de música**



+1.000

**Episodios de programas de televisión**





#### 4. Aumento de los servicios premium

- Flexibilidad en la cabina Premium Economy de aviones de fuselaje angosto, permitiendo ampliar de 2 hasta 7 filas de servicio premium en rutas con mayor demanda de este servicio, para ofrecer una experiencia más cómoda a los pasajeros.
- Incorporación de un Signature check-in, un espacio exclusivo para clientes LATAM Pass Black Signature y Black, en el Terminal 2 del Aeropuerto de Guarulhos (São Paulo) para vuelos domésticos en Brasil y en el Terminal 2 del Aeropuerto de Santiago (Chile) para vuelos internacionales, mejorando la comodidad, privacidad y agilidad en la atención a los pasajeros. Además, el grupo LATAM va a expandir esta experiencia premium al nuevo aeropuerto de Lima (Perú) en 2025.
- Inicio de la renovación de la cabina Premium Business, tipo suite de los aviones Boeing 787-8, con el objetivo de ofrecer mayor confort y privacidad. Las nuevas cabinas Premium Business, brindan una experiencia de lujo, incluyendo vinos galardonados entre los mejores del mundo, reafirmando el compromiso del grupo LATAM con la excelencia en el servicio. Se espera que la operación comercial comience durante el primer semestre del 2025.

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

#### 5. Más tecnología y personalización

- Desarrollo de la aplicación Nimbus para la tripulación, que optimiza la gestión de la cabina y permite personalizar la experiencia de los pasajeros a gran escala.
- Implementación de un proyecto piloto de inteligencia artificial (AWS NAI) en Brasil, Colombia y Perú diseñado para mejorar la atención al cliente y conectar de manera eficiente a los clientes con el agente más adecuado.
- Instalación de cámaras en el aeropuerto de Guarulhos (São Paulo, Brasil) para monitorear los tiempos de espera y optimizar la gestión de filas, con el fin de mejorar la experiencia de los pasajeros.





6. Lounges más exclusivos y sostenibles

- En el lounge de Santiago (Chile), se implementaron prácticas de compostaje y reciclaje para reducir los desechos.
- Para abril 2025, se está desarrollando un proyecto de infraestructura para el lounge de Lima (Perú). Su diseño, a cargo de los destacados arquitectos peruanos Sandra Barclay, Jean Pierre Crousse y Jordi Puig, se inspira en los paisajes emblemáticos de la costa y la sierra del Perú. Cabe destacar que

este será el primer lounge del grupo LATAM en obtener la certificación LEED, un prestigioso estándar internacional que avala edificaciones sostenibles y eficientes en el uso de recursos.

7. Mejor gestión de equipaje

- Desempeño superior en la gestión de equipaje, registrando solo 3,4 maletas extraviadas por cada 1.000, en comparación con el promedio de 6,9 maletas en la industria de acuerdo con las últimas cifras de SITA.

8. Automatización y atención al cliente

- Continuo desarrollo de capacidades que faciliten la autoatención de los clientes mediante medios digitales, especialmente en situaciones de retrasos o cancelaciones, garantizando siempre la mayor flexibilidad posible.
- Eliminación del check-in físico, ofreciendo a los pasajeros una experiencia de viaje más rápida y sencilla.

- Incorporación de WhatsApp como nuevo canal de atención al cliente, complementando las funcionalidades del sitio web del grupo LATAM para ofrecer una comunicación más accesible y eficiente.





CANALES DE DISTRIBUCIÓN

NCG 519: 6.2.II NEGOCIOS

El grupo LATAM comprende que, en un mundo donde el flujo de información avanza a una velocidad sin precedentes, adaptarse no es solo una necesidad, sino también una oportunidad para transformar la manera en que se relaciona con sus clientes. Por ello, su estructura de distribución incluye canales directos e indirectos, ambos enfocados en mejorar las plataformas para facilitar ventas y servicios. De hecho, el grupo LATAM avanza significativamente en la transformación digital de estos canales.

En cuanto a los canales de distribución directos, que incluyen oficinas de venta, centros de contacto y comercio electrónico (sitio web y aplicaciones móviles), en 2024, el 63% de los pasajeros compraron sus boletos a través de uno de los canales directos de LATAM, lo que representa un aumento de 3 puntos porcentuales en comparación con 2023. Las oficinas de venta complementan la experiencia del cliente ofreciendo servicios adicionales, mientras que los centros de contacto proporcionan soporte en seis idiomas. Por su parte, las aplicaciones móviles mejoran la gestión de contingencias y optimizan la experiencia en línea.

Por otro lado, están los canales de distribución indirectos, que abarcan agencias de viajes, agencias generales de ventas y plataformas en línea. De hecho, en 2024, el 37% de los pasajeros compraron sus boletos a través de uno de los canales indirectos de LATAM, lo que representa una disminución de 3 puntos porcentuales en comparación con 2023.

En este contexto, el grupo LATAM ofrece opciones como los Sistemas de Distribución Global (GDS, por sus siglas en inglés) y sus conexiones directas “eLATAM” y “NDC by LATAM”, las cuales siguen en constante mejora.

Cabe destacar que, en 2023, el grupo LATAM implementó el estándar de Nueva Capacidad de Distribución (NDC, por sus siglas en inglés) de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés), lo que permitió optimizar el inventario y ofrecer servicios digitales más personalizados. Por su parte, en 2024, los esfuerzos se centraron en ampliar el acceso a NDC para las agencias a través de diversas opciones, incluyendo una Interfaz de Programación de Aplicaciones (API, por sus siglas en inglés), un portal gratuito y asociaciones con 24 agregadores certificados, además de alianzas estratégicas con Sistemas de Distribución Global (GDS, por sus siglas en inglés), como Amadeus y Sabre. Estas mejoras no solo refuerzan la posición competitiva del grupo LATAM, sino que también respaldan su crecimiento futuro.

Operación de pasajeros:

- Oficinas de aeropuerto
- Contact Center
- Agencias presenciales
- Agencias online
- Oficinas de venta
- Sitio web (LATAM.COM)
- Sitios web otras aerolíneas

Operación de carga:

- Oficinas de aeropuerto
- Contact Center
- Agencias
- Sitio web (LATAMCARGO.COM)
- Marketplace (Agencia Virtual)

Estrategias online y clientes en línea

El grupo LATAM ha asumido el compromiso de desarrollar estrategias digitales orientadas a fortalecer la confianza, generar valor y establecer conexiones más significativas.

En esta línea, el grupo LATAM se desafía constantemente a entender y atender las necesidades de quienes interactúan con sus plataformas digitales. Para ello, monitorea de cerca el impacto de sus canales, desde el porcentaje de clientes que utilizan servicios online hasta los ingresos generados por estos medios, asegurando una evolución continua en la calidad de la experiencia digital que ofrece.

59%

Clientes que compraron servicios online en 2024

48%

Ingresos generados por el canal online en 2024

44,3  
MILLONES DE PASAJES

fueron comprados online





## TECNOLOGÍA QUE ACERCA

Desde 2021, cada tripulante de cabina del grupo LATAM dispone de un device con roaming, que le permite acceder a diversas informaciones históricas de nuestros clientes, mejorando así la atención a los pasajeros, mediante la aplicación Nimbus. Este proporciona detalles sobre posibles inconvenientes previos del cliente, como retrasos en conexiones, necesidades especiales de atención y alimentación, o incluso si el pasajero está celebrando su cumpleaños en vuelo.

Además, esta herramienta inspiró a un grupo de tripulantes a grabar las instrucciones de seguridad en videos utilizando las lenguas de señas de los cinco países donde el grupo LATAM opera vuelos domésticos (Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú), con el objetivo de brindar orientación a los pasajeros con discapacidad auditiva.

A su vez, el grupo LATAM ha implementado un innovador programa de entrenamiento virtual para sus tripulantes de cabina, destacándose como una de las pocas aerolíneas en el mundo en ofrecer esta modalidad. Este enfoque permite que los tripulantes reciban una preparación más práctica y efectiva antes de los exámenes, a un menor costo, optimizando el tiempo y recursos en su formación.

## CERTIFICACIÓN PARA ATENCIÓN DE CLIENTES TEA

El grupo LATAM se convirtió en el primer grupo de aerolíneas en Sudamérica en recibir una certificación por capacitar a sus equipos de atención al cliente para asistir a pasajeros con Trastorno del Espectro Autista (TEA). Esta formación, impartida por Autism Double-Checked, una organización especializada en la atención de personas con TEA, alcanzó a 15.000 empleados que interactúan directamente con los clientes.

El programa de capacitación se desarrolla en tres etapas: i) Autism Aware, que sensibiliza a los empleados y proporciona herramientas para una atención adecuada; ii) Autism Ready, que ofrece conocimientos específicos para abordar situaciones particulares y cómo manejarlas de forma efectiva; y iii) Autism Double-Checked, que se centra en compartir información relevante con la comunidad autista para garantizar un vuelo más cómodo y seguro.

Además, con el respaldo del programa Sunflower for Hidden Disabilities, el grupo LATAM implementó el uso de una cinta (lanyard) especial con un diseño de girasoles, que permite una identificación discreta y voluntaria de personas con discapacidades invisibles. Esta cinta está disponible de forma gratuita en toda nuestra red de aeropuertos.

Estas iniciativas son solo el primer paso de un proceso de cambio diseñado para mejorar la experiencia de viaje de los pasajeros con capacidades diferentes, al mismo tiempo que facilita a los equipos del grupo LATAM identificar y gestionar los desafíos que este público puede enfrentar durante su trayecto.



## SATISFACCIÓN

GRI 3-3

# 51 PUNTOS

**NPS<sup>1</sup> Pasajeros**  
**+3 puntos vs. 2023**

El grupo LATAM monitorea continuamente las percepciones de los pasajeros sobre su operación y servicio, utilizando una serie de encuestas en diferentes puntos de contacto con el cliente durante su experiencia de vuelo.

En esta línea, los indicadores de percepción son esenciales para el grupo y permiten realizar mejoras continuas dentro de los equipos operativos, tomando decisiones basadas en la voz del cliente. Uno de estos indicadores clave es el Net Promoter Score (NPS), que mide la disposición de los pasajeros a recomendar los servicios en una escala que va de -100 a +100. En 2024, el NPS en la operación de pasajeros fue de 51 puntos, alcanzando los 56 puntos en pasajeros premium. Ambos resultados son los valores más altos en la historia del grupo LATAM.

# 56 PUNTOS

**NPS<sup>1</sup> Pasajeros Premium**  
**+1 punto vs. 2023**

A su vez, LATAM Pass obtuvo su nivel más alto de satisfacción del cliente, con 58 puntos entre todos los miembros.

No obstante, en 2025, el grupo LATAM seguirá ampliando y mejorando la forma en que recopila la voz de sus clientes. Para ello, estableció metas de satisfacción para distintos equipos internos, lo que refleja su continuo compromiso con el enfoque en el cliente.

<sup>1</sup> La encuesta Net Promoter Score (NPS) cuenta con "Promotores", es decir, clientes que califican con una nota de 9 o 10.







PUNTUALIDAD

GRI 3-3

Un compromiso fundamental del grupo LATAM es cuidar el tiempo de sus pasajeros. En línea con esa prioridad, en 2024, el grupo LATAM obtuvo un 84% en el indicador DEP 15, que analiza los vuelos con partida hasta 15 minutos después del horario programado. Este resultado representa una baja de dos puntos porcentuales en comparación con 2023, lo que se atribuye principalmente a la congestión en los aeropuertos de Bogotá (Colombia), Santiago (Chile) y Lima (Perú).

En detalle, el aeropuerto de Bogotá (Aeropuerto Internacional El Dorado) experimentó un *Ground Delay Program* (GDP) significativo durante todo el año; mientras que el aeropuerto de Santiago (Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez) mantuvo obras en la pista derecha desde el mes de abril y en el aeropuerto de Lima (Aeropuerto Internacional Jorge Chávez) se han complejizado los procedimientos entre la torre de control y la dirección de plataforma. Pese a estos desafíos, el grupo LATAM se mantuvo dentro del top 5 en los rankings de puntualidad de carriers globales.

Para 2025, se prevé un contexto desafiante, ya que se esperan nuevas obras en los aeropuertos de Congonhas/São Paulo (Brasil) y Santiago (Chile); mayores niveles de *Ground Delay Program* (GDP) en



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

Bogotá (Colombia); y, además, la apertura del nuevo terminal en Lima (Perú). No obstante, el grupo LATAM mantiene su compromiso de entregar los más altos estándares de puntualidad. En efecto, en conjunto con proveedores y autoridades aeroportuarias, el grupo LATAM continúa trabajando en los ajustes necesarios y en la mejora de procesos para aportar un servicio de excelencia a los pasajeros.

GROUND DELAY PROGRAM (GDP)

Alineado con los estándares de la industria y su compromiso con la eficiencia operativa, el grupo LATAM implementa el *Ground Delay Program* (GDP), un programa desarrollado por la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA, por sus siglas en inglés) con el objetivo de gestionar y reducir los retrasos en los aeropuertos.

Este programa se activa cuando se prevé que los vuelos experimentarán demoras debido a condiciones climáticas adversas, congestión aérea u otros factores. Su objetivo principal es minimizar los tiempos de espera en tierra y optimizar el flujo del tráfico aéreo.



# OPERACIÓN DE CARGA

Durante 2024, el grupo LATAM continuó impulsando su liderazgo en el sector de carga, que atiende principalmente a empresas. En este contexto, el grupo se enfocó en la expansión de su flota y la implementación de soluciones tecnológicas que mejoran la experiencia de estos clientes.

Con un firme compromiso de ofrecer mayor capacidad, eficiencia y fiabilidad, estas son algunas de las iniciativas clave que marcaron el año:

## EXPANSIÓN DE LA FLOTA

● El grupo LATAM contó con 21 aviones Boeing 767-300F/BCF a finales de 2024 gracias a su plan de expansión y renovación flota iniciado en 2021. Los aviones incorporados durante 2024 reemplazarán progresivamente cargueros más antiguos. Como parte de este proceso, hacia adelante, se espera cerrar 2025 con 20 aviones y estabilizar la operación con 19 aeronaves cargueras en 2026.

## DIVERSIFICACIÓN

● Introducción de un nuevo portafolio de productos en el mercado doméstico de Brasil, ofreciendo soluciones más precisas y confiables para los clientes. Se incorporaron opciones especializadas para distintos tipos de carga, como perecibles, farmacéutica, animales vivos, e-commerce, entre otros, garantizando una atención más adaptada a las necesidades específicas de cada sector.

## INVERSIÓN EN TECNOLOGÍA

● Implementación del sistema CROAMIS -ya utilizado en los negocios internacionales y domésticos de Brasil- en las operaciones de carga doméstica en los países de habla hispana, lo que mejora la consistencia, y eficiencia en la gestión de la carga.

## FIDELIZACIÓN

● Lanzamiento de un programa de fidelización en colaboración con LATAM Pass para el mercado doméstico de Brasil, que permite a los clientes de la operación de carga acumular y canjear beneficios con el grupo LATAM. Este programa está diseñado para fortalecer la relación con los clientes y fomentar su lealtad a largo plazo.

## SATISFACCIÓN

GRI 3-3

El grupo LATAM sigue comprometido con la mejora continua en la experiencia de sus clientes de carga, basándose en los resultados de diversas encuestas realizadas durante todo el servicio de transporte de carga desde la cotización hasta la facturación. La percepción de los clientes es esencial para optimizar la operación, lo que permite realizar ajustes específicos en los procesos operativos.

En este contexto, el Net Promoter Score (NPS) se posiciona como uno de los indicadores clave, ya que refleja la disposición de los clientes a recomendar los servicios del grupo LATAM. En este sentido, en 2024, el NPS de la operación de carga alcanzó los 50 puntos, lo que representó una baja en relación al año 2023 de ocho puntos. Esta caída se produjo en el segundo semestre del año y está directamente asociada a un menor flown-as-booked (FAB). Cabe añadir que obedece a una aceleración de la demanda a una tasa mayor a la esperada, mayormente en los vuelos desde Norteamérica.

De cara al futuro, el grupo LATAM tiene planes de seguir fortaleciendo su propuesta de valor, así como también seguir ampliando y mejorando su manera de recopilar la voz de los clientes de carga.

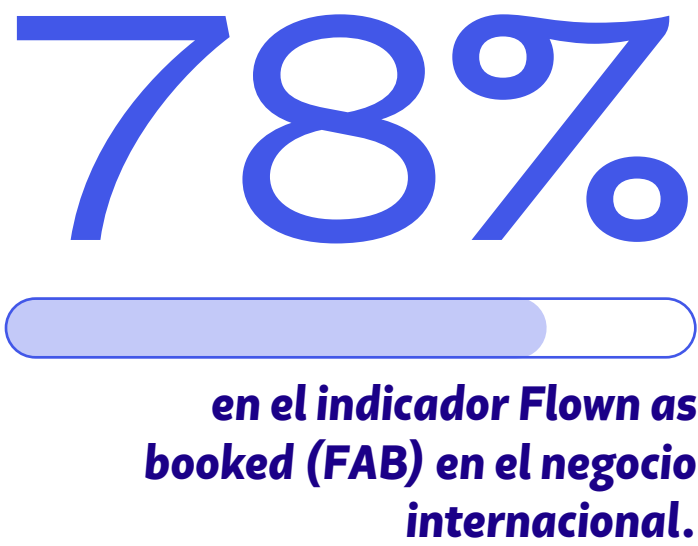
## PUNTUALIDAD

GRI 3-3

En el ámbito de la operación de carga, los indicadores utilizados no solo miden puntualidad, sino también la calidad del servicio entregado en relación con la promesa hecha al cliente. El indicador que más se asemeja al cumplimiento de puntualidad es el Flown as booked (FAB), ya que determina si la carga llegó a su destino cumpliendo con los tiempos y condiciones acordadas en el servicio contratado.

Por otro lado, el principal indicador de servicio de los operadores de carga del grupo LATAM es el *Transported as Promised* (TAP), que incluye el FAB, pero va más allá al agregar el cumplimiento de otros hitos durante el transporte de la carga. Esto permite tener una visión más integral de la performance de la operación de carga.

De esta manera, en 2024, el indicador *Flown as booked* (FAB) alcanzó un cumplimiento de 78% en el negocio internacional. En tanto, en el negocio doméstico (Brasil), el cumplimiento de FAB alcanzó el 86%. Estas cifras reflejan el compromiso de los operadores de carga del grupo LATAM de mantener altos estándares de calidad y puntualidad en el servicio, a pesar de los desafíos operativos y logísticos que puedan surgir.





## GESTIÓN DE RECLAMOS

### GRI 2-25

El grupo LATAM está transformando la relación con sus clientes tanto del negocio de pasajeros como del negocio de carga mediante una sólida estrategia de transformación digital, en la que la inteligencia artificial (IA) desempeña un papel clave al personalizar las experiencias y redefinir cómo ofrece soluciones. En efecto, a través del uso de inteligencia artificial, el grupo LATAM ha desarrollado bots de autoatención que emplean lenguaje natural, eliminando los complejos menús telefónicos y permitiendo interacciones más fluidas y efectivas. Además, la IA potencia el análisis de contactos, lo que le permite al grupo LATAM identificar oportunidades de mejora continua, optimizar procesos y adaptarse mejor a las necesidades de los clientes.

Asimismo, el grupo LATAM está promoviendo un compromiso proactivo mediante la utilización de IA para anticipar las necesidades de los clientes y brindar soluciones personalizadas en cada punto de contacto. Desde notificaciones sobre cambios de vuelos hasta opciones como LATAM Wallet, una forma de pago virtual que permite a los clientes recibir compensaciones y devoluciones, la IA permite ofrecer una experiencia más adaptada y eficiente.

La inteligencia artificial también ha sido clave para identificar aquellos requerimientos de los clientes que son más sensibles, para que puedan ser derivados de manera inmediata a un equipo especializado. Además, el grupo LATAM utiliza IA para clasificar los reclamos en función de sus causas raíces. A modo de ejemplo, durante 2024, el grupo LATAM ha consolidado la cultura organizacional de reducción de reclamos mediante rutinas establecidas en más de 15 mesas de trabajo, enfocadas en la implementación de iniciativas que aborden las causas raíces de los reclamos y mejoren la satisfacción de los clientes.

Por otro lado, el monitoreo de calidad en el Contact Center, que anteriormente era manual y dependía de un equipo que escuchaba horas de llamadas para identificar oportunidades de mejora, ahora se realiza mediante herramientas de análisis de voz y texto. Estas herramientas identifican patrones, lo que permite al grupo LATAM contar con un 100% de observabilidad. Gracias a esta mejora, el 50% del tiempo del equipo se dedica a entrenar motores de IA, mientras que la otra mitad se emplea en interactuar directamente con los equipos de atención, proporcionando retroalimentación, mejorando contenidos de capacitación y llevando a cabo otras

actividades que generan un valor significativo tanto para los colaboradores como para los clientes.

Al cierre del año, el grupo LATAM fue reconocido como el grupo de aerolíneas con la menor tasa de reclamos en Chile, según la Junta de Aeronáutica Civil (JAC). Por su parte, LATAM Airlines Perú, fue la aerolínea con menor tasa de reclamos en Perú de acuerdo con el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI) y la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

Además, el grupo LATAM obtuvo el premio a la mejor aerolínea en Brasil en “Reclame Aqui”, una plataforma digital independiente de referencia en la resolución de conflictos entre empresas y consumidores. En “Reclame Aqui”, las empresas son evaluadas en función de su capacidad para resolver los reclamos de los clientes.

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



# INNOVACIÓN

## NCG 519: 3.1.V MARCO DE GOBERNANZA

El grupo LATAM invierte anualmente en diversas formas de innovación para ofrecer soluciones alineadas a las necesidades de los pasajeros, priorizando su estrategia de transformación digital. Además, avanza constantemente en la modernización de sus procesos y la incorporación de nuevas tecnologías, como la analítica avanzada, la migración completa de sus centros de datos a la nube y el impulso de la inteligencia artificial generativa.

La innovación es parte del ADN del grupo LATAM, por lo que todos los colaboradores son responsables de fomentarla. Además, la vicepresidencia de TI & Digital impulsa este esfuerzo, y sus equipos de tecnología están estratégicamente organizados para incluir especialistas dedicados en cada una de las áreas del negocio. Esta estructura permite a equipos multidisciplinarios explorar de manera continua nuevas formas de generar valor a través de la tecnología.

Por su parte, los mecanismos de inversión y financiamiento del grupo LATAM están orientados a promover la experimentación, priorizando iniciativas que beneficien directamente a sus clientes. De esta manera, durante 2024, la empresa destinó recursos significativos a la innovación, concentrándose en áreas clave para maximizar el valor entregado a sus

pasajeros. Como parte de ello, se continúa avanzando en procesos que contribuyan a su estrategia de transformación digital, como la aplicación de inteligencia artificial generativa, con un énfasis en la modernización de procesos y la optimización del impacto de la innovación.

En ese contexto, el grupo LATAM invirtió aproximadamente US\$16 millones en procesos de transformación digital del área de Mantenimiento, integrando la tecnología al núcleo del negocio para mejorar la eficiencia operativa. Asimismo, destinó cerca de US\$8 millones al programa de fidelidad de clientes, con el objetivo de mejorar la experiencia del pasajero mediante soluciones tecnológicas avanzadas. Estos esfuerzos reflejan el compromiso del grupo LATAM de utilizar la tecnología como un elemento central para potenciar el desarrollo y la competitividad.

## LATAM LABS

*Dentro de las iniciativas de innovación del grupo LATAM, se destaca LATAM Labs, creado en 2020 como un núcleo de innovación abierta. Este espacio permite probar ideas disruptivas dentro de las empresas del grupo, experimentando con propuestas generadas tanto por empleados como por ecosistemas externos como universidades, emprendedores, startups y centros de conocimiento.*

20

**socios externos colaboraron con LATAM Labs en 2024.**

AMELIA

*Como parte de su apuesta por la innovación, el grupo LATAM también introdujo la herramienta de inteligencia artificial generativa Amelia, disponible para todos sus colaboradores. Esta iniciativa busca no solo aumentar la productividad individual, sino también impulsar la digitalización de la compañía, fomentando la creatividad y la eficiencia en las actividades diarias.*

*Ambos logros reflejan el compromiso del grupo LATAM con la excelencia y la innovación, principios que guían su misión de conectar a las personas y sus sueños, elevando cada viaje a una experiencia única.*



# TECNOLOGÍA, CIBERSEGURIDAD Y PROTECCIÓN DE DATOS

GRI 3-3 & 418: PRIVACIDAD DEL CLIENTE

## GOBERNANZA DE LA SEGURIDAD DE LA INFORMACIÓN

Para el grupo LATAM es una prioridad asegurar niveles adecuados de protección y ciberseguridad para sus operaciones y procesos de negocio, así como para la seguridad de la información y privacidad de clientes, inversionistas, empleados y proveedores. Debido a esto, ha definido una estructura organizacional con personal especializado y dedicado e instancias formales de alto nivel jerárquico, con facultades y competencias requeridas para gestionar la seguridad de la información y la ciberseguridad.

Como parte de esta estructura organizacional se destaca el rol del Director de Seguridad de la información (CISO, por sus siglas en inglés), quien es responsable del diseño y mantenimiento de un sistema adecuado de identificación, monitoreo, control y mitigación de riesgos de protección de datos y ciberseguridad. Este rol reporta jerárquicamente a la vicepresidencia de TI & Digital liderada por Juliana Ríos (CIO, por sus siglas en inglés) y el CIO, a su vez, al gerente general de la compañía. Así también, el CIO presenta mensualmente al Comité Ejecutivo, integrado por el CISO y los gerentes de tecnologías (CTOs, por sus siglas en inglés) de la vicepresidencia de TI & Digital, y al Directorio en reuniones cuatrimestrales. En estas reuniones se revisan los riesgos de ciberseguridad, la evolución de las ciberamenazas y la eficacia de las

medidas adoptadas para mitigarlas. Esta supervisión es respaldada por ejercicios de auditoría realizados por el departamento de Auditoría Interna y terceros independientes, que garantizan la adherencia a las políticas de seguridad definidas.

En 2024, el grupo LATAM fortaleció su enfoque integral en la gestión de incidentes de seguridad de la información y ciberseguridad con la participación del Comité de Emergencias Cibernéticas, presidido por el CISO e integrado por líderes de diversas áreas de TI, con la función de entregar una respuesta rápida y efectiva hacia diferentes áreas de la compañía ante una emergencia tecnológica con carácter de alto impacto global. En alineación con este comité, se estableció un programa para la ejecución de simulacros periódicos de respuesta a incidentes donde se evalúa la tolerancia a riesgos cibernéticos, garantizando una gestión preventiva y reactiva de las potenciales amenazas que pudiesen generar una crisis.

## GOBIERNO DE DATOS

Adicionalmente, en línea con el compromiso del grupo LATAM con la protección y privacidad de la información de sus clientes, se ha adoptado un enfoque tripartito para la gestión de datos, integrando la colaboración entre el CISO, el Data Officer y los Oficiales de Protección de Datos (DPOs, por sus siglas en inglés) designados en cada jurisdicción. Este enfoque se complementa con Comités de Protección de Datos, que alinean sus actividades con regulaciones locales y evalúan riesgos de alto impacto.

En esta línea, el marco de gobernanza de datos se supervisa a través de dos comités: el Comité Estratégico de Gobernanza de Datos, encargado de definir políticas y gestionar riesgos, y el Comité Operativo de Datos, que se enfoca en la calidad de los datos y resolución de problemas. Ambas instancias realizan auditorías y monitoreo de indicadores clave de desempeño (KPIs) para garantizar el cumplimiento normativo.

A su vez, la vicepresidencia de TI & Digital lidera no solo la gestión de ciberseguridad, sino que también la estrategia de transformación digital del grupo LATAM, impulsando un cambio integral en el desarrollo de los negocios, situando la tecnología en el centro.

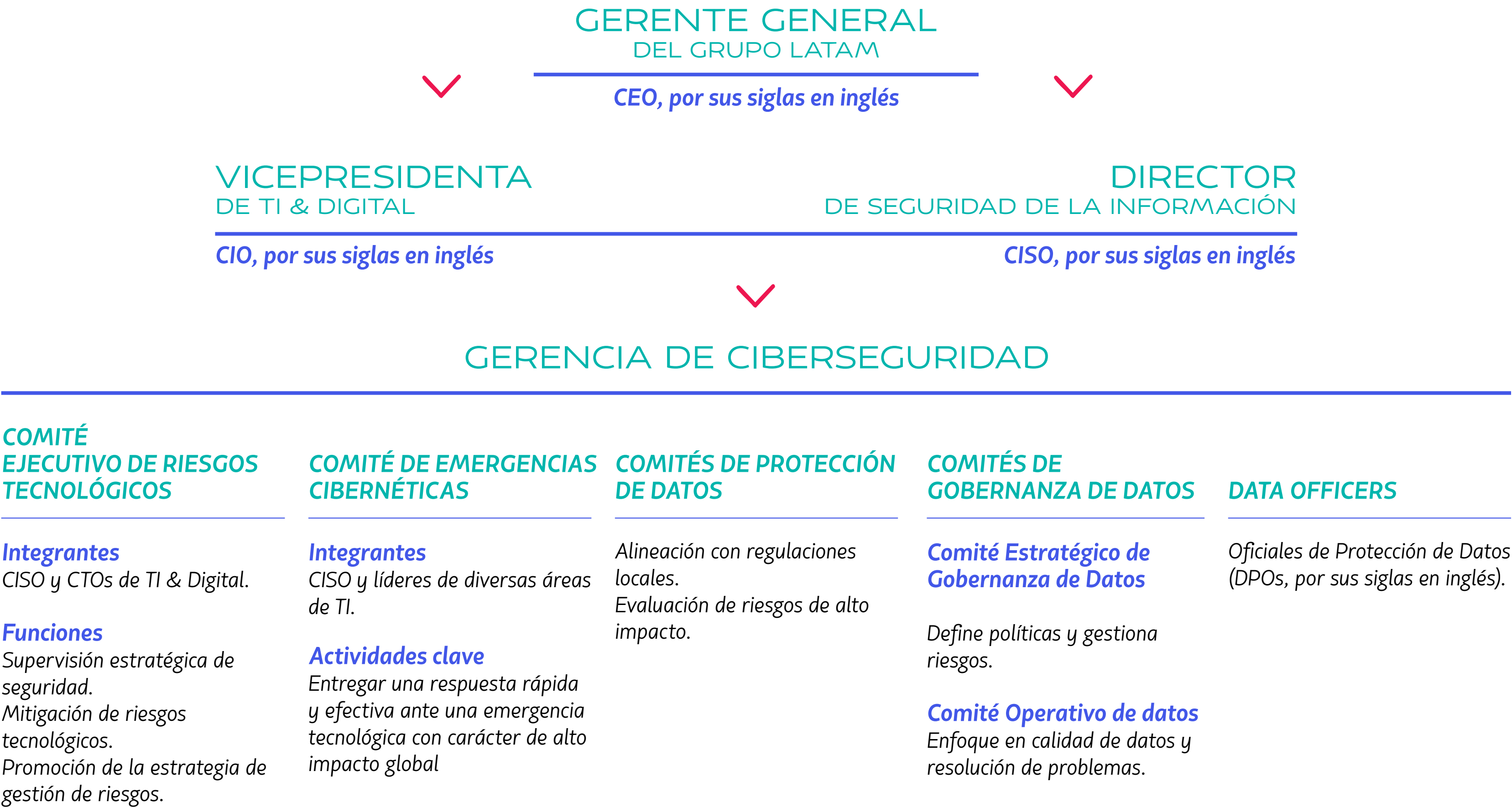
En este sentido, la transformación digital ha sido un proceso que ha requerido la participación transversal de diversas áreas que forman parte del grupo LATAM. En paralelo, ha permitido identificar nuevos desafíos y desarrollar soluciones orientadas a maximizar el valor entregado a los clientes.

**Es una prioridad asegurar niveles adecuados de protección y ciberseguridad para sus operaciones y procesos de negocio**





GOBIERNO DE DATOS



NORMAS INTERNACIONALES

**ISO/IEC 27001**  
Gestión de la seguridad de la información.

**NIST**  
Marco de ciberseguridad y gestión de riesgos.

**PCI DSS**  
Protección de datos de tarjetas de pago.

AUDITORÍAS

- Internas**
- **Comité de Auditoría:** Rol independiente en la evaluación de riesgos de privacidad y ciberseguridad.
  - **Auditoría Interna:** Garantiza de manera independiente, la adherencia a las políticas de seguridad definidas.
- Externas**
- **SOC 1 y SOC 2:** Validación de la confiabilidad de la infraestructura digital externalizada.



## POLÍTICAS Y ESTÁNDARES

### GRI 2-24

El grupo LATAM establece sus directrices a través de la Política de Seguridad de la Información, que fue publicada por primera vez en 2016 y su actualización vigente se realizó en 2024. Este documento define las directrices para la protección de la información de la compañía, asegurando el control efectivo de ésta, a través de la administración del riesgo, la seguridad y privacidad. El compromiso corporativo se encuentra públicamente disponible en el portal de relaciones con inversionistas y disponible hacia todos los empleados internamente en la intranet.

Asimismo, el grupo LATAM cuenta con una Política Interna de Privacidad y Protección de Datos Personales de alcance corporativo, que aplica a todos sus trabajadores y a terceros que puedan tener contacto con los datos personales gestionados por el grupo. Este documento establece los lineamientos para el tratamiento de datos personales, en cumplimiento de las legislaciones de protección de datos vigentes en las jurisdicciones donde opera, y busca garantizar el previo consentimiento de los titulares de los datos, para los fines específicos con los que se recogen sus datos.

Aunque este documento es de carácter interno, el Grupo LATAM publica en su sitio web las medidas generales aplicables a la protección de datos de sus clientes en cada país donde opera, adaptándose a la navegación del usuario. Del mismo modo, mantiene públicos los lineamientos para sus trabajadores a través de su Código de Conducta e incorpora cláusulas específicas en los contratos individuales

con proveedores para garantizar el cumplimiento de su política interna.

La Gerencia de Ciberseguridad, que depende del CISO del grupo LATAM, es responsable de supervisar el cumplimiento efectivo de las Políticas de Seguridad de la Información y los procedimientos para la protección de datos personales, a través de la gestión de riesgos, seguridad y privacidad.

Todas las políticas, normas, estándares y procedimientos de seguridad de la información del Grupo LATAM están basados en los estándares ISO/IEC 27001 y NIST. Además, su infraestructura digital se encuentra externalizada y es evaluada de manera continua mediante los reportes SOC1 y SOC2 de tipo II, basados en el Statement on Standards for Attestation Engagements No. 18 (SSAE18, por sus siglas en inglés), contando también con la certificación ISO/IEC 27001.

Adicionalmente, en 2024, LATAM Airlines Group S.A. y sus filiales obtuvieron su sexta certificación consecutiva de cumplimiento PCI DSS en su versión actual (4.0), resultado de una auditoría independiente. Este reconocimiento confirma la implementación de controles efectivos para garantizar la protección y privacidad de los datos de los clientes que adquieren productos y servicios mediante tarjetas de crédito o débito a través de sus canales de venta.

Cabe señalar que, de forma paralela, cada año se planifican revisiones internas para asegurar el cumplimiento de los controles de privacidad y protección de datos en los sistemas que gestionan información personal, así como la actualización de la documentación correspondiente.





# ESTRATEGIA

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:

## AVANZAR EN LA AUTOMATIZACIÓN

### Aceleración de los procesos

Continuar impulsando la automatización en los procesos de creación de productos, reduciendo los tiempos de desarrollo y mejorando la eficiencia operativa.

### Impulso a la innovación

Convertirse en un habilitador clave para los equipos del grupo LATAM, proporcionando herramientas y metodologías que fomenten la creación de valor de manera ágil y efectiva.

## EFICIENCIA EN COSTOS

### Optimización de la infraestructura cloud

Identificar y capitalizar oportunidades para reducir costos en la infraestructura cloud actual, adoptando una estrategia agresiva enfocada en la eficiencia.

### Gestión proactiva de recursos

Implementar prácticas avanzadas de monitoreo y ajuste para asegurar el uso óptimo de recursos en todas las operaciones del grupo LATAM.

## IMPLEMENTACIÓN DE UNA ESTRATEGIA DE ARQUITECTURA EMPRESARIAL

### Diseño a mediano y largo plazo

Definir un marco arquitectónico claro que guíe cómo los equipos y las aplicaciones interactúan en el grupo LATAM.

### Fomento de la colaboración y la innovación

Crear una base tecnológica sólida que permita a los equipos trabajar de manera más integrada y eficiente, maximizando el impacto de sus esfuerzos.

Con esta estrategia, el grupo LATAM no solo busca ser más ágil y rentable, sino también trazar un camino claro hacia un futuro donde la tecnología siga siendo un habilitador clave para su transformación y éxito en Latinoamérica.

En tanto, en el ámbito de ciberseguridad, el Director de Seguridad de la Información (CISO, por sus siglas en inglés) ha establecido los siguientes focos principales para el año 2025:

- Cuantificar los riesgos cibernéticos y asignar recursos en función de las pérdidas previstas.
- Utilizar la inteligencia artificial (IA) para la protección y defensa, así como para la automatización de procesos que incrementen la efectividad de los controles de ciberseguridad.
- Fortalecer las estrategias de preparación para minimizar el impacto en caso de crisis de ciberseguridad.
- Elevar el nivel de concienciación y formación en todo el grupo LATAM.



## TRANSFORMACIÓN DIGITAL Y MEJORA CONTINUA

### NCG 519: 3.6 GESTIÓN DE RIESGOS

En 2024, el grupo LATAM consolidó importantes avances en su transformación digital y mejora continua, reafirmando su liderazgo en esta materia en la industria de la aviación en la región. Entre los hitos más destacados del período se encuentra la digitalización del programa de fidelidad, con un enfoque en la adopción de tecnologías avanzadas, incluyendo inteligencia artificial, orientadas tanto a colaboradores como a clientes. Asimismo, el grupo LATAM duplicó su inversión en equipos de análisis de datos, fortaleciendo su estrategia para convertirse en una organización data-driven.

Por su parte, con un firme compromiso hacia la resiliencia corporativa, el grupo LATAM fortaleció su capacidad de respuesta y adaptación en un entorno

global en constante evolución. Durante 2024 avanzó en la modernización de su infraestructura tecnológica, proyectando alcanzar el 100% de infraestructura cloud-native para mediados de 2025, con el fin de proporcionar mayor flexibilidad, escalabilidad y eficiencia, además de reducir tiempos de despliegue y costos operativos. Además, modernizó sistemas heredados y eliminó puntos críticos de obsolescencia, asegurando que sus plataformas estén preparadas para satisfacer las demandas actuales y futuras del negocio.

El grupo LATAM también progresó en la identificación y análisis de los escenarios de riesgos tecnológicos y de ciberseguridad, logrando avances significativos en la cuantificación de estos riesgos. Esto permitirá una mejor asignación de recursos en función de

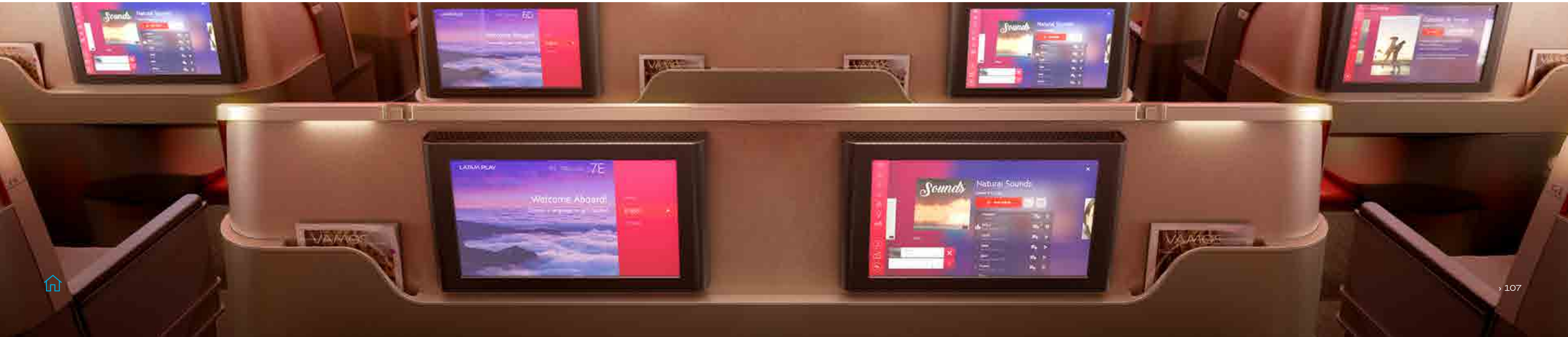
las pérdidas previstas, con la meta de alcanzar el 100% de riesgos cuantificados para el primer semestre de 2025. Paralelamente, fortaleció sus controles de tecnología y ciberseguridad, con especial atención en la prevención y detección de amenazas y vulnerabilidades con foco en ambientes remotos (la nube) y productos desarrollados con inteligencia artificial.

Igualmente, el grupo LATAM implementó un programa integral de gestión de vulnerabilidades que redujo significativamente los riesgos tecnológicos. Por otro lado, se potenció la gestión de riesgos cibernéticos en la cadena de suministro, así como las capacidades de respuesta a crisis e incidentes y se siguió fortaleciendo el programa de concientización de ciberseguridad.

Todos los esfuerzos mencionados fueron fundamentales para que el grupo LATAM obtuviera la certificación PCI DSS v4.0 en 2024, reafirmando el compromiso con la seguridad y la confiabilidad.

### CITIZEN DEVELOPER Y DEVOPS

El grupo LATAM, implementó el programa Citizen Developer durante 2024. Este programa permitió a los empleados desarrollar soluciones tecnológicas que optimizan procesos y mejoran la experiencia de los clientes. Además, el grupo LATAM consolidó el modelo DevOps como estándar operativo, impulsando la colaboración entre equipos, la automatización y la entrega continua de valor. Este enfoque permitió una implementación más ágil de soluciones y contribuyó a reducir los tiempos de respuesta.





CULTURA DE CIBERSEGURIDAD Y PROTECCIÓN DE DATOS

GRI 418-1

Concientización

Cada año el grupo LATAM desarrolla un programa de formación y comunicación en seguridad de la información, adaptado a todos sus roles.

Proceso de escalamiento de riesgos

A través del portal de intranet del grupo LATAM y el contacto del Equipo de Respuesta a Incidentes de Seguridad Informática (CSIRT, por sus siglas en inglés) existe disponible un canal de escalamiento, para que los empleados puedan informar sospechas de riesgos tecnológicos o de ciberseguridad.

Gestión de cumplimiento y consecuencias

El Código de Conducta norma las actitudes esperadas por el grupo LATAM en temas de Seguridad de la información y Protección de datos, y establece las consecuencias al incumplimiento a los procedimientos establecidos, que pueden escalar hasta el término de contrato. Además, esta materia es parte de la evaluación de desempeño de los empleados, dentro del criterio de Seguridad, Gestión de Riesgos y Compliance.

PARTICIPACIÓN EN MESAS INTEREMPRESARIALES

PCI Regional Engagement Brasil  
(PCI REB Brasil)

En 2024, el grupo LATAM participó nuevamente de este encuentro como única aerolínea, reafirmando su compromiso con la seguridad y la protección de datos en los pagos con tarjetas. Esta mesa, liderada por el Director del PCI Council para Latinoamérica, reúne empresas de diversos sectores que buscan generar mejoras continuas en estos aspectos. En efecto, el grupo LATAM consolidó su presencia en esta plataforma, dedicada a desarrollar e impulsar la adopción de estándares de seguridad de datos para pagos seguros y el cumplimiento con PCI.

9° Congreso Latinoamericano de Tecnología y  
Negocios América Digital

En abril de 2024, el grupo LATAM formó parte de este congreso realizado en Santiago (Chile). Este evento, que reunió a más de 5.200 ejecutivos líderes en innovación, tecnología, negocios y transformación digital de 50 países, incluyó cinco foros especializados. En colaboración con su partner Assertiva, el grupo LATAM participó en una conferencia sobre el poder transformador de la identidad digital en la industria de la aviación, subrayando su compromiso con la innovación, el liderazgo tecnológico y la transformación digital en el sector.

Guardián Cibernético

El grupo LATAM participó en la versión 6.0 del ejercicio de ciberdefensa organizado por el comando de ciberdefensa de la Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil (ANAC) en 2024. Este evento reunió a diferentes ramas de las fuerzas armadas brasileñas y a organismos gubernamentales, con el objetivo de fortalecer la capacidad de respuesta ante amenazas cibernéticas.

Los procesos y mejoras mencionadas contribuyeron a que el grupo LATAM cerrara el año 2024 sin brechas de seguridad de la información ni afectación a clientes o empleados. No obstante, el grupo LATAM sigue trabajando fuertemente en esta área debido a las amenazas que cambian rápidamente en el entorno.



### Inteligencia de datos

El grupo LATAM emplea herramientas de análisis de datos para desarrollar soluciones orientadas al cliente, mejorar la eficiencia en distintos procesos y potenciar las oportunidades de ingresos para el grupo, impulsadas por la Gerencia de Datos.

A lo largo de 2024, el grupo LATAM experimentó un fuerte crecimiento en su portafolio de Productos de Datos, logrando un incremento del 81% en el impacto anual, lo que refuerza el desarrollo de capacidades de datos dentro de los Dominios de Negocio. Este crecimiento se complementa con los avances en la democratización de datos, que permitieron mantener un acceso autogestionado al catálogo de datos empresariales para el 37% de los colaboradores en áreas no operativas, consolidando la posición del grupo LATAM como referente en la materia y alcanzando niveles comparables con las empresas digitales nativas líderes de América Latina.

En cuanto a la experiencia del cliente, el grupo LATAM continuó desarrollando iniciativas para ofrecer experiencias cada vez más personalizadas, tomando en cuenta las preferencias y necesidades de los usuarios. Esto ha sido especialmente relevante en el programa LATAM Pass, donde la prioridad sigue

siendo ofrecer un servicio excepcional y adaptado a los clientes.

Por otro lado, el grupo LATAM avanzó en la aplicación de tecnologías para optimizar procesos clave, como la carga de combustible de aeronaves y la prevención de fraudes. De cara a 2025, la estrategia de democratización de datos estará centrada en mejorar el flujo de acercamiento inicial al catálogo de datos, mediante nuevas herramientas que faciliten su adopción.

Para mantener los más altos estándares en protección de datos personales, el grupo LATAM reforzó el uso de inteligencia artificial en su arquitectura de almacenamiento de datos, logrando que el 99% del catálogo esté protegido. Asimismo, el grupo LATAM continúa avanzando en la identificación de datos personales e implementando medidas de protección adicionales, asegurando el manejo responsable y en conformidad con las regulaciones locales y las políticas internas vigentes.

### Sistemas de la nube

El grupo LATAM registró notables avances en su proceso de migración a la nube, destacando logros significativos en diversos aspectos clave. Entre estos hitos se incluye la simplificación de sus plataformas tecnológicas, lo que ha reducido considerablemente la obsolescencia de elementos y plataformas de TI, generando un menor impacto en incidentes transversales y permitiendo una operación más eficiente y segura.

En 2024, se alcanzó el 95% de adopción de infraestructura cloud-native, consolidando a LATAM como un grupo ágil, innovador y preparado para los desafíos futuros. Además, este avance refleja el compromiso del grupo LATAM de utilizar la nube como una solución estratégica no solo para optimizar las operaciones actuales, sino también para habilitar nuevas capacidades que permitan responder con rapidez y eficiencia a las demandas del mercado.

Este progreso fue posible gracias al desarrollo del proyecto de modernización de infraestructura tecnológica, cuyo objetivo ha sido la reducción de la obsolescencia tecnológica de los sistemas heredados, disminuyendo vulnerabilidades y añadiendo nuevos controles de seguridad, como la implementación



**de adopción de infraestructura  
cloud-native consolidando a LATAM  
como un grupo ágil, innovador y  
preparado para los desafíos futuros.**

de microsegmentación. Además, el proyecto ha aportado a la administración de aplicaciones bajo la modalidad Build and Run, habilitando la simplificación de servicios tecnológicos tercerizados y fomentado la evolución de los servicios de administración de infraestructura centralizada.

Con estos avances, el grupo LATAM está ad portas de convertirse en una organización 100% *cloud-native*, un paso decisivo que fortalecerá su resiliencia, escalabilidad y capacidad de innovación, asegurando su liderazgo futuro en el sector.



Snapshot

|                                                  | 2021             | 2022           | 2023           | 2024           |
|--------------------------------------------------|------------------|----------------|----------------|----------------|
| OPERACIÓN DE PASAJEROS                           |                  |                |                |                |
| Cientes<br>(millones de inscritos en LATAM Pass) | 39               | 42             | 45             | 49             |
| Net Promoter Score<br>(escala de -100 a +100)    | 51 <sup>1</sup>  | 46             | 48             | 51             |
| Puntualidad                                      |                  |                |                |                |
| OTP DEP0 <sup>2</sup>                            | 77% <sup>1</sup> | 66% (meta 68%) | 62% (meta 67%) | 59% (meta 63%) |
| OTP DEP15 <sup>3</sup>                           | 92%              | 88%            | 86%            | 84%            |
| OTP ARR14 <sup>4</sup>                           | 91%              | 86% (meta 87%) | 84% (meta 86%) | 83% (meta 85%) |
| Internacional                                    | 85%              | 83%            | 82%            | 80%            |
| Doméstico                                        | 91%              | 87%            | 84%            | 83%            |
| Tecnología                                       |                  |                |                |                |
| Autodespacho de equipaje <sup>5</sup>            | 18% <sup>1</sup> | 32%            | 62%            | 66%            |
| Auto Check-in                                    | 50%              | 84%            | 88%            | 89%            |
| OPERACIÓN DE CARGA                               |                  |                |                |                |
| Cientes                                          | N/D              | N/D            | N/D            | 52.623         |
| Net Promoter Score<br>(escala de -100 a +100)    | 30               | 51             | 58             | 50             |
| Puntualidad                                      |                  |                |                |                |
| Internacional                                    |                  |                |                |                |
| FAB <sup>6</sup>                                 | N/D              | N/D            | 81%            | 78%            |
| TAP <sup>7</sup>                                 | N/D              | N/D            | 60%            | 60%            |
| Doméstico                                        |                  |                |                |                |
| FAB <sup>6</sup>                                 | N/D              | N/D            | N/D            | 86%            |
| TAP <sup>7</sup>                                 | N/D              | N/D            | N/D            | 69%            |

NCG 519: 6.2.IV NEGOCIOS

Ningún cliente del grupo LATAM representa individualmente más de un 10% de las ventas.

N/A: No Aplica.

N/D No Disponible.

<sup>1</sup> La información publicada en la Memoria 2021 del grupo LATAM fue corregida.

<sup>2</sup> Porcentaje de vuelos que despegan exactamente a la hora programada, sin ningún retraso.

<sup>3</sup> Porcentaje de vuelos que despegan con un retraso máximo de 15 minutos respecto al horario programado.

<sup>4</sup> Porcentaje de vuelos que aterrizan con un retraso de hasta 14 minutos en comparación con el horario previsto.

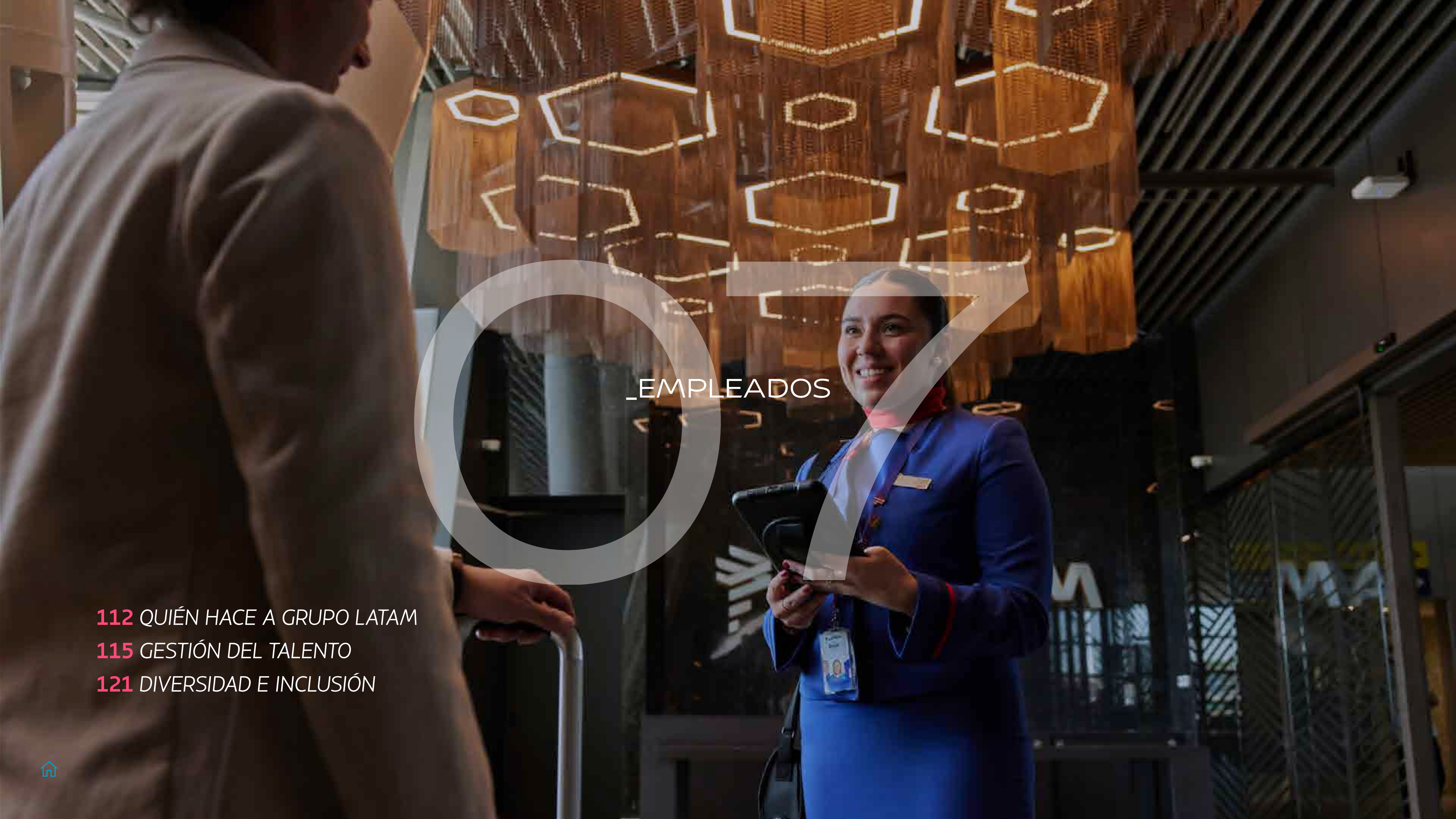
<sup>5</sup> Equipaje autodespachado como porcentaje de equipaje despachado por Kiosko LATAM

<sup>6</sup> Flown as Booked (FAB): Mide si la carga llegó a su destino cumpliendo los tiempos y condiciones del servicio contratado. El indicador doméstico se limita exclusivamente al resultado de la operación en Brasil, ya que, durante 2024, el grupo LATAM está migrando el sistema de medición de este indicador a las demás operaciones domésticas, proceso que se completará en 2025.

<sup>7</sup> Transported as Promised (TAP): Evalúa el cumplimiento de todos los hitos del transporte de la carga, incluyendo el FAB, para una visión más integral del servicio. Este indicador se disponibilizó recientemente para el segmento doméstico, por lo que no se cuenta con historial previo.







# EMPLEADOS

**112** QUIÉN HACE A GRUPO LATAM

**115** GESTIÓN DEL TALENTO

**121** DIVERSIDAD E INCLUSIÓN



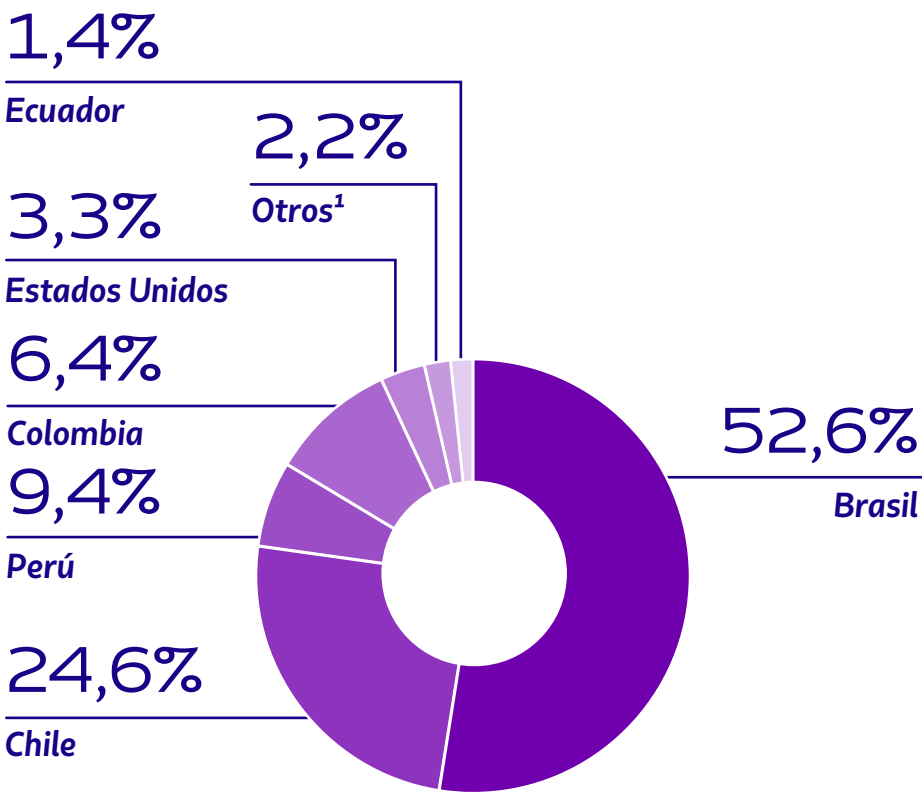


# QUIÉN HACE AL GRUPO LATAM

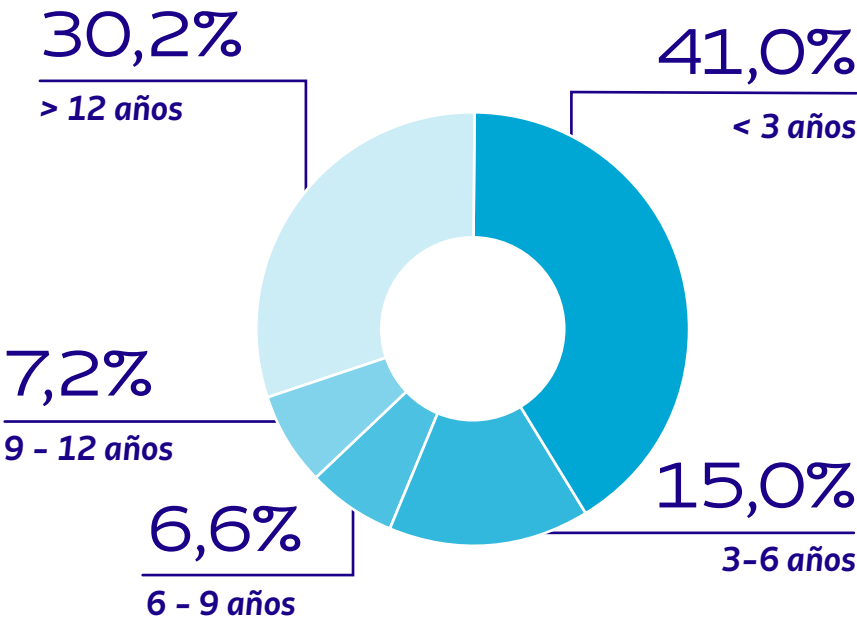
GRI 2-7

|                                                                                     | PAÍS           | HOMBRES | MUJERES |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------|---------|---------|
|    | BRASIL         | 12.875  | 7.472   |
|    | CHILE          | 5.371   | 4.143   |
|    | COLOMBIA       | 1.352   | 1.138   |
|    | ECUADOR        | 346     | 211     |
|    | PERÚ           | 1.916   | 1.703   |
|    | ESTADOS UNIDOS | 946     | 321     |
|  | OTROS          | 440     | 429     |
|  | GRUPO LATAM    | 23.246  | 15.417  |

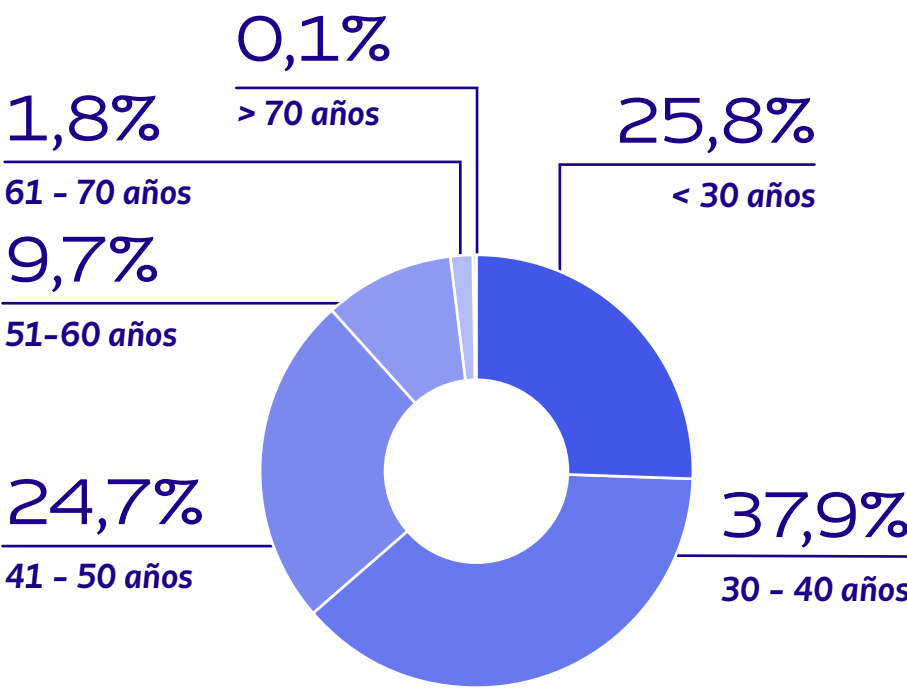
Empleados por país en 2024



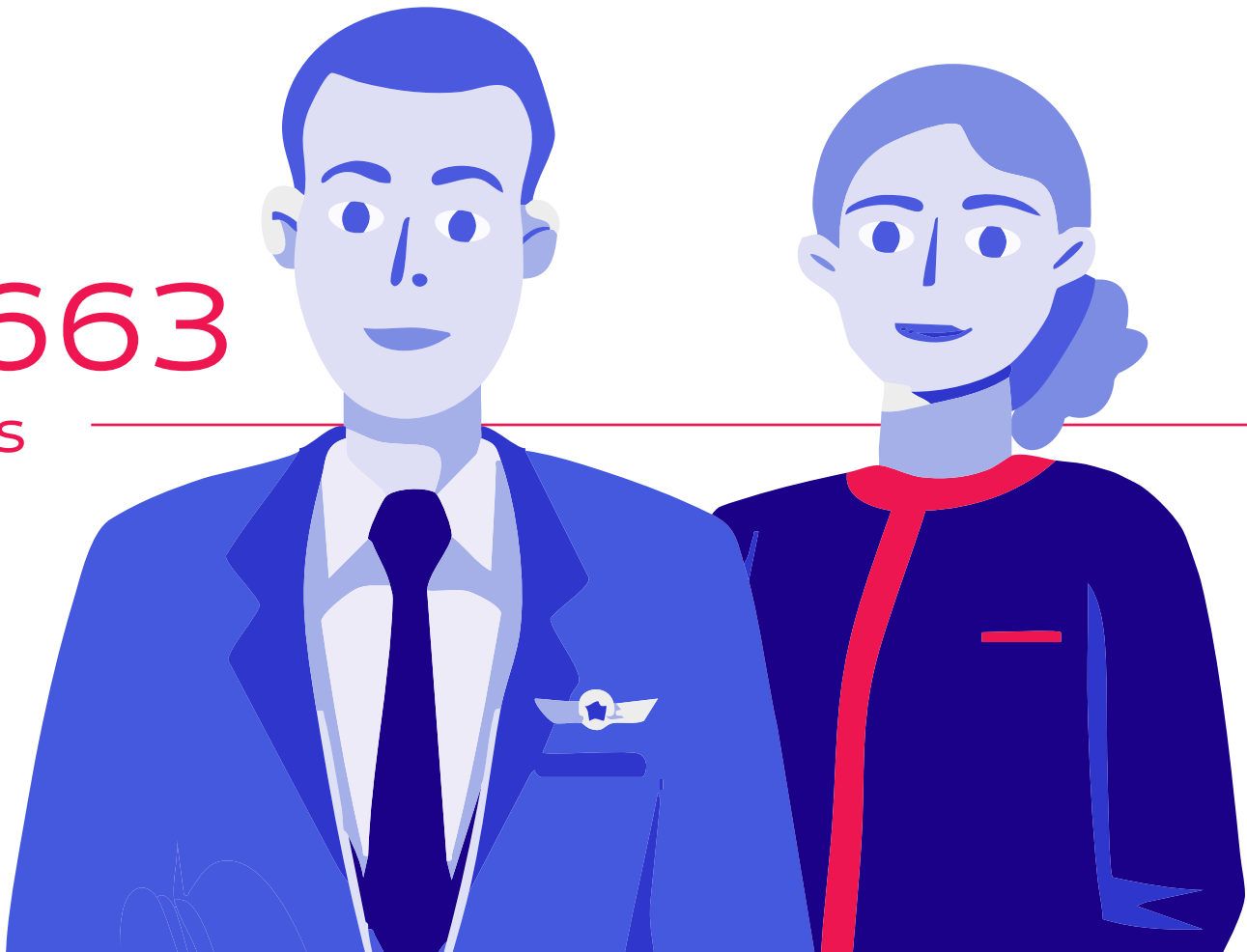
Empleados por antigüedad en 2024



Empleados por rango de edad en 2024



38.663  
personas



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

<sup>1</sup> Se considera: Alemania, Argentina, Australia, Bolivia, Cuba, España, Francia, Italia, México, Nueva Zelanda, Países Bajos, Paraguay, Portugal, Reino Unido y Uruguay.

## CATEGORÍAS FUNCIONALES<sup>2</sup>

**Alta gerencia**  
CEOs  
Vicepresidentes  
Directores

**Gerencia**  
Gerentes sênior  
Gerentes  
Subgerentes

**Jefatura**  
Jefes de área  
Jefes de departamento

**Operario**  
Operaciones de Carga  
Mantenimiento  
Aeropuerto  
Centro de Control de Operaciones

**Fuerzas de venta**  
Operaciones de Venta  
Customer Care

**Administrativo**  
Actividades de soporte y con rol general

**Otros profesionales**  
Mando medio en actividades de soporte

**Otros técnicos**  
Tripulantes de mando  
Tripulantes de cabina

<sup>2</sup> Grupo LATAM no cuenta con empleados de la categoría "Auxiliar" definida por la NCG chilena N°519.



## PERSONAS: EL MOTOR DEL GRUPO LATAM

### GRI 3-3

La gestión de personas es uno de los procesos más relevantes para las empresas del grupo LATAM al ser los empleados quienes hacen posible la misión de conectar la región con el mundo, disponibilizando su amplia red para el transporte de carga y pasajeros.

En esa labor, las empresas del grupo LATAM consideran prácticas estructuradas de capacitación y promoción profesional que responden a las transformaciones y tendencias de los mercados laborales de los países en que operan. Asimismo, contemplan el diálogo y la cercanía entre el personal y la dirección de cada empresa, como factores importantes para reforzar el compromiso conjunto con la ejecución de la estrategia de negocios y hacer a las empresas del grupo LATAM cada vez mejores.

En esencia, el equipo de Personas del grupo LATAM actúa como un socio estratégico que potencia el éxito del negocio al maximizar el talento humano, cuidar y fomentar la productividad individual, y fortalecer la cultura organizacional. El área es liderada a nivel global por el vicepresidente de Personas, quien tiene la responsabilidad de coordinar la alineación estratégica y operativa de las políticas, iniciativas y prácticas relacionadas con los empleados en todos los países donde el grupo LATAM tiene presencia.

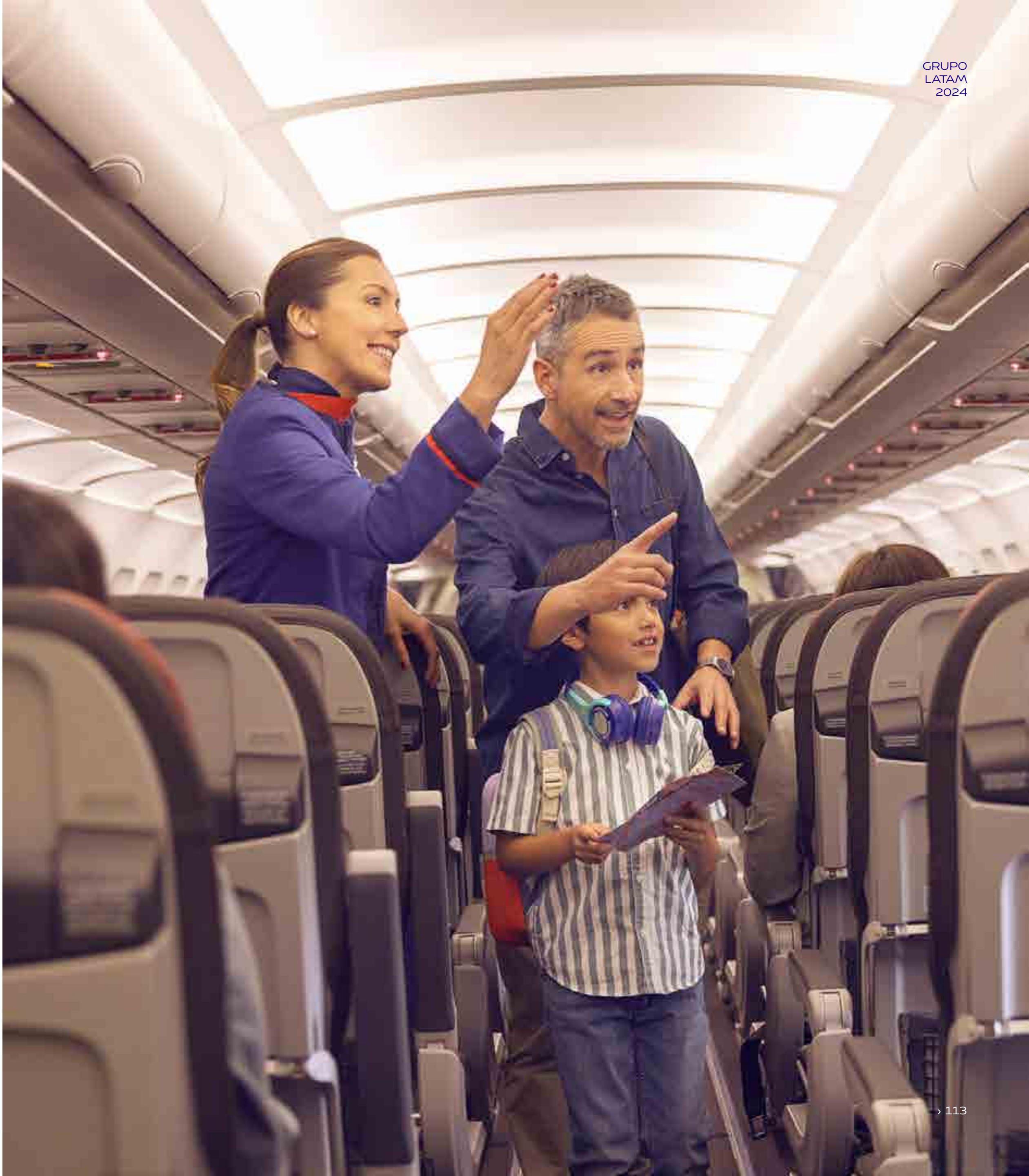
El grupo LATAM mantiene espacios formales de revisión, colaboración y toma de decisiones. Este enfoque se implementa a través de dos reuniones semanales en las que participan el vicepresidente de Personas, los responsables de funciones corporativas

de Personas y los líderes de esta área en cada país. Dichas instancias aseguran la coordinación, coherencia y alineación de las acciones y estrategias relacionadas con los empleados en todos los niveles de la organización.

Además, el equipo de Personas del grupo LATAM tiene como objetivo principal alinear el talento humano con los objetivos estratégicos del negocio. Esto incluye atraer y retener a los mejores colaboradores, promover su desarrollo mediante programas de formación y liderazgo, y fomentar un entorno laboral motivador que impulse el compromiso y la productividad, mientras se mantiene una base de costos laborales que garantice la competitividad.

### *Más Justos, Empáticos, Transparentes y Simples (JETS).*

El grupo LATAM se desarrolla con una preocupación genuina por las personas en un ambiente de trabajo justo, empático, transparente y simple. En esa línea, se guía por los principios "JETS".







FORTALECIENDO EL VÍNCULO

GRI 3-3

Diálogo continuo

La agenda de diálogos del grupo LATAM abarca encuentros liderados por el área de Recursos Humanos y directivos de diversas áreas, abordando temas como liderazgo, sostenibilidad y gestión del talento, entre otros. Estas instancias buscan fortalecer la alineación estratégica, fomentar la empatía con los colaboradores y recopilar ideas que enriquezcan la gestión de personas.

Además, el grupo LATAM mantiene otras iniciativas que refuerzan este diálogo continuo:

- **LATAM News:** Reunión o junta semanal entre líderes y sus equipos.
- **Ampliados:** Reuniones periódicas conducidas por los vicepresidentes.
- **Acompañamiento 1 a 1:** Conversaciones específicas entre el empleado y su líder, para apoyar el proceso de formación y desarrollo profesional individual.

Es importante destacar que los líderes reciben una formación integral para gestionar sus equipos de manera alineada con el modelo de liderazgo establecido por el grupo LATAM. En este sentido, su desempeño es evaluado mediante el Índice de Liderazgo y el Barómetro, herramientas que incorporan variables clave para monitorear el progreso hacia los objetivos de simplicidad y transparencia, además de asegurar el cumplimiento de prácticas esenciales como proporcionar feedback oportuno, realizar reuniones de equipo y 1 a 1, y reconocer los logros.

Igualmente, los equipos tienen la oportunidad de evaluar a sus líderes, aportando una perspectiva valiosa sobre su desempeño. De esta manera, en el grupo LATAM se refuerza el papel fundamental de los líderes como impulsores del desarrollo y la cohesión organizacional.

Salud organizacional

En 2024, el grupo LATAM alcanzó su mejor resultado histórico en el Índice de Salud Organizacional de McKinsey & Company (OHI, por sus siglas en inglés), una encuesta que la organización aplica desde hace una década y que evalúa temas de clima y motivación laboral. Los 79 puntos obtenidos superan en un punto la última evaluación realizada en 2023, posicionando al grupo LATAM entre las empresas con mejor salud organizacional del mundo.

Por su parte, los resultados de 2024 también se destacaron por una participación voluntaria récord en la encuesta, ya que un 80% de la dotación total respondió, lo que corresponde a más de 29 mil respuestas al momento de la consulta.

Cabe señalar que la encuesta mencionada cuenta con preguntas que evalúan diferentes focos estratégicos para el grupo LATAM, como el liderazgo, la adaptación tecnológica, Diversidad e Inclusión (D&I) y la experiencia del empleado, que contempla sentido y/o propósito, además de seguridad psicológica, entre otras.

Evaluación de satisfacción de empleados (eNPS) 2024

La encuesta (eNPS, por sus siglas en inglés), mide el compromiso y la satisfacción en una escala de 0 a 10. Cada mes, esta encuesta se distribuye aleatoriamente a una muestra representativa de 5.000 empleados del grupo LATAM. El eNPS permite evaluar las condiciones de los empleados, medir su bienestar y determinar si recomendarían la empresa como un buen lugar para trabajar.

Para el año 2024, el resultado del eNPS fue de 81 puntos, con una meta asociada de 80 puntos.



# GESTIÓN DEL TALENTO

NCG 519: 5.8.I, 5.8.III, 5.8.IV CAPACITACIÓN Y BENEFICIOS  
GRI 404-1 Y 403-5

## CAPACITACIÓN

Las políticas de capacitación del grupo LATAM establecen los principios y directrices que orientan los procesos de desarrollo de habilidades y conocimientos en las diferentes áreas operativas, asegurando el cumplimiento de los requerimientos y regulaciones aplicables de cada país donde opera. Estas políticas abarcan aspectos como alcance y responsabilidades, programas de formación, periodicidad, actualización de contenidos, infraestructura, y selección y formación de instructores.

A través de estos programas, se abordan una amplia variedad de temas clave, como seguridad operacional y laboral, Diversidad e Inclusión (D&I), liderazgo, habilidades comerciales, atención al cliente, servicio a bordo, emergencias, primeros auxilios, prevención de riesgos, mercancías peligrosas, factores humanos, especialidades técnicas para el mantenimiento aeronáutico, procedimientos internos del grupo LATAM y el Código de Conducta (Compliance).

Cabe precisar, que el grupo LATAM mantiene un programa obligatorio de sensibilización y capacitación para la identificación y gestión de sesgos, el uso de lenguaje inclusivo y la promoción de la seguridad psicológica. Asimismo, dispone de un mecanismo socializado y de acceso universal para denunciar y resolver potenciales situaciones de discriminación y/o

acoso. (Ver más en la sección de Canal Confidencial, en el capítulo de “Gobierno Corporativo”).

Con este enfoque, durante 2024, el grupo LATAM destinó US\$12.745.440 (equivalentes a CLP\$12.700.321.142) en actividades de capacitación profesional para sus equipos, lo que representa un 0,10% de los ingresos operacionales.

En tanto, 36.399 personas fueron capacitadas (lo que equivale al 94,1% de la plantilla total) en áreas clave. De esta manera, se alcanzaron un total de 1,6 millones de horas de formación, con un promedio de 46,4 horas por empleado.

## PROGRAMAS DE CAPACITACIÓN

En 2024, el grupo LATAM desarrolló diversos programas de capacitación que generaron un impacto tangible en el desarrollo del negocio y que implicaron beneficios cuantitativos claros para la organización. Entre ellos:

### Prácticas de Seguridad a través de Realidad Virtual:

Este programa tiene como objetivo actualizar y optimizar la formación de los tripulantes de cabina a través del uso de tecnología de Realidad Virtual (VR, por sus siglas en inglés). Esta herramienta permite una capacitación más inmersiva, efectiva

y estandarizada, al recrear situaciones críticas de seguridad y procedimientos de emergencia en un entorno controlado y realista. De este modo, se superan las limitaciones de los métodos tradicionales de entrenamiento.

Cabe destacar que el programa contó con una participación equivalente al 19% del total de horas de formación (FTE), lo que refleja su importancia estratégica dentro del plan global de capacitación del grupo LATAM.

### Revalidación de servicio para Contact Center y tripulantes de cabina:

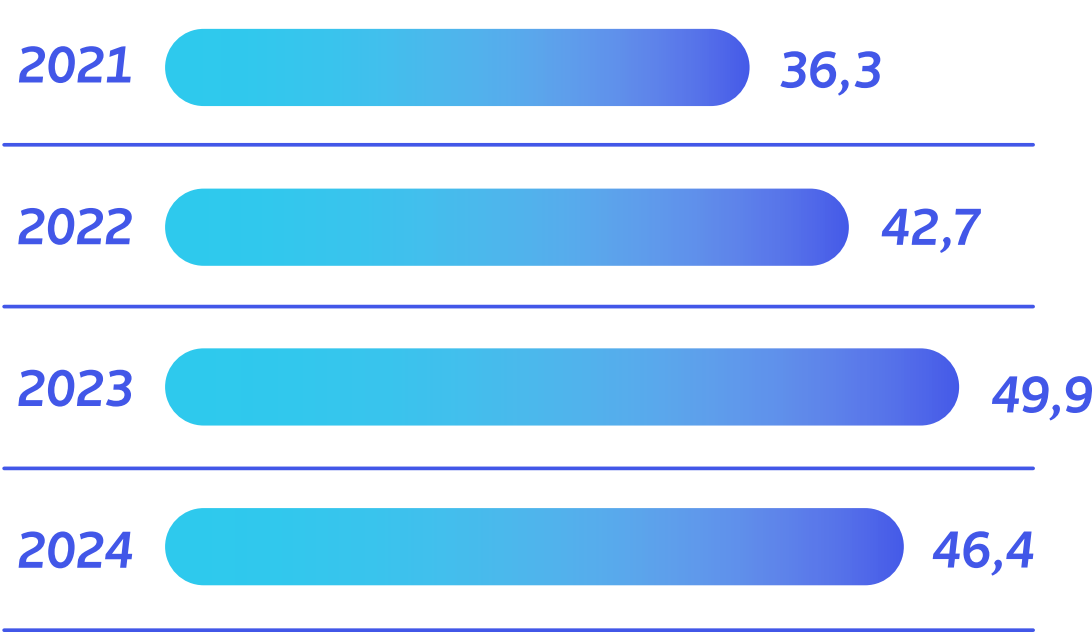
El objetivo principal de este taller fue alinear y reforzar la cultura de hospitalidad y las competencias de servicio al cliente en los equipos de Contact Center y tripulantes de cabina. El programa, centrado en desarrollar habilidades clave en áreas como comunicación efectiva, manejo de conflictos y empatía, tuvo el fin de garantizar que los clientes reciban una experiencia excelente y memorable en todos los puntos de contacto con la compañía.

Es importante señalar que la participación de los equipos en este programa fue del 100% en Contact Center y del 95% en tripulantes de cabina, lo que resalta el compromiso del grupo LATAM con la mejora continua de la calidad del servicio y la experiencia del cliente.

## Capacitación promedio

NCG 519: 5.8 CAPACITACIÓN Y BENEFICIOS  
GRI 404-1

(h/empleado)



Se alcanzó un total de 1,6 millones de horas de capacitación, con un promedio de 46,4 horas por empleado.



EVALUACIÓN DE DESEMPEÑO

GRI 404-3

El proceso de evaluación del desempeño en el grupo LATAM incluye una sección dedicada a la evaluación de competencias, que se espera sea cumplida de manera global. En este contexto, uno de los comportamientos clave evaluados es el cumplimiento, que forma parte de la competencia denominada "Comportamiento Seguro". En este sentido, se especifica que el individuo

debe demostrar comportamientos alineados con el código de conducta, así como con las políticas y procedimientos que impactan la seguridad del grupo LATAM. Es fundamental que los empleados comprendan que sus acciones tienen un impacto directo sobre los clientes, los procesos, las instalaciones y el medio ambiente.

En el marco del proceso de retroalimentación anual, que se lleva a cabo en los primeros meses del año, se entrega un resumen de la evaluación realizada el año anterior. Durante este proceso, se presenta una calificación o categoría de evaluación, se analizan las fortalezas y oportunidades del desempeño y se acuerda un plan de acción para corregir y mejorar las

áreas identificadas. De este modo, se busca que los empleados logren un rendimiento aún más destacado en el año siguiente.

98% de los empleados sujetos al proceso fueron parte de la evaluación de desempeño 2024.

TIPOS DE EVALUACIÓN DE DESEMPEÑO EN 2024

Por objetivos

Anualmente, las empresas del grupo LATAM llevan a cabo un proceso de evaluación del desempeño basado en objetivos, alineados con las competencias diferenciadas por segmento. Este proceso involucra a ejecutivos, mandos intermedios, supervisores y áreas operacionales de cabina y aeropuertos. Está diseñado para contribuir al desarrollo de cada empleado y del capital humano dentro de cada una de las organizaciones.

Este proceso también incluye un enfoque sistemático en el que los empleados tienen objetivos predefinidos y medibles, los cuales se establecen de manera colaborativa al menos una vez al año con su jefe directo y se siguen de manera rutinaria a lo largo del período evaluado.

Multidimensional (360°)

El grupo LATAM utiliza una herramienta llamada Barómetro, la cual consiste en una encuesta con 28 preguntas enviada a los empleados para que evalúen a su líder y equipo. De esta manera, todos los líderes con tres o más reportes directos (aproximadamente 2.000 líderes) fueron evaluados. Además, la evaluación estuvo disponible para 30.000 empleados.

Este proceso no solo permite medir el desempeño de los líderes dentro del contexto de sus equipos, sino que también se extiende a la evaluación de los objetivos del departamento o la empresa, recibiendo retroalimentación de sus compañeros, subordinados directos y otros empleados, proporcionando una vista de 360 grados del desempeño del empleado. Asimismo, se incluye retroalimentación de clientes o externos. Cabe destacar que este proceso se lleva a cabo dos veces al año.

Por equipos

En las áreas tecnológicas, el grupo LATAM aplica el modelo de talento digital. Esta evaluación tiene como objetivo principal la observabilidad aumentada, permitiendo que los líderes reciban retroalimentación a través de la observación de otros sobre sus equipos. Los líderes evaluados son examinados desde una perspectiva Top-Down (por su líder y sus pares del mismo nivel), Bottom-Up (por sus reportes directos) y 360 grados (por cualquier persona que interactúe con ellos, proporcionando observabilidad parcial).

Además, este sistema incorpora una evaluación que considera a los empleados como parte de un equipo, en lugar de solo como individuos. Se establecen objetivos tanto para el equipo como para los empleados individualmente, y se aplica una ponderación entre la revisión individual y la revisión del equipo, lo que permite una visión más completa del desempeño en el contexto grupal. Este proceso de evaluación también se lleva a cabo dos veces al año.

Conversaciones ágiles

Este método aplica la misma metodología de Talento Digital utilizada en las áreas tecnológicas, y la evaluación se realiza dos veces al año. No obstante, también se complementa con un enfoque más ágil para gestionar el rendimiento y el desarrollo de los empleados a lo largo del año.

Este enfoque, que es no estructurado, implica conversaciones regulares y retroalimentación continua, en lugar de limitarse a evaluaciones anuales o semestrales. En consecuencia, en este modelo, la gestión del rendimiento no se centra únicamente en el resultado final (como una calificación o evaluación anual), sino en el proceso para llegar a ese resultado. Esto incluye, por tanto, la revisión constante de los objetivos y la identificación de barreras que puedan obstaculizar un rendimiento efectivo.





## PLAN DE SUCESIÓN

### NCG 519: 3.6.X GESTIÓN DE RIESGOS

Las filiales del grupo LATAM cuentan con un Plan de Sucesión que identifica a posibles candidatos internos y externos para ocupar cargos clave, como el de gerente general (CEO, por sus siglas en inglés) y los principales ejecutivos. Este plan, que se actualiza anualmente, se revisa con prioridad en caso de la salida de algún ejecutivo crítico, con el fin de tomar decisiones informadas sobre el reemplazo.

En el caso específico de la vacante de CEO, el Directorio de LATAM Airlines Group S.A. será responsable de seleccionar a su sucesor, basándose en la recomendación del Comité de Liderazgo.

Por otro lado, para algunos de los posibles sucesores, se implementan planes de desarrollo específicos, con el objetivo de prepararlos de manera óptima para asumir responsabilidades de mayor jerarquía dentro del grupo LATAM.

## CONTRATACIONES Y ROTACIÓN

### NCG 519: 3.1.VII MARCO DE GOBERNANZA GRI 401-1

El grupo LATAM es una organización multicultural y diversa, donde las necesidades técnicas para cada rol y nivel organizacional son las únicas que prevalecen a la hora de definir y medir el talento necesario para su selección.

A lo largo de 2024, LATAM Airlines Group S.A. contrató a 6.827 personas, lo que resultó en una tasa de

contrataciones del 17,6%. Por otro lado, la tasa de rotación fue un 9,8%, cifra que fue inferior a la de 2023 (10,8%). En tanto, la tasa de rotación voluntaria fue de 3,6%, mejorando también en relación con el 4,4% del periodo de 2023.

Cabe precisar que el grupo LATAM gestiona la atracción y selección de talento de manera estratégica a través de procesos estandarizados, liderados por el equipo de Selección. Estos incluyen el levantamiento de perfiles de cargo en conjunto con las jefaturas o líderes, considerando requisitos específicos como certificaciones, nivel educativo, experiencia, habilitaciones técnicas, idiomas y licencias, además de habilidades y competencias clave para cada posición.

Asimismo, el equipo de Selección aporta conocimiento del mercado de talento y trabaja en la mitigación de sesgos que podrían afectar la atracción y selección de perfiles diversos, priorizando un enfoque basado en habilidades por sobre trayectorias tradicionales.

Por su parte, el área de Compensaciones contribuye mediante un análisis de puestos para definir el rango salarial y evaluar el nivel de decisión, coordinación e influencia de cada rol dentro del grupo LATAM.

Este enfoque integral no solo amplía el acceso a oportunidades, sino que también garantiza un proceso de selección alineado con las necesidades del negocio y las mejores prácticas de Diversidad e Inclusión.





Nuevas contrataciones y rotación de personal en 2024

GRI 401-1

|                                 | NÚMERO DE PERSONAS<br>CONTRATADAS | NÚMERO DE SALIDAS (ROTACIÓN) <sup>1</sup> |
|---------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------------|
| LATAM Airlines Brasil           | 3.563                             | 1.906                                     |
| LATAM Airlines Chile            | 1.613                             | 822                                       |
| LATAM Airlines Colombia         | 493                               | 287                                       |
| LATAM Airlines Ecuador          | 111                               | 51                                        |
| LATAM Airlines Perú             | 408                               | 354                                       |
| Oficina Regional Estados Unidos | 522                               | 272                                       |
| Otros <sup>2</sup>              | 117                               | 79                                        |
| Grupo LATAM                     | 6.827                             | 3.771                                     |

<sup>1</sup> Total de empleados que dejaron su cargo voluntariamente, por despido, jubilación o fallecimiento en servicio.

<sup>2</sup> Se considera: Alemania, Argentina, Australia, Bolivia, Cuba, España, Francia, Italia, México, Nueva Zelanda, Países Bajos, Paraguay, Portugal, Reino Unido y Uruguay.

CONTRATACIONES INTERNAS

En 2024, un 76,0% de las posiciones vacantes fueron cubiertas con candidatos internos.

Con el objetivo de fomentar el desarrollo profesional y la movilidad interna, el grupo LATAM publica todas las vacantes disponibles dentro de la organización a través de sus canales de comunicación interna. De esta manera, cualquier empleado que cumpla con los requisitos del cargo puede postularse.

Además, en la sección 'Trabaja con Nosotros' de la página web de LATAM, se encuentran disponibles todas las posiciones que la compañía busca cubrir a nivel global.





**BENEFICIOS**

**NCG 519: 5.7 PERMISO POSTNATAL Y 5.8 CAPACITACIÓN Y BENEFICIOS**

**GRI 401-2 Y 401-3**

Las filiales del grupo LATAM ofrecen a sus empleados una variedad de beneficios adicionales que no están incluidos en la remuneración. Entre ellos se encuentran:

**Gestión del estrés en el lugar de trabajo<sup>1</sup>**

El Programa de Bienestar del grupo LATAM se enfoca en la gestión del estrés en el entorno laboral y en la promoción del bienestar integral de sus empleados. En este sentido, consta de cuatro componentes principales: 1) Conociéndonos, que busca fomentar las conexiones entre los empleados; 2) Club de Viajes, que ofrece consejos prácticos para los viajes; 3) Consejos de Bienestar, orientados a mejorar la salud mental, emocional y física; y 4) Club LATAM, que brinda descuentos a empleados y sus familias en diversas categorías.

Este programa es accesible a través del Portal LATAM y RH Connect, lo que facilita su disponibilidad y alcance dentro del grupo LATAM.

**● Conociéndonos**

Esta sección ofrece la oportunidad de conocer y conectarse mensualmente con diferentes personas del grupo LATAM. Cada mes, se publican los perfiles de hasta dos personas por país.

**● Club de Viajes**

En esta sección se pueden consultar las presentaciones y grabaciones de cada sesión en vivo, en la que, mes a mes, un empleado del grupo LATAM presenta un nuevo destino del mundo. A través de su experiencia, comparte los mejores consejos y recomendaciones para inspirar a otros a explorar sin límites, conectando con el beneficio Staff Travel.

**● Consejos de bienestar**

Un espacio donde, cada mes, se comparten datos útiles y artículos diseñados para promover el bienestar, el autocuidado y la salud mental de los empleados del grupo LATAM y los suyos.

**● Club LATAM**

Red exclusiva de descuentos y promociones para los empleados del grupo LATAM y los suyos, que ofrece una amplia variedad de beneficios en todos los países y en más de diez categorías, tales como Hotelería y Turismo (con importantes cadenas hoteleras), Gastronomía, Salud y Fitness, Educación y Capacitación, entre otras. De hecho, como trabajador del grupo LATAM, también es posible acceder a muchos de los descuentos disponibles en otros países, no solo en el de residencia.

**Iniciativas de bienestar y salud**

Cada filial del grupo LATAM gestiona diversas iniciativas para promover la actividad física entre los empleados. Por ejemplo, en Chile, durante el verano, se invita a los trabajadores a participar en

una variedad de actividades deportivas gratuitas organizadas en las instalaciones del grupo LATAM bajo el nombre de Parque LATAM. Esto incluye la reserva de canchas para diversos deportes y la inscripción en clases como Zumba, entrenamiento funcional y spinning, entre otras.

Además, a todos los empleados con contratos indefinidos y a plazo fijo se les proporciona:

**● Seguro de vida<sup>2</sup>**

Conscientes de la importancia de la prevención ante momentos difíciles y del apoyo a los seres queridos, el grupo LATAM ofrece a sus empleados un seguro de vida en la mayoría de los países en los que opera.

**● Seguro de salud<sup>3</sup>**

Dado que la salud de sus empleados es una prioridad para el grupo LATAM, se proporciona un seguro médico privado que cubre, entre otros, prestaciones médicas ambulatorias, hospitalarias, medicamentos y tratamientos. Además, en algunos países como Chile, se incluye telemedicina gratuita en áreas como psicología, nutrición, medicina deportiva, apoyo en enfermedades crónicas, trastornos del sueño, salud sexual y orientación psicológica LGBT+. Asimismo, en Chile, se ofrece un convenio con Colmena para planes colectivos de Isapre, con precios preferenciales y fijos.

**● Seguro de Asistencia Médica en viajes de trabajo fuera del país base<sup>4</sup>**

Con el objetivo de garantizar el bienestar de sus empleados durante el desempeño de sus funciones, el grupo LATAM proporciona un seguro de asistencia

en viajes para cubrir enfermedades y accidentes que puedan ocurrir mientras los trabajadores se encuentren fuera de su país de residencia. Este seguro también se extiende a las tripulaciones, tanto de cabina como de mando, mientras realizan sus labores.

**Opciones de trabajo part-time**

El grupo LATAM ofrece contratos a tiempo parcial para roles específicos, permitiendo a los empleados trabajar menos horas por semana en lugar de los tradicionales contratos a tiempo completo. Este programa está disponible en diferentes países, conforme a las regulaciones locales.

**Teletrabajo**

Todos los empleados de soporte del grupo LATAM tienen la opción de trabajar en modalidad híbrida. Además, algunos roles específicos, como los equipos de TI y Contact Center, pueden trabajar 100% desde casa debido a la naturaleza de sus funciones. El grupo LATAM cubre ciertos gastos asociados con el trabajo híbrido, como los costos de alimentación e internet, de acuerdo con las regulaciones de cada país.

<sup>1</sup> Beneficio aplica a todo tipo de contrato, en todos los países de la operación.

<sup>2</sup> Beneficio 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.

<sup>3</sup> Beneficio 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.

<sup>4</sup> Beneficio disponible en todos los países y a todo tipo de contrato.





05

**Horarios de trabajo flexibles**

En ciertos países y para posiciones específicas, el grupo LATAM ofrece horarios de trabajo flexibles, adaptados a las regulaciones locales. Este beneficio permite a los empleados ajustar sus horarios de inicio y finalización de la jornada laboral, de acuerdo con sus necesidades individuales y dentro de los límites establecidos por cada filial del grupo LATAM.

**Facilidades de cuidado infantil**

Siguiendo las regulaciones de cada país, el grupo LATAM proporciona facilidades de cuidado infantil para las trabajadoras después del período postnatal, o bien ofrece contribuciones para el cuidado infantil como una alternativa para padres que trabajan en turnos o tienen hijos con necesidades especiales de salud.

**Facilidades de lactancia materna**

El grupo LATAM dispone de salas de lactancia en sus lugares de trabajo, proporcionando privacidad, comodidad, almacenamiento e higiene a las madres recientes para extraer leche materna. Este programa está disponible en diferentes países, conforme a las regulaciones locales.

<sup>1</sup> Beneficio aplica a empleados con contrato indefinido y a plazo fijo, a partir de los seis meses de antigüedad en todos los países de operación.

<sup>2</sup> Beneficio disponible para todo tipo de contrato.

<sup>3</sup> Beneficio varía según país (con excepción de Brasil), tipo de préstamo y convenio colectivo.

08

**Permiso de maternidad y paternidad (postnatal)**

El grupo LATAM garantiza permisos de maternidad y paternidad de acuerdo con las regulaciones legales de cada país donde opera, asegurando el bienestar de los empleados durante el período postnatal.

**Permiso remunerado de cuidado familiar más allá del permiso parental**

El grupo LATAM asegura la disponibilidad de permisos remunerados para el cuidado familiar, conforme a las regulaciones legales de cada país, para apoyar a sus empleados en situaciones familiares que requieren atención adicional.

**Beneficio de descuentos en pasajes (Staff Travel)<sup>1</sup>**

Como parte de su propuesta de valor, el grupo LATAM logra que sus trabajadores y los suyos conozcan el mundo por medio del beneficio de pasajes llamado *Staff Travel*. Mediante este, acceden a una cuponera anual en rutas el grupo LATAM para llegar a más de 150 destinos alrededor del mundo, utilizando pasajes sujetos a espacio con 100% de descuento (2), con 90% de descuento (12), con 50% de descuento (12) y pasaje confirmado cuyo descuento y número varía por subnivel. Además, los trabajadores pueden acceder a volar con importantes descuentos ilimitadamente en más de 90 aerolíneas en convenio. Estas cuponeras aplican por cada trabajador y por cada beneficiario registrado acorde a la política del grupo LATAM.

11

**Beneficios especiales del programa de pasajeros frecuente LATAM Pass<sup>2</sup>**

Los empleados registrados en el programa LATAM Pass acceden a beneficios exclusivos que complementan el programa *Staff Travel*, tales como un bono de millas al registrarse, la doble acumulación de millas en la compra de pasajes *Staff Travel*, y la opción de comprar pasajes con millas. Este beneficio está disponible en varios países y se está extendiendo a todos los países en los que opera el grupo LATAM.

**Beneficios especiales en los servicios de tierra que oferta LATAM<sup>2</sup>**

El grupo LATAM también ofrece a sus empleados descuentos y beneficios extras en servicios de tierra disponibles para pasajeros comerciales, como la doble acumulación de millas en hotel y descuento más acumulación de millas en alquiler de autos. Para Chile, Brasil, Perú y Paraguay además aplican descuentos especiales en otros servicios como paquetes turísticos, cruceros, etc.

**Préstamos<sup>3</sup>**

El grupo LATAM ofrece apoyo financiero a sus empleados mediante préstamos, disponibles según las condiciones locales y los convenios colectivos en cada país. Este beneficio está diseñado para ayudar a los trabajadores en diversas situaciones a lo largo de su vida laboral.





# DIVERSIDAD E INCLUSIÓN

NCG 519: 3.1.VI MARCO DE GOBERNANZA Y 5.4.1 POLÍTICA DE EQUIDAD  
GRI 3-3; 405-1

El grupo LATAM aborda la diversidad e inclusión de manera amplia e integrada, formalizando su compromiso con la no discriminación y con la equidad mediante su Política de Diversidad e Inclusión, el Código de Conducta y una Política de Selección, los cuales promueven un ambiente inclusivo y la valoración del talento individual.

## GOBERNANZA

Para llevar a cabo su compromiso, el grupo LATAM cuenta con una estructura clara para la gestión de Diversidad e Inclusión (D&I), liderada por un Encargado de Gestión de Proyectos global de D&I (PMO, por sus siglas en inglés), en coordinación con la vicepresidente de Personas del grupo LATAM. Esta figura asegura la implementación coherente de las políticas y objetivos globales de D&I, en alineación con los lineamientos corporativos y la visión organizacional.

Adicionalmente, hay encargados de ejecutar los planes e iniciativas de D&I. Su rol incluye la coordinación directa con los responsables locales de D&I (focals) en cada país donde operan las empresas del grupo LATAM, así como con las áreas funcionales de las

distintas filiales que colaboran en la implementación de adecuaciones necesarias, garantizando una alineación corporativa en esta materia.

En tanto, en los procesos de reclutamiento y selección, las empresas del grupo LATAM cuentan con el apoyo de fundaciones, organizaciones y consultores especializados para atraer talentos diversos. Además, como lineamiento, garantiza la presentación de candidatos de ambos sexos en las ternas de selección.

Por otro lado, un equipo dedicado se encarga de fomentar, medir y gestionar iniciativas de D&I para promover un entorno de trabajo inclusivo y en constante desarrollo.

## EVALUACIÓN DE INCLUSIÓN: MONITOREO Y MEJORA CONTINUA

El grupo LATAM mide sus avances en inclusión a través de la recolección periódica de la opinión de los empleados de todos los países donde opera, lo que permite analizar las diferentes experiencias y visiones, e identificar oportunidades de mejora sobre el tema. Adicionalmente, una vez al año mide las percepciones de empleados sobre sistemas organizacionales y

experiencia a través de una herramienta administrada por una consultora externa, la cual ha mostrado una tendencia sostenida a la alza.

## CULTURA ORGANIZACIONAL DE D&I

El grupo LATAM busca constantemente fortalecer la diversidad e inclusión, con el objetivo de garantizar que todas las personas que forman parte de la organización puedan aportar plenamente sus capacidades. De hecho, entre las acciones transversales desarrolladas, destacan:

- I. Informar y educar a los empleados para fortalecer la cultura de inclusión.**
- II. Desarrollar el liderazgo inclusivo.**
- III. Levantar información que apoye la toma de decisión y gestión oportuna de las iniciativas de fomento de la Diversidad e Inclusión (D&I).**

**Grupo LATAM aspira a tener en 2030 un equilibrio de género en torno al 40/60 en todos los niveles funcionales.**

Las empresas del grupo LATAM, en su compromiso por promover la D&I, han definido metas específicas que incluyen aumentar la representatividad de mujeres en roles de liderazgo y técnicos, así como incrementar la inclusión de personas con discapacidad en diversos puestos. Además, buscan fomentar la pluralidad en los perfiles profesionales, asegurando que se refleje la diversidad de raza, etnia, generaciones, orientación sexual e identidad de género, entre otros aspectos, presentes en las sociedades donde opera.

En este contexto, y en coherencia con sus compromisos de diversidad que buscan alcanzar para 2030 un equilibrio de género del 40/60 en todos los niveles funcionales, el grupo LATAM ha avanzado significativamente. Así, las empresas del grupo LATAM han logrado incorporar a más mujeres en roles clave como pilotos y mecánicas de mantenimiento, alcanzando una proporción total de 39/60 al cierre de 2024.



Trabajadores por sexo y categoría funcional a 2024<sup>1</sup>

GRI 405-1

NCG 519: 5.1.1 NÚMERO DE PERSONAS POR SEXO

|                     | HOMBRES |                               | MUJERES |                               |
|---------------------|---------|-------------------------------|---------|-------------------------------|
| Alta gerencia       | 0,25%   | <div><div></div></div> 58     | 0,07%   | <div><div></div></div> 11     |
| Gerencia            | 1,87%   | <div><div></div></div> 434    | 1,51%   | <div><div></div></div> 233    |
| Jefatura            | 5,01%   | <div><div></div></div> 1.164  | 4,19%   | <div><div></div></div> 646    |
| Operario            | 51,81%  | <div><div></div></div> 12.043 | 37,74%  | <div><div></div></div> 5.818  |
| Fuerza de venta     | 0,80%   | <div><div></div></div> 185    | 3,75%   | <div><div></div></div> 578    |
| Administrativo      | 1,53%   | <div><div></div></div> 355    | 3,19%   | <div><div></div></div> 492    |
| Otros profesionales | 7,37%   | <div><div></div></div> 1.713  | 7,32%   | <div><div></div></div> 1.128  |
| Otros técnicos      | 31,38%  | <div><div></div></div> 7.294  | 42,23%  | <div><div></div></div> 6.511  |
| Grupo LATAM         | 100%    | <div><div></div></div> 23.246 | 100%    | <div><div></div></div> 15.417 |

<sup>1</sup> Grupo LATAM no cuenta con empleados de la categoría “Auxiliar” definida por la NCG chilena N°519.

EQUIDAD SALARIAL

NCG 519: 5.4.1 POLÍTICA DE EQUIDAD Y 5.4.2 BRECHA SALARIAL  
GRI 405-2

El grupo LATAM implementa políticas y prácticas claras que buscan garantizar una compensación equitativa entre sus empleados, alineada con sus roles y responsabilidades. En este sentido, la política se basa en una metodología de evaluación de cargos que utiliza un sistema de puntos y grados para determinar el peso relativo de cada posición.

Asimismo, el grupo LATAM define escalas salariales por grado a partir de encuestas de mercado, asegurando que cada empleado se ubique dentro del rango salarial establecido para su grado. En esta línea, todas las personas pertenecientes a un mismo grado salarial comparten un rango de renta común, que oscila entre el 80% y el 120% de la banda correspondiente. Sin embargo, el posicionamiento específico de cada empleado dentro de dicha banda depende exclusivamente de factores como la antigüedad, potencial y el desempeño.

Además, el grupo LATAM lleva a cabo una revisión anual de las rentas, basada en el mérito y fundamentada únicamente en el desempeño individual, reafirmando su compromiso con la transparencia y la equidad en la compensación.

Proporción salarial (Mujeres/Hombres)<sup>1</sup>

NCG 519: 5.4.2 BRECHA SALARIAL

GRI 405-2

| 2024                | MEDIA <sup>2</sup> | MEDIANA <sup>3</sup> |
|---------------------|--------------------|----------------------|
| Alta gerencia       | 97%                | 97%                  |
| Gerencia            | 95%                | 97%                  |
| Jefatura            | 95%                | 96%                  |
| Operario            | 92%                | 92%                  |
| Fuerza de venta     | 103%               | 101%                 |
| Administrativo      | 98%                | 98%                  |
| Otros profesionales | 96%                | 98%                  |
| Otros técnicos      | 93%                | 94%                  |
| Grupo LATAM         | 95%                | 95%                  |

Nota: Grupo LATAM no cuenta con empleados de la categoría “Auxiliar” definida por la NCG chilena N°519.

<sup>1</sup> Proporción que el salario bruto por hora de las mujeres representa respecto del salario bruto por hora de los hombres en cada categoría funcional. El salario bruto incluye todas las asignaciones fijas y variables, como salario base, leyes sociales, bonificaciones, comisiones u otros.

<sup>2</sup> Para el cálculo de la media, se considera el promedio de las rentas por país, grado salarial y categoría de antigüedad, excluyendo los datos donde no exista registro en ambos sexos.

<sup>3</sup> Para el cálculo de la mediana, se ordenan de menor a mayor los valores del salario bruto por hora de las mujeres y de los hombres (considerando los grupos por país, grado salarial y categoría de antigüedad y excluyendo los datos donde no exista registro en ambos sexos) y se divide el valor central del primer grupo por el valor central del segundo.





Snapshot

GRI 401-1

|                                                            | 2021   | 2022           | 2023           | 2024           |
|------------------------------------------------------------|--------|----------------|----------------|----------------|
| Total de empleados                                         | 29.114 | 32.507         | 35.568         | 38.663         |
| Tasa de rotación <sup>1</sup>                              | 22,5%  | 11,4%          | 10,8%          | 9,8%           |
| Tasa de rotación voluntaria                                | 5,1%   | 5,7%           | 4,4%           | 3,6%           |
| Promedio de horas de capacitación <sup>2</sup>             | 36,3   | 42,7           | 49,9           | 46,4           |
| Total de personas capacitadas ( % sobre la dotación total) | N/D    | 30,6 mil (93%) | 32,1 mil (90%) | 36,3 mil (94%) |
| Inversiones en capacitación (% sobre los ingresos)         | N/D    | 0,14%          | 0,12%          | 0,10%          |
| ENCUESTA OHI                                               |        |                |                |                |
| Resultado                                                  | 77     | 77             | 78             | 79             |
| Cuartil                                                    | 1      | 1              | 1              | 1              |

<sup>1</sup> Total de empleados que dejaron su cargo voluntariamente, por despido, jubilación o fallecimiento en servicio/ dotación total al 31 de diciembre de 2024.

<sup>2</sup> Horas de capacitación en el año/dotación promedio.

Más información

Perfil de los empleados (sexo, nacionalidad, rango de edad, antigüedad y personas con discapacidad) 273-278.  
Permiso postnatal 281.  
Formalidad laboral (tipo de contrato, tipo de jornada y adaptabilidad laboral) 278-279.  
Libertad de asociación 131.  
Inactividad por paro 279.







## \_COMPROMISO CON LA SOSTENIBILIDAD

- 125** ESTRATEGIA DE SOSTENIBILIDAD
- 132** GESTIÓN AMBIENTAL
- 140** GESTIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO
- 151** ECONOMÍA CIRCULAR
- 159** VALOR COMPARTIDO





# ESTRATEGIA DE SOSTENIBILIDAD

NCG 519: 4.2 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS  
GRI 305-5

En 2021, el grupo LATAM presentó su nueva Estrategia de Sostenibilidad, basada en cuatro pilares fundamentales diseñados para minimizar los impactos sobre el medioambiente y generar valor social, ambiental y económico en los países donde opera. Estos pilares, además, se respaldan en un propósito ambicioso y en planes de trabajo realistas y bien estructurados, que permiten continuar avanzando de manera consistente con la trayectoria que el grupo LATAM aspira a seguir. En esta línea, en su tercer año de implementación, la Estrategia de Sostenibilidad ha evolucionado incorporando los aprendizajes obtenidos, la evidencia científica disponible y las definiciones regulatorias y de políticas públicas que se han adoptado por las autoridades durante este periodo. Considerando lo anterior, el grupo LATAM realizó ajustes a los objetivos de los pilares de gestión del cambio climático y economía circular, manteniendo o elevando el grado de ambición y ajustándose a la evolución del marco regulatorio y de políticas públicas<sup>1</sup>, al análisis de viabilidad y pertinencia de las diversas acciones diseñadas.

En tanto, si bien en los últimos años se ha avanzado en materia de políticas públicas y regulaciones ambientales, aún persisten indefiniciones significativas en materia de acción climática<sup>2</sup> y economía circular. Dada esta incertidumbre, durante los próximos años, los objetivos de la Estrategia de Sostenibilidad

deberán seguir actualizándose para responder a las regulaciones.

## Gobernanza para la Estrategia de Sostenibilidad

El grupo LATAM ha establecido un sólido marco de gobernanza para asegurar el cumplimiento del propósito de su Estrategia de Sostenibilidad. En ese sentido es el Directorio, a través de su Subcomité de Sostenibilidad y Estrategia, quien lidera la toma de decisiones estratégicas y supervisa los resultados de esta área.

Asimismo, anualmente, se realiza una presentación tanto al Comité de Directores como al Directorio, donde se reporta el progreso de la Estrategia, que aborda, entre otros temas, la responsabilidad social del grupo LATAM.

A nivel ejecutivo, la Gerencia de Sostenibilidad, bajo la Dirección de Asuntos Corporativos y Sostenibilidad, es responsable de implementar la estrategia y reportar al Subcomité de Sostenibilidad y Estrategia. En esa línea, se fomenta una colaboración estrecha con los líderes de Asuntos Corporativos y Sostenibilidad de cada país, quienes participan activamente en su desarrollo y mantienen comunicación constante para revisar avances y coordinar acciones. Además, a nivel local la implementación de los programas está soportada por equipos especialistas con competencia técnica en sostenibilidad.

## Pilares de la estrategia de sostenibilidad



GESTIÓN  
AMBIENTAL



GESTIÓN DEL  
CAMBIO CLIMÁTICO



ECONOMÍA  
CIRCULAR



VALOR  
COMPARTIDO



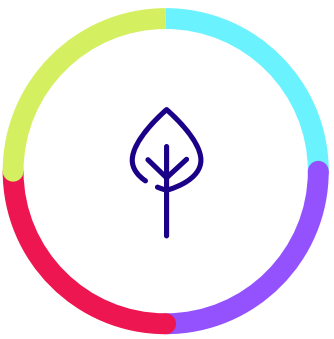
<sup>1</sup> **Gestión del cambio climático:** Reforma Tributaria de Colombia 2022 (Ley 2277 de 2022), cambio de la línea base de CORSIA (Asamblea 41 de la OACI, octubre 2022), establecimiento del Sistema Brasileño de Comercio de Emisiones (Ley nº 15.042 de 2024). **Economía circular:** Normativas asociadas a reducir la producción y consumo de plásticos de un solo uso (Chile, Perú, Colombia, Ecuador, entre otros) (Ej: Ley 21.368 de Chile, Ley 17.261 de 13 de janeiro de 2020 de Sao Paulo Brasil, Ley 30.884 de Perú, etc). Normativas sobre el manejo de residuos de vuelos internacionales (Ej: Decreto 144 de 1996, Ministerio de Agricultura de Chile). Normativas sobre el control sanitario en aeropuertos y aeronaves (Ej: Resolução RDC nº 2, de 08 de janeiro de 2003).

<sup>2</sup> La Ley de Cambio Climático de Colombia no ha sido reglamentada, mientras que la Ley de Cambio Climático en Chile no ha sido reglamentada en su totalidad y hasta el 31 de diciembre de 2024, solo un país ha emitido Ajustes Correspondientes, mecanismo que permite que los créditos de carbono sean utilizados en esquemas de compensación de emisiones internacionales como CORSIA.



PROGRESO DE LA ESTRATEGIA DE SOSTENIBILIDAD

NCG 519: 9. SOSTENIBILIDAD, 9.1 MÉTRICAS SASB



GESTIÓN AMBIENTAL

Aspiración

Mantener y mejorar continuamente el Sistema de Gestión Ambiental (SGA) en todas las operaciones del grupo LATAM bajo el estándar IEnvA de la IATA<sup>1</sup>.

Objetivo 2024

Robustecer la implementación del Sistema de Gestión Ambiental (SGA) al interior del grupo LATAM.

<sup>1</sup> La Evaluación Ambiental de la IATA (IEnvA) es un programa de certificación desarrollado para evaluar de forma independiente el compromiso de las partes interesadas en la aviación, para mejorar continuamente su desempeño ambiental y de sostenibilidad. Se basa en estándares reconocidos a nivel mundial y las mejores prácticas de la industria, incluida la norma del sistema de gestión ambiental ISO 14.001 y la Auditoría de Seguridad Operacional de la IATA (IOSA).

Avances 2024

Recertificación estándar IATA Environmental Assessment (IEnvA) de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés) con la ampliación del alcance en Chile, incorporando el módulo de Energía.

Cumplimiento del 100% de las obligaciones del Sistema de Gestión Ambiental (SGA) y Certificación ISO 14001:2015 sin no conformidades mayores en la base de Miami (Estados Unidos).

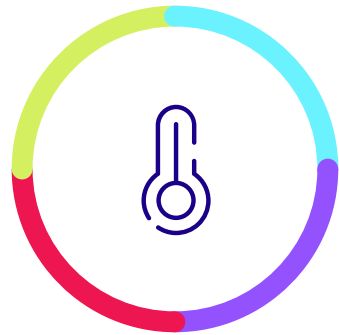
Programa de trabajo conjunto con proveedores críticos en Chile, Brasil, Perú, Colombia y Ecuador.

Estado actual

En el 2024 se fortaleció de manera significativa el Sistema de Gestión Ambiental (SGA) del grupo LATAM, robusteciendo la gobernanza, involucramiento del personal y la capacidad técnica de los equipos. Además se certificaron las operaciones bajo rigurosos estándares internacionales que contribuyen a la mejora continua en el desempeño ambiental.







**GESTIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO**  
SASB TR-AL-110A.2  
GRI 305-5

**Aspiración**

- Alcanzar un crecimiento de emisiones netas cero en emisiones directas (alcance 1) tomando como base el año 2019.
- Reducir y/o compensar el equivalente al 50% de las emisiones domésticas<sup>1</sup> de gases de efecto invernadero (GEI) al 2030, con base en el 2019.
- Alcanzar emisiones netas cero al 2050.

**Objetivo 2024**

Reducir y/o compensar 783.633 toneladas de CO<sub>2</sub>e incluyendo los programas de compensación con clientes.

Desde el lanzamiento de la estrategia de sostenibilidad en 2021, la madurez y entendimiento de la gestión del cambio climático en la industria ha venido evolucionando a un paso acelerado, lo que implica que para mantenernos en la vía adecuada, debemos evaluar el nivel de avance de la industria frente a nuevos desarrollos como la producción de combustibles de aviación sostenibles (SAF, por sus siglas en inglés), particularmente en la región, sus proyecciones y el esquema normativo cambiante<sup>2</sup>. En esta misma línea, las políticas públicas asociadas a esta materia también han ido transformándose. En algunos casos, cambiando las normativas previamente existentes, como en el caso de la Ley 1819 de 2016 que establece el impuesto al carbono en Colombia y que con la reforma tributaria del 2022 cambió el porcentaje de emisiones a las cuales se podía aplicar el mecanismo de no causación (limitando la compensación de emisiones al 50% únicamente). De igual forma, se han desarrollado nuevas normativas, como la Ley N° 14.993, que establece el Programa Nacional de Combustible de Aviación Sostenible (ProBioQAV) para reducir emisiones mediante el uso de SAF y la Ley N° 15.042 de 2024, que introduce el Sistema Brasileño de Comercio de Emisiones, ambas

en Brasil. Bajo este contexto dinámico, el grupo LATAM enmarca su trabajo en gestión del cambio climático.

**Avances 2024**

497.027 toneladas de CO<sub>2</sub>e gestionadas (19,9% por mejoras operacionales, es decir, reducción de emisiones y 80,1% por apoyo a la conservación de ecosistemas estratégicos, principalmente en la Orinoquía colombiana, lo que implica, compensación). La reducción en las toneladas gestionadas se presentó, principalmente debido al cambio normativo que limitó la compensación en Colombia. Por otro lado, a través del programa de compensación del grupo LATAM, sus clientes compensaron un total de 39.314 toneladas de CO<sub>2</sub>e.

**Estado actual**

El grupo LATAM está redefiniendo su enfoque en la gestión del cambio climático, enfocándose en la reducción de emisiones de fuentes móviles aéreas de alcance 1, las cuales representan aproximadamente el 99% de las emisiones directas de la compañía<sup>3</sup>, esto es reducir la cantidad de emisiones de dióxido de carbono por cada pasajero/tonelada transportada (intensidad de emisiones), privilegiando la reducción sobre la compensación. Para esto, el grupo LATAM se encuentra en proceso de redefinición de sus compromisos, los cuales serán anunciados públicamente durante el transcurso del 2025. *Para más información, dirigirse a la sección de “Gestión del cambio climático” de este documento.*

<sup>1</sup> Emisiones domésticas considera emisiones áreas de alcance 1, asociadas al consumo de combustible de todos los vuelos de pasajeros y carga.

<sup>2</sup> Solo un país ha emitido Ajustes Correspondientes, un mecanismo clave para que los créditos de carbono puedan utilizarse en esquemas internacionales de compensación como CORSIA; sin embargo, la oferta actual de aproximadamente 4.5 millones de toneladas de CO<sub>2</sub>e es insuficiente frente a una demanda estimada de 107 a 161 millones de toneladas de CO<sub>2</sub>e entre 2024 y 2026. En este contexto, Brasil ha implementado iniciativas relevantes, como la Ley N° 14.993, que establece el Programa Nacional de Combustible de Aviación Sostenible (ProBioQAV) para reducir emisiones mediante el uso de combustibles de aviación sostenibles (SAF, por sus siglas en inglés), y la Ley N° 15.042 de 2024, que introduce el Sistema Brasileño de Comercio de Emisiones.

<sup>3</sup> Para el cálculo del porcentaje se consideran las emisiones directas, esto es, alcance 1 y 2. No considera el alcance 3.





## ECONOMÍA CIRCULAR

### Aspiración

Alcanzar la eliminación de los plásticos de un solo uso<sup>1</sup>.

Buscar ser cero residuos a rellenos sanitarios<sup>2</sup>.

### Objetivos 2024

Alcanzar la eliminación de los plásticos de un solo uso: Asegurar la adherencia a los lineamientos establecidos e implementar nuevas oportunidades de eliminación.

Buscar ser cero residuos a rellenos sanitarios: Avanzar en el fortalecimiento de los sistemas de gestión de residuos y aumentar el desvío de residuos mediante estrategias de reducción, reuso y reciclaje.

<sup>1</sup> Más información: <https://www.latamairlines.com/cl/es/sostenibilidad/economia-circular>

<sup>2</sup> Ver más en el recuadro “Actualización de metas 2024”, sección de “economía circular”.

<sup>3</sup> Considerando 11.000 toneladas de residuos generados por el grupo LATAM, en base a estudio de línea base del de 2021 por la empresa SGS.

<sup>4</sup> Desvío de residuos considera tanto lo valorizado mediante compostaje y reciclaje, como también lo reutilizado y evitado, sobre el total de residuos sólidos no peligrosos reportados en 2024.

### Avances 2024

Se logró eliminar el 97% de los plásticos de un solo uso en la operación.

Actualización de la evaluación de la viabilidad técnica y operacional frente al desvío de residuos de relleno sanitario, definición de alcance y objetivo para 2027.

Trazabilidad de 47% de los residuos del grupo LATAM<sup>3</sup>.

Desvío de 2.974 toneladas de residuos a relleno sanitario, lo que equivale al 57% del total de residuos reportados. Esto incluye 307 toneladas de reuso y reducción y 2.667 de valorización a través de reciclaje y compostaje.

### Estado actual

Se alcanzó un 97% del objetivo de reducción de los plásticos de un solo uso, continuando con el plan de trabajo del año anterior. El 3% restante corresponde a elementos no reemplazados por restricciones legales, sanitarias u operacionales. Ver más en el recuadro Actualización del objetivo de economía circular.

Frente a al objetivo del 2027, LATAM desarrolló una completa evaluación del potencial de valorización en las principales operaciones de Bogotá (Colombia), Sao Carlos (Brasil), y Santiago (Chile), sumado a la viabilidad técnica y la infraestructura a lo largo de la red del grupo LATAM, ha decidido actualizar su objetivo del 2027, con lo cual aspira alcanzar el desvío del 75% de residuos de relleno sanitario. Ver más en el recuadro Actualización del objetivo de economía circular.



**-97%**  
MENOS PLÁSTICOS  
de un solo uso

**57%**  
DESVÍO DE RESIDUOS  
de relleno sanitario<sup>4</sup>

### Actualización del objetivo de economía circular:

En línea con la evolución de su Estrategia de Sostenibilidad, el grupo LATAM ha realizado ajustes en sus objetivos, equilibrando la ambición con un enfoque más maduro y realista de acuerdo a la viabilidad de su implementación en la región. En su compromiso con la transparencia, este recuadro detalla los antecedentes y análisis de dichas decisiones.

**Cero residuos a 2027:** Se define como objetivo 2027, alcanzar un 75% de desvío de residuos de relleno sanitario. Para esta decisión se ha considerado la evaluación del potencial máximo de valorización de residuos encontrado en las operaciones del grupo LATAM, tomando como base la caracterización realizada en las instalaciones de Bogotá (Colombia), Sao Carlos (Brasil), y Santiago (Chile). Sumado a lo anterior, el porcentaje de residuos para los cuales aún no se cuenta con una solución técnica y viable en el mercado y el estado actual de las instalaciones del grupo LATAM, donde en varios casos, aún a nivel municipal o aeroportuario no se dispone de sistemas de gestión de residuos que permitan integrarse.





VALOR COMPARTIDO

Aspiración

Disponer de la conectividad, capacidad y velocidad de las operaciones de pasajeros y carga para el beneficio de las comunidades en Latinoamérica bajo tres frentes de acción:

Salud  
Medio Ambiente  
Catástrofes naturales

Objetivos 2024

Fortalecer la red de alianzas estratégicas del programa Avión Solidario.

Robustecer la estructura del programa Avión Solidario.

Avances 2024

47 alianzas con organizaciones, fundaciones y entidades gubernamentales en cinco países.

Cerca de 5.000 pacientes, profesionales, voluntarios y especialistas transportados gratuitamente.

Cerca de 745 toneladas de carga transportadas gratuitamente en favor de causas sociales y ambientales.

Estado actual

Se establecieron los pilares de trabajo del programa Avión Solidario: Gestión, comunicación, relacionamiento y conexión transversal del grupo LATAM.

Se incorporó el desarrollo de una metodología para medir el impacto social y ambiental del programa (Social Return of Investment).



47

ALIANZAS CON ORGANIZACIONES, FUNDACIONES  
Y ENTIDADES GUBERNAMENTALES  
en 5 países

4.877

PACIENTES, PROFESIONALES, VOLUNTARIOS Y  
ESPECIALISTAS TRANSPORTADOS GRATUITAMENTE.

745

TONELADAS DE CARGA TRANSPORTADAS GRATUITAMENTE  
en favor de causas sociales y ambientales.



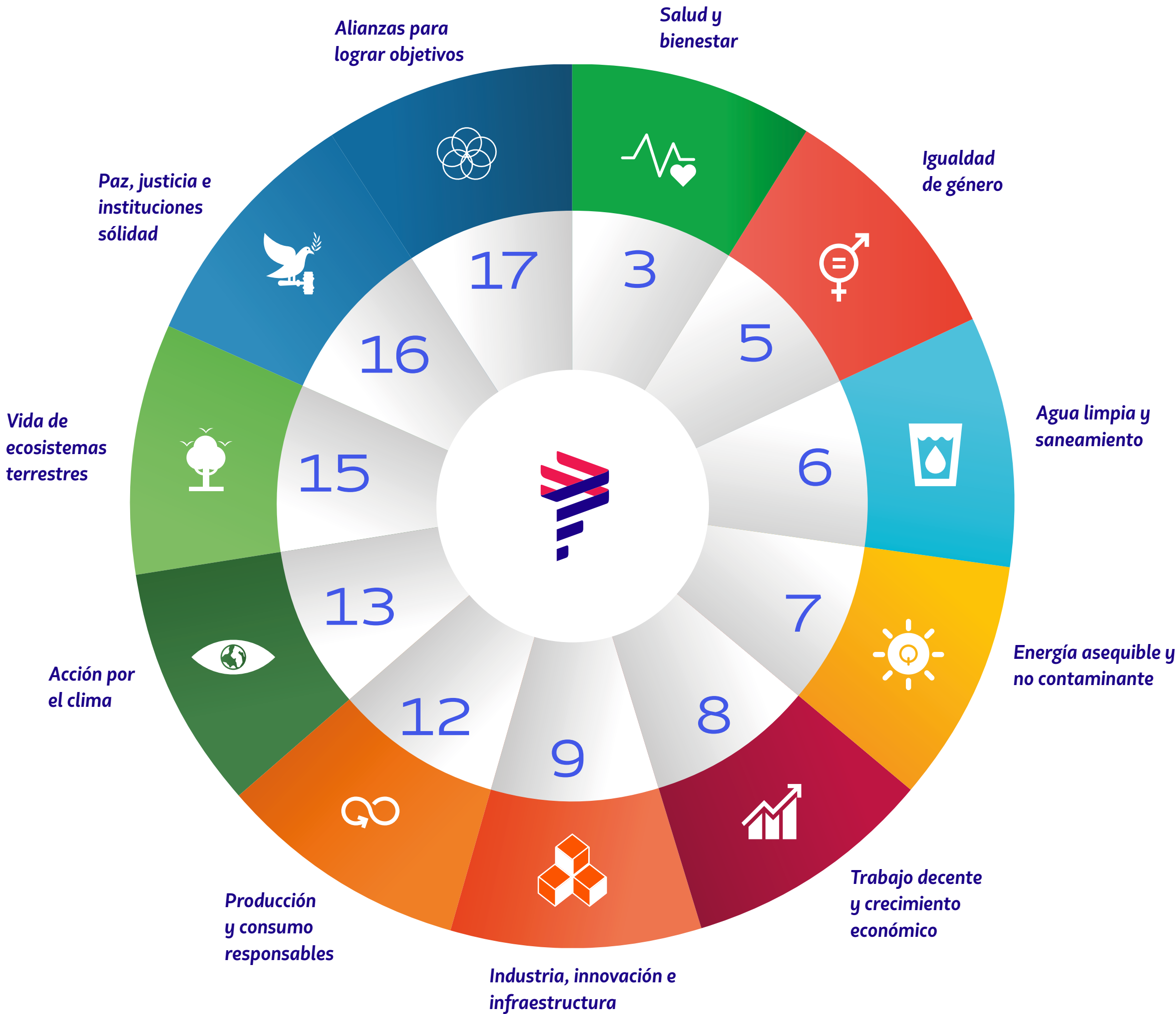
### PROGRAMA EMBAJADORES DE SOSTENIBILIDAD

Con el fin de integrar a nuestros colaboradores a la estrategia, el grupo LATAM cuenta con un programa de Embajadores de Sostenibilidad, lo cual contribuye también a potenciar los resultados de las iniciativas implementadas. Actualmente, hay más de 700 colaboradores activos en los 5 países donde cuentan con sus principales operaciones domésticas.

### OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE (ODS)

NCG 519: 4.2 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS  
GRI 2-23

El grupo LATAM está comprometido con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) para el 2030 que fueron establecidos por las Naciones Unidas en 2015. En ese sentido, los pilares de la Estrategia de Sostenibilidad contribuyen principalmente en once de ellos.





## DERECHOS HUMANOS

NCG 519: 2.1. MISIÓN, VISIÓN, PROPÓSITO Y VALORES,  
3.1.II MARCO DE GOBERNANZA, 4.4 OBJETIVOS  
ESTRATÉGICOS  
GRI 2-23 Y 3-3

Con el propósito de generar valor social, ambiental y económico, el grupo LATAM asumió en 2018 **un compromiso público de respeto a los Derechos Humanos**. Este documento detalla los diez principios que deben guiar la conducta de sus empleados, colaboradores y terceros. Entre ellos, destacan el rechazo al trabajo infantil, forzoso o en condiciones similares a la esclavitud, así como a cualquier forma de discriminación, acoso moral, físico o sexual. Asimismo, reafirma su compromiso con la libertad sindical, la salud y seguridad laboral, una remuneración justa, condiciones de trabajo dignas y la promoción de la igualdad sin distinción de género, raza, edad, orientación sexual, religión o nacionalidad.

Este compromiso se elaboró siguiendo lineamientos internacionales como la Declaración Universal de los Derechos Humanos de las Naciones Unidas, la Carta Internacional de Derechos Humanos de las Naciones Unidas, y los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Además, establece las consecuencias previstas ante cualquier incumplimiento.

Cabe precisar que, si bien el grupo LATAM no cuenta actualmente con políticas específicas sobre derechos indígenas o protección del patrimonio cultural, de momento no se han identificado en sus operaciones impactos a las comunidades indígenas o al patrimonio cultural. Así también, el grupo LATAM se encuentra en proceso de desarrollo de monitoreos constantes

de sus riesgos e impactos ambientales, sociales y de gobernanza (ASG) evaluando así también la posibilidad de creación y/o ajuste de procesos internos que respondan a estas necesidades.

En este contexto, el grupo LATAM dispone de un canal de ética accesible para todas las personas que interactúan con la organización, incluidos directores, empleados y grupos de interés. Este canal, supervisado continuamente por el área de Compliance, permite detectar posibles vulneraciones a los Derechos Humanos. En caso de confirmarse una denuncia, se implementan planes de acción para los individuos y grupos afectados, que pueden incluir capacitaciones, retroalimentación, suspensiones, terminaciones de contratos, acciones legales u otras medidas pertinentes. **Ver más en Directrices Corporativas (página 55).**

Adicionalmente, el grupo LATAM cuenta con procedimientos internos que incluyen medidas de mitigación para prevenir situaciones de riesgo y procesos de remediación en casos necesarios.

## PARTICIPACIÓN EN EL PACTO GLOBAL DE LAS NACIONES UNIDAS

El grupo LATAM forma parte del Pacto Global de las Naciones Unidas, una iniciativa que promueve la adopción de valores fundamentales en derechos humanos, relaciones laborales, medio ambiente y lucha contra la corrupción dentro de las prácticas empresariales. Sin embargo, no ha adherido formalmente a los Principios Rectores sobre Derechos Humanos y Empresas de las Naciones Unidas.





# GESTIÓN AMBIENTAL

El grupo LATAM orienta su pilar de gestión ambiental bajo la **Política de Seguridad, Calidad, Salud y Medio Ambiente**. Este documento público se revisa anualmente y dentro de sus compromisos se encuentran: cumplir con la legislación ambiental vigente, acuerdos internacionales y/o cualquier otro compromiso suscrito voluntariamente por alguna empresa del grupo LATAM en términos de Seguridad Operacional, Seguridad para la Protección de la Aviación Civil, Calidad y Medio Ambiente, donde se incluyen aspectos ambientales como el consumo de energía y agua, emisiones GEI, prevenir la contaminación, entre otros.

Por lo tanto, el enfoque principal del pilar de gestión ambiental es asegurar el cumplimiento de las regulaciones ambientales aplicables, al mismo tiempo que se gestionan los riesgos y las oportunidades relacionadas con las actividades y procesos del grupo LATAM.

Para enfrentar de manera ágil un entorno cambiante, el grupo LATAM ha implementado un Sistema de Gestión Ambiental (SGA), diseñado para mejorar el desempeño ambiental y cumplir con las normativas vigentes, que se caracteriza por ser transparente, auditable y certificado.

En esta línea, el grupo LATAM implementa su Sistema de Gestión Ambiental (SGA) bajo el estándar IATA Environmental Assessment (IEnvA) de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas

**El enfoque principal del pilar de gestión ambiental es asegurar el cumplimiento de las regulaciones ambientales aplicables, al mismo tiempo que se gestionan los riesgos y las oportunidades relacionadas con las actividades y procesos del grupo LATAM.**

en inglés), en el cual nueve operadores de pasajeros y carga en Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú están certificados con alcance Corporate Activities, Flight Operations and Maintenance.

## RECERTIFICACIÓN IENVA E ISO 14001

En noviembre de 2024, se llevó a cabo una auditoría externa para la recertificación en este estándar, manteniendo el alcance de actividades administrativas, operaciones de vuelo, y revisión, mantenimiento y reparación de aeronaves en nueve operadores de sus mercados locales. Esta recertificación también incluyó la incorporación del módulo de energía del estándar IEnvA de la IATA para los tres operadores

de la filial de Chile, lo que refuerza el compromiso del grupo LATAM con la mejora continua en la gestión ambiental.

De manera adicional, el grupo LATAM logró la recertificación ISO 14001:2015 en su filial de Miami en Estados Unidos, con alcance a los servicios de transporte aéreo de carga y mantenimiento de sus aeronaves incluido actividades corporativas y administrativas (ORG, por sus siglas en inglés), actividades de mantenimiento (MNT, por sus siglas en inglés), actividades de carga y almacén (CGO, por sus siglas en inglés) y actividades de seguridad, protección y medio ambiente (SEC, por sus siglas en inglés).



## NUEVA GOBERNANZA

Con el objetivo de fortalecer la gobernanza ambiental, el grupo LATAM ha establecido la subgerencia de Gestión Ambiental, que forma parte de la gerencia de Sostenibilidad, la cual a su vez depende de la dirección de Asuntos Corporativos y Sostenibilidad. Esta estructura facilita una gestión más eficiente y coordinada de los recursos y objetivos ambientales. Además, en las filiales de mercados locales del grupo LATAM, los líderes de Sostenibilidad son responsables de velar por el cumplimiento de los objetivos medioambientales en sus respectivas filiales en conjunto con las áreas operacionales, reportando tanto de manera directa a los gerentes de Asuntos Corporativos locales, como matricial a la subgerencia de Gestión Ambiental. A su vez, los gerentes de Asuntos Corporativos locales, reportan al gerente general del país, quien es el líder operador de dicha filial en el SGA.



POLÍTICA DE SEGURIDAD, CALIDAD, SALUD Y MEDIO AMBIENTE

La Política de Seguridad, Calidad, Salud y Medio Ambiente posee una cobertura transversal:



- Operaciones de producción e instalaciones comerciales
- Productos y servicios
- Distribución y logística
- Gestión de residuos
- Proveedores, prestadores de servicios y contratistas
- Due diligence, fusiones y adquisiciones

En tanto, dentro de los compromisos que esta posee se encuentran:



- Velar por la protección del medio ambiente
- Prevenir la contaminación
- Gestionar de forma eficiente la huella de carbono
- Operar bajo un enfoque de economía circular
- Establecer objetivos y recursos
- Revisión periódica del desempeño ambiental
- Cumplir la legislación ambiental aplicable en cada filial donde operamos
- Implementar y mantener un Sistema de Gestión Ambiental (SGA) con un enfoque de mejora continua del desempeño ambiental

Esta política es aprobada por el Directorio y firmada por el CEO del grupo LATAM. Para el caso de las filiales de Brasil, Colombia, Ecuador y Perú, adicionalmente es firmada por el Gerente General del país.

CONFORMIDAD AMBIENTAL

NCG 519: 8. CUMPLIMIENTO LEGAL Y NORMATIVO: 8.3 MEDIOAMBIENTAL

Una parte esencial de un Sistema de Gestión Ambiental (SGA) certificado bajo normas internacionales como IATA Environmental Assessment (IEnvA) o ISO 14001:2015 es el cumplimiento de las obligaciones legales ambientales. En el grupo LATAM, este proceso se gestiona de manera continua a través de un ciclo de planificación, ejecución, verificación y mejora.

En primer lugar, se realiza un seguimiento de la normativa en elaboración en los distintos órganos de los Estados de los países donde opera el grupo LATAM, para luego identificar los requisitos legales aplicables a sus actividades. Estos requisitos se incorporan a las matrices respectivas y, posteriormente, se evalúa su cumplimiento dentro de los plazos y formas establecidos. A lo largo de todo este proceso, el grupo LATAM cuenta con el apoyo del equipo legal interno y abogados externos especializados en materia ambiental.

Respecto a las materias ambientales reguladas en los mercados locales, el grupo LATAM incluye agua, aire (emisiones atmosféricas, ruido), energía, residuos, sustancias peligrosas y contingencias ambientales. En tanto, en 2024, en la filial de Chile, destaca la entrada en vigor de la Ley de Delitos Económicos, que tipifica delitos ambientales, y la Ley de Eficiencia Energética.



Paralelamente, con el objetivo de verificar el cumplimiento normativo ambiental aplicable a sus actividades y los estándares internacionales adoptados, en 2024 el grupo LATAM continuó con el programa de inspecciones, simulacros de emergencias ambientales y auditorías internas. Además, se efectuaron auditorías internas y externas del estándar IEnvA y una auditoría externa en el marco de la certificación ISO 14.001:2015. para asegurar la continuidad de su compromiso con la mejora constante en la gestión ambiental.



MODELOS DE CUMPLIMIENTO

NCG 519: 8. CUMPLIMIENTO LEGAL Y NORMATIVO: 8.3 MEDIOAMBIENTAL

Todas las filiales del grupo LATAM poseen un procedimiento y programa de gestión ambiental para la identificación y evaluación del cumplimiento de obligaciones ambientales aplicables según las actividades desarrolladas en cada país y por operador (pasajeros y carga).

En 2024, se actualizó la matriz de riesgos ambientales para todas las filiales del grupo LATAM, incorporando una evaluación integral que abarca las dimensiones ambiental, comunitaria, legal y regulatoria, económica, reputacional y de biodiversidad. El cumplimiento de los requisitos legales y los plazos de implementación de las acciones dependen de lo establecido en la normativa correspondiente. Todas las áreas del grupo LATAM, bajo el liderazgo del equipo de Gestión Ambiental, son las responsables de garantizar el cumplimiento normativo.

En tanto, el avance del cumplimiento de las obligaciones ambientales de todo el grupo LATAM es revisado periódicamente por el equipo de Gestión Ambiental, Asuntos Corporativos, área Legal y Riesgos.



El pilar de gestión ambiental del grupo LATAM contribuye directamente a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas, específicamente al ODS 6 (Agua limpia y saneamiento), ODS 7 (Energía asequible y no contaminante), ODS 12 (Producción y consumo responsables), ODS 13 (Acción por el clima) y ODS 15 (Vida de ecosistemas terrestres), apoyando la sostenibilidad global a través de sus operaciones y estrategias.

MULTAS, SANCIONES EJECUTORIADAS Y RESPONSABILIDAD AMBIENTAL

NCG 519: 8. CUMPLIMIENTO LEGAL Y NORMATIVO: 8.3 MEDIOAMBIENTAL  
GRI 2-27

En el 2024, bajo el reporte de procesos ambientales requerido por la Norma de Carácter General N°519, el grupo LATAM no tiene multas pendientes y tuvo una sanción ejecutoriada y/o responsabilidad ambiental acumulada a final de año<sup>1</sup> por un valor de US\$1.618,5<sup>2</sup>. Por otro lado, se mantienen los 3 programas de cumplimiento aprobados años anteriores, sin programas de cumplimiento ejecutados o finalizados el 2024. Finalmente, cabe mencionar que no se tienen planes de reparación por daño ambiental presentados durante el año de la presente memoria.

<sup>1</sup> Considera el Registro Público de Sanciones de la Superintendencia de Medio Ambiente en Chile y órganos equivalentes en otras jurisdicciones.

<sup>2</sup> La multa en reales alcanza un valor de R\$10.000. El valor convertido a pesos chilenos es de CLP\$1.612.800 con tasa de cambio que estableció el Banco Central de Chile a diciembre de 2024 (US\$1 equivale a CLP\$996,46).



RECURSOS NATURALES

El grupo LATAM busca minimizar su impacto ambiental a través de una gestión responsable de los recursos naturales, implementando medidas de eficiencia en el consumo de energía y agua. En esta línea, prioriza una gestión eficiente del agua, adoptando tecnologías avanzadas y programas de monitoreo que optimizan su uso y reducen su consumo. Estas acciones refuerzan su compromiso con la sostenibilidad, buscando equilibrar sus operaciones con el cuidado del medio ambiente.

Asimismo, la energía utilizada por el grupo LATAM se adquiere a través de las matrices energéticas de cada país donde opera, lo que significa que la proporción de fuentes renovables y no renovables refleja la información más reciente sobre la composición energética de cada nación, distribuyendo el consumo según su peso específico.

Agua

Conscientes de la importancia del agua como recurso esencial para el desarrollo social y la conservación de los ecosistemas, y frente a la crisis hídrica que afecta a múltiples sectores de Latinoamérica debido a los efectos del calentamiento global, el grupo LATAM está comprometido con la implementación de medidas que aseguren el uso eficiente de este recurso. Estas acciones se agrupan en las siguientes categorías:

Análisis del uso del agua para identificar oportunidades de mejora en la eficiencia hídrica

En los cinco países donde existen operaciones domésticas del grupo LATAM mediante la identificación de las fuentes de agua para consumo humano e industrial, con el fin de avanzar hacia una análisis de ciclo de vida de este recurso. Aunque estas fuentes suelen ubicarse en áreas concesionadas de aeropuertos, donde el mantenimiento de las tuberías y las mejoras para prevenir pérdidas no son responsabilidad directa del grupo LATAM, en sus instalaciones propias se desarrollan programas de mantenimiento preventivo y correctivo necesarias para minimizar fugas y garantizar un uso eficiente del recurso.

Acciones para reducir el consumo de agua

Se han adquirido equipos más eficientes, como equipos de lavado de bajo consumo, utilizados en el lavado de partes de aeronaves, ruedas y equipos de manejo en tierra (Ground Handling). Otras iniciativas incluyen la implementación de mejoras en la infraestructura de sus instalaciones, como grifos de bajo flujo y

temporizadores en lavamanos, duchas, áreas de comedor y operaciones.

Mejoramiento de la calidad de las aguas residuales

Todas las aguas residuales generadas por el grupo LATAM son tratadas, ya sea internamente mediante cámaras de separación y plantas de tratamiento, o externamente por concesionarios y/o plantas de tratamiento municipales locales.

Reciclaje de aguas

En la base de Centro de Mantención de Línea (CML) de Brasil, se ha implementado un sistema de recolección y almacenamiento de agua de lluvia, que se utiliza en procesos internos, reduciendo así la extracción de agua dulce.

Capacitación y concientización sobre la eficiencia del agua

Como parte del programa de capacitación del Sistema de Gestión Ambiental (SGA), se realizan sesiones periódicas para instruir a los empleados sobre el consumo responsable y la conservación del agua.

Extracción y consumo de agua<sup>1</sup>

GRI 303-3

CSA - CONSUMO DE AGUA

El 100% corresponde a agua dulce.

|                                                                                            | UNIDAD       | 2021  | 2022  | 2023  | 2024  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-------|-------|-------|-------|
| Extracción: Total de abastecimiento de aguas municipal                                     | Millón de m³ | 0,099 | 0,086 | 0,272 | 0,189 |
| Extracción: Agua fresca (lagos y ríos, etc.)                                               | Millón de m³ | 0     | 0     | 0     | 0     |
| Extracción: Aguas subterráneas                                                             | Millón de m³ | 0     | 0     | 0     | 0,076 |
| Descarga: Agua devuelta a su fuente de extracción, a mayor o similar calidad a la extraída | Millón de m³ | 0     | 0     | 0     | 0,004 |
| Total consumo de agua fresca                                                               | Millón de m³ | 0,099 | 0,086 | 0,272 | 0,262 |

<sup>1</sup> El abastecimiento se obtiene de las redes municipales en los diversos países de operación, sin captación directa de agua por el grupo LATAM.





Energía

En su compromiso continuo con la optimización integral de los procesos, mejorar la eficiencia energética es una prioridad clave para el grupo LATAM, debido a que contribuye directamente a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, y este es uno de los principales impactos ambientales de la operación. Por ello, el grupo LATAM ha implementado diversas acciones y programas destinados a reducir el consumo energético de manera responsable.

Auditorías que permitan identificar mejoras del desempeño energético:

Durante 2024, tres operadores de la filial de Chile del grupo LATAM implementaron un Sistema de Gestión de Energía, que incluyó la realización de dos auditorías internas y dos externas. Las auditorías internas incluyeron una realizada por una empresa externa autorizada por el Ministerio de Energía y otra realizada por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés), en el contexto del módulo de energía del programa IATA Environmental Assessment (IEnvA). Por su parte, las auditorías externas también fueron efectuadas por una empresa externa autorizada por el Ministerio de Energía y por IATA, en el marco de la evaluación del módulo de energía de IEnvA.

Objetivos de ahorro energético:

La determinación de los objetivos energéticos se encuentra detallada en el Manual del Sistema de Gestión Ambiental (SGA), para el caso de las operaciones aéreas y la gestión sobre el uso de combustible, el grupo LATAM cuenta con un programa

para la reducción y uso eficiente de combustible, y para el caso de la energía consumida en la operación terrestre, se cuenta con un programa de gestión ambiental específico en el marco del Sistema de Gestión Ambiental (SGA) implementado.

Acciones para reducir el consumo energético:

Según la línea base energética, el mayor consumo de energía proviene de las operaciones de vuelo, y las iniciativas de reducción de este consumo están lideradas por la Gerencia de Combustible, en un trabajo integral con todas las áreas del grupo LATAM, entre las que se incluyen Operaciones, Flota, Mantenimiento y Aeropuertos, y TI, entre otras.

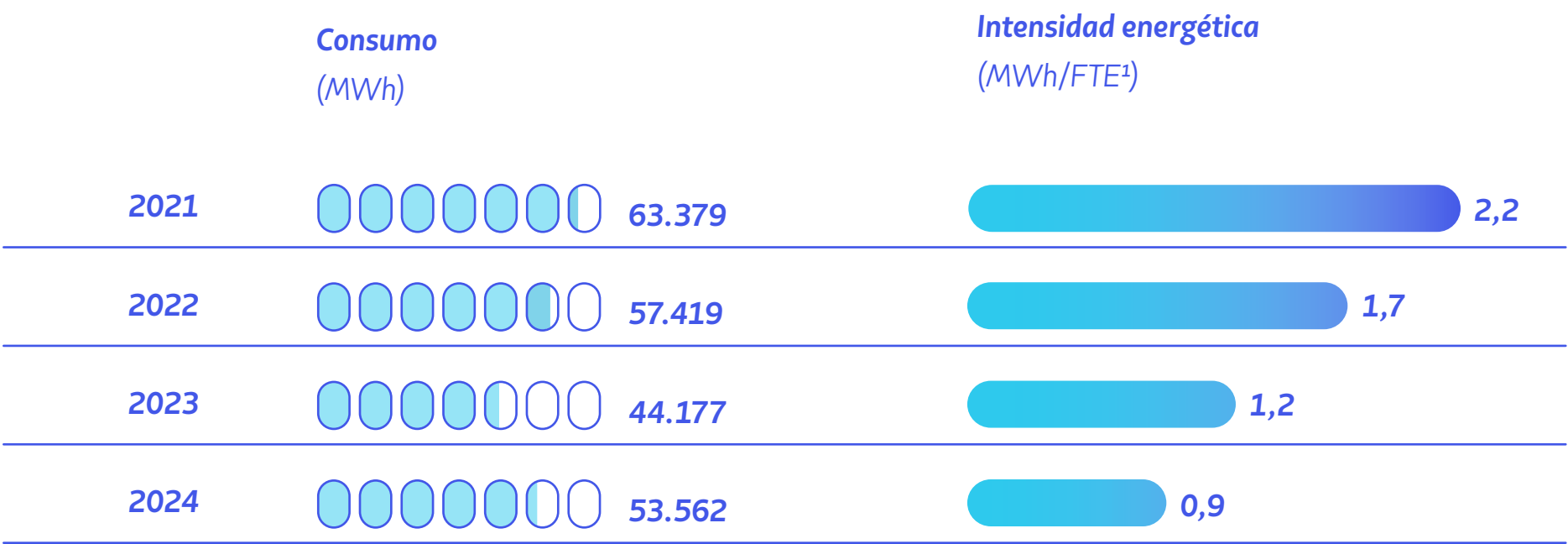
Además, en operaciones en tierra se han implementado iniciativas orientadas a la eficiencia energética, como promover el uso de luz natural en nuevas instalaciones, instalar sensores de movimiento, utilizar climatizadores en los sistemas de aire acondicionado, entre otros.

Capacitaciones sobre eficiencia energética:

Para seguir robusteciendo la cultura de mejora en el desempeño energético, durante el 2024 se realizaron capacitaciones sobre eficiencia energética principalmente para colaboradores de las filiales Chile y Ecuador.

Consumo de energía eléctrica e intensidad energética

GRI 302-1 Y 302-3



<sup>1</sup> Acrónimo en inglés que significa “empleado de tiempo completo”





Consumo interno de energía

GRI 302-1

CSA - CONSUMO DE ENERGÍA

|                            | UNIDAD | 2021      | 2022       | 2023       | 2024       |
|----------------------------|--------|-----------|------------|------------|------------|
| ENERGÍA NO RENOVABLE       |        |           |            |            |            |
| Combustible de aviación    | 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     |
| Gas licuado de petróleo    | TJ     | 5,41      | 8,75       | 366,17     | 7,22       |
| Gas natural                | TJ     | 0,11      | 0,02       | N/A¹       | N/A        |
| Electricidad²              | TJ     | 50,47     | 21,772     | 136,25     | 95,09      |
| Total energía no renovable | TJ     | 88.933,70 | 134.251,72 | 156.987,61 | 178.580,48 |
| ENERGÍA RENOVABLE          |        |           |            |            |            |
| Etanol                     | TJ     | 0,56      | 0          | 0,08       | 0,01       |
| Electricidad²              | TJ     | 177,87    | 184,99     | 22,79      | 97,73      |
| Total energía renovable³   | TJ     | 178,43    | 184,99     | 22,87      | 97,74      |
|                            |        |           |            |            |            |
| Total                      | TJ     | 89.112,08 | 134.436,71 | 157.010,48 | 178.678,22 |

¹ En el año 2023, el Gas Natural no forma parte de las fuentes energéticas utilizadas por el grupo LATAM.

² La electricidad consumida proviene de diversas fuentes, y la proporción de participación de cada una varía anualmente según la composición de la red eléctrica de cada país.

³ En años anteriores, se consideraba la proporción de energía renovable de la matriz energética de cada país para calcular el consumo renovable del grupo LATAM, ya que la energía se adquiere a través de dichas matrices. Sin embargo, a partir de 2023, solo se reporta como energía renovable aquella que cuenta con certificados que acrediten su origen renovable.

⁴ Basado en información de la composición de la matriz energética de cada país donde opera el grupo LATAM, con fuente de H2LAC, programa creado en 2020 por la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) junto al Banco Mundial, la CEPAL y el Programa Euroclima+ de la Unión Europea.

Consumo de combustibles

SASB TR-AL-110A.3

NCG 519: 9 SOSTENIBILIDAD -9.1 MÉTRICAS SASB

CSA - CONSUMO DE COMBUSTIBLE PARA TRANSPORTE DE PASAJEROS Y CARGA

|                                         | UNIDAD         | 2021       | 2022        | 2023        | 2024        |
|-----------------------------------------|----------------|------------|-------------|-------------|-------------|
| Eficiencia en combustible               | Litros/100 RTK | 31,7       | 30          | 29,8        | 29,2        |
| Operación de pasajeros                  | Litros/100 RTK | 3,4        | 3,7         | 3,1         | 3,0         |
| Operación de carga                      | Litros/100 RTK | 20,1       | 22,1        | 23,1        | 23,1        |
| Consumo de combustible                  | GJ             | 88.734.840 | 133.991.160 | 156.368.834 | 178.292.500 |
| Porcentaje de combustibles alternativos | %              | 0          | 0           | 0           | 0           |
| Porcentaje de combustible sostenible    | %              | 0          | 0           | 0           | 0           |

RTK: Acrónimo en inglés que significa “toneladas-kilómetro rentadas”.

Consumo de energía eléctrica⁴

|                       |            |        |
|-----------------------|------------|--------|
| 2024                  |            |        |
| Fuentes renovables    | 27.147 MWh | 50,68% |
| Fuentes no renovables | 26.413 MWh | 49,32% |

50,68%

Fuentes renovables

49,32%

Fuentes no renovables





CONTAMINANTES ATMOSFÉRICOS LOCALES  
Y RUIDO

En materia de contaminación del aire, el grupo LATAM va más allá del cumplimiento de las normativas de emisión vigentes en los países de la región. Se han desarrollado iniciativas para reducir contaminantes locales, incluyendo la instalación de filtros en fuentes estacionarias de cabina de pintura y lijado, entre otras.

Durante 2024, se continuó desarrollando la electromovilidad con el reemplazo de equipos móviles de apoyo en las operaciones de mantenimiento en Miami, y se desarrolló un proyecto para la renovación de las grúas horquillas eléctricas en la base de Cargo de la misma ciudad, cuya implementación está prevista para 2025.

En cuanto al ruido, se realizan mediciones de ruido ambiental de acuerdo con la frecuencia y metodología establecidas en las distintas normativas existentes en los países. Adicionalmente, en agosto de este año de forma voluntaria se efectuó una campaña de medición de ruido ambiental en Sao Carlos - Brasil.

Residuos  
GRI 306-3

|                             | UNIDAD | 2021  | 2022  | 2023  | 2024  |
|-----------------------------|--------|-------|-------|-------|-------|
| Total de residuos generados | t      | 2.571 | 2.799 | 5.047 | 7.867 |

Porcentaje de residuos peligrosos



Porcentaje de residuos NO peligrosos



Nota: Los residuos reportados en esta página corresponden a aquellos residuos sólidos sobre los cuales el grupo LATAM cuenta con actas de disposición como soporte o control de generación. En este sentido, la distribución presentada no refleja la generación total de residuos del grupo LATAM, principalmente debido a que en varias instalaciones, los residuos que se envían a relleno sanitario no se proporcionan pesaje y/o actas de disposición por la empresa o institución encargada. En paralelo, el grupo LATAM está trabajando en mejorar la trazabilidad del manejo de todos sus residuos, por lo que a futuro estos valores podrían experimentar variaciones, especialmente en medida que se logren recopilar registros confiables de otras postas o generaciones de residuos gestionadas por terceros.







Destino de residuos en 2024

GRI 306-3, 306-4 Y 306-5

CSA - ELIMINACIÓN DE RESIDUOS

|                                                         | UNIDAD   | PELIGROSOS   | NO PELIGROSOS | TOTAL        |
|---------------------------------------------------------|----------|--------------|---------------|--------------|
| <b>Residuos no destinados a eliminación</b>             | <b>t</b> | <b>258</b>   | <b>2.790</b>  | <b>3.048</b> |
| Preparación para reutilización                          | t        | 123          | 307           | 429          |
| Reciclado <sup>1</sup>                                  | t        | 134          | 1.995         | 2.129        |
| Otras operaciones de valorización <sup>1</sup>          | t        | 2            | 488           | 490          |
| <b>Residuos destinados a eliminación<sup>1</sup></b>    | <b>t</b> | <b>2.435</b> | <b>2.384</b>  | <b>4.819</b> |
| Incineración (con recuperación energética) <sup>1</sup> | t        | 228          | 184           | 412          |
| Incineración (sin recuperación energética) <sup>1</sup> | t        | 140          | 10            | 150          |
| Traslado a relleno sanitario <sup>1</sup>               | t        | 1.989        | 2.190         | 4.179        |
| Otras operaciones de eliminación <sup>1</sup>           | t        | 78           | 0             | 78           |
| <b>Total residuos</b>                                   | <b>t</b> | <b>2.693</b> | <b>5.174</b>  | <b>7.867</b> |

<sup>1</sup>Fuera de las instalaciones.

Nota: Los datos sobre los residuos provienen principalmente de la información generada en las bases donde el grupo LATAM tiene operación propia, así como de aquellos lugares donde es posible acceder a esta información. El manejo de residuos forma parte del Sistema de Gestión Ambiental (SGA), en el cual se identifican los puntos de generación, se clasifican los residuos según su tipo y composición, se almacenan adecuadamente y, finalmente, se trasladan a un destinatario externo para su reciclaje o disposición final. La trazabilidad de este proceso es fundamental, ya que está directamente relacionada con el cumplimiento normativo.



# GESTIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO

NCG 519: 9. SOSTENIBILIDAD, 9.1 MÉTRICAS SASB

GRI 3-3

SASB TR-AL-110A.2

La emergencia climática es uno de los mayores desafíos globales de nuestro tiempo y se proyecta como un reto crucial para la humanidad en los años venideros. En este contexto, la industria de la aviación enfrenta el imperativo de actuar de manera decidida, contribuyendo tanto a mitigar como a adaptarse al cambio climático.

Conscientes de ello, y a su vez de la responsabilidad con las comunidades a las cuales conecta, el grupo LATAM busca transitar hacia las emisiones netas cero en el 2050 de manera sostenible con el medio ambiente, las comunidades a las que sirve y el negocio. En efecto, el grupo LATAM se ha enfocado en priorizar aquellas vías que actualmente están disponibles mientras promueve aquellas que aún lo no están. Es de esta manera que desde el 2010, el grupo LATAM, enmarcado en su programa corporativo de eficiencia en el uso de combustibles, ha implementado mejoras operacionales significativas para reducir sus emisiones mediante un consumo más eficiente de combustible, logrando llegar a una eficiencia acumulada de 7% y evitando así la emisión de más 5.6 millones de toneladas de CO<sub>2</sub>e.

De igual forma, el grupo LATAM también está reduciendo sus emisiones a través de la incorporación de nuevas tecnologías, cómo los aviones de última generación, los cuales según datos del fabricante, pueden reducir las emisiones entre un 20% y 25%.

Además, para 2030, el grupo LATAM espera tener 200 aviones de última generación, logrando así que más del 50% de su flota esté compuesta por este tipo de aeronaves.

Una de las principales herramientas para transitar hacia las emisiones netas cero son los combustibles de aviación sostenibles (SAF, por sus siglas en inglés). Estos son combustibles no convencionales de aviación creados a partir de diferentes materias primas, como aceite de cocina usado, residuos municipales, aceites vegetales, entre otros. Además, deben cumplir con estrictos criterios de sostenibilidad, garantizar una reducción en las emisiones, no competir con la seguridad alimentaria, no propiciar deforestación, entre otros requerimientos.

Es así como LATAM junto a Airbus financiaron un estudio realizado por el MIT que, además de buscar generar información a modo de insumo para las políticas públicas, indica como una de sus conclusiones que se necesitan políticas y mecanismos gubernamentales para impulsar el SAF en la región.

De esta manera, el grupo LATAM ha desarrollado un trabajo que busca promover la incorporación de dichos combustibles dentro de las hojas de ruta de transición energética de los países donde opera. Esto con el fin de incentivar la producción de los mismos, y contribuir a la generación de condiciones habilitantes que permitan la incorporación de aquellas medidas que actualmente no están disponibles.

Por otro lado, después de un exhaustivo proceso consultivo con académicos, expertos, organizaciones sin fines de lucro, entre otros, el grupo LATAM también incorporó en su estrategia, como medida complementaria, la compensación de emisiones, privilegiando las soluciones basadas en la naturaleza. Esto teniendo en cuenta que Suramérica es una región única en términos de sus ecosistemas y biodiversidad, donde se encuentran algunos de los ecosistemas más relevantes a nivel mundial, como la Amazonía, la Patagonia, el Cerrado, entre otros, pero que no necesariamente cuenta con los recursos suficientes para preservarlos. Con esto, el grupo LATAM busca que a través del trabajo conjunto público-privado, las políticas públicas adecuadas y los acuerdos internacionales para la gestión de emisiones, se generen los incentivos para preservar dichos ecosistemas.

Considerando lo anterior, el grupo LATAM ha logrado avances relevantes en todos los frentes de acción relacionados con la gestión del cambio climático, desarrollando un plan específico para cada uno de ellos. Sin embargo, dado el contexto actual, donde aún no se han establecido las condiciones habilitantes para cumplir con CORSIA ni se ha consolidado la producción de SAF en la región, surge la necesidad de actualizar la estrategia. Esto permitirá adaptarla a este entorno dinámico y desafiante, asegurando así la obtención de resultados concretos y sostenibles.





## CAMBIO DE CONTEXTO

Para la adecuada gestión del cambio climático en una industria como la aviación, considerada difícil de abatir, de acuerdo al Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC, por sus siglas en inglés), se requieren esfuerzos en toda la cadena de valor. De hecho, estos deben capturar mejoras incrementales en la eficiencia y contribuir a la generación de condiciones habilitantes para el despliegue de las herramientas necesarias para la industria.

En esta línea, los frentes de acción consideran eficiencias, nuevas tecnologías, SAF y, como medida complementaria, iniciativas basadas en el mercado para la compensación de emisiones que no pueden ser reducidas. Estas se llevan a cabo a través de proyectos con los más altos estándares técnicos, que garanticen su integridad y a su vez que generen co-beneficios para las comunidades que implementan acciones asociadas a la reducción y/o captura de CO<sub>2</sub>.

En este contexto, el grupo LATAM presentó en 2021 la renovación de su Estrategia de Sostenibilidad, tras realizar una serie de mesas de diálogo con expertos, académicos, accionistas y otros grupos de interés. Asimismo, basándose en la información científica disponible en ese momento y alineándose con los compromisos asumidos por la industria, el grupo LATAM definió propósitos que, además de priorizar la reducción de emisiones, incorporan la compensación y protección de ecosistemas en Sudamérica como vía complementaria.

Dentro de los supuestos usados para establecer la hoja de ruta se indicaba que, para mediados de la

década, la región contaría con una producción inicial de SAF. A su vez, de acuerdo a las proyecciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en su hipótesis del Objetivo Ambicioso a Largo Plazo (LTAG, por sus siglas en inglés), la región aportaría alrededor del 5% de SAF mundial.

Fue así, con la firme convicción de contribuir a la generación de este mercado, que el grupo LATAM anunció que buscaría tener 5% de SAF en sus operaciones al año 2030, privilegiando la producción generada en Sudamérica. Pese a esto, a la fecha, aún no existe una planta/refinería que produzca SAF en la región, por tanto, no se ha producido el primer lote de dicho combustible y no se prevé que esto suceda en el corto plazo.

Por otro lado, el grupo LATAM se apoyó en el Esquema de Compensación y Reducción de Emisiones de CO<sub>2</sub> Provenientes de la Aviación Internacional (CORSIA por sus siglas en inglés), aprobado y firmado en 2016 por los 191 estados miembros de la OACI. Este esquema apuntaba a que los operadores aéreos, a través del uso de SAF y de unidades de emisiones elegibles en CORSIA (CEUs, por sus siglas en inglés, también conocidos como créditos de carbono), pudieran reducir o compensar las emisiones adicionales que generaran en rutas internacionales, tomando como referencia una línea base.

El esquema, inicialmente, tomaba como línea base el promedio de emisiones de la industria en rutas internacionales de los años 2019 y 2020. Sin embargo, debido al impacto causado por el COVID-19, en junio del 2020, la OACI decidió utilizar las emisiones del

***Pese a esto, a la fecha, aún no existe una planta/refinería que produzca los combustibles de aviación sostenibles (SAF, por sus siglas en inglés) en la región, por tanto, no se ha producido el primer lote de dicho combustible y no se prevé que esto suceda en el corto plazo.***

año 2019 como su nueva línea base. Posteriormente, en octubre del 2022, se volvió a ajustar la línea base, tomando el 85% de las emisiones del 2019.

Para que este esquema sea posible, se requieren dos condiciones:

- Que los proyectos que generen (CEUs) se encuentren bajo una metodología aprobada de un registro o programa aprobado por la OACI.
- Que los países anfitriones de dichos proyectos emitan lo que se conoce como Ajuste Correspondiente (AC). Estos ajustes consisten en una carta emitida por los países, en donde garantizan que dichos CEUs no serán tenidos en cuenta dentro del inventario nacional. Por tanto, tampoco están dentro del cumplimiento de la Contribución Determinada a Nivel Nacional o objetivos de reducción de emisiones nacionales, por lo que podrán ser utilizadas para el cumplimiento de esquemas internacionales como CORSIA.

Actualmente, solo un país (Guyana) ha emitido los ajustes correspondientes, poniendo a disposición del

mercado aproximadamente 4,6 millones de toneladas de CO<sub>2</sub>, una cifra insuficiente si se consideran las proyecciones de las necesidades para la primera fase del esquema (2024-2026). De hecho, de acuerdo, con la IATA, estas están entre 107 y 161 millones de toneladas de CO<sub>2</sub>. Además, a la fecha, ningún otro país ha firmado los ajustes correspondientes necesarios para el esquema.

Por otro lado, dentro de los criterios de elegibilidad para emitir unidades de emisiones elegibles (CEUs), los proyectos de conservación de ecosistemas que generan más de 7.000 créditos de carbono (es decir, proyectos que eviten y/o capturen más de 7.000 toneladas de CO<sub>2</sub>e) se encuentran excluidos del esquema, con la excepción de aquellos proyectos conocidos como “jurisdiccionales”, que son aquellos que abarcan extensiones a nivel de una o más jurisdicciones, y que típicamente cuentan con la participación de los gobiernos de manera activa. Estos proyectos están asociados a metodologías de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero debidas a la deforestación y degradación de los bosques, la conservación y aumento de las reservas de carbono y el manejo forestal sostenible.



Los proyectos de conservación de ecosistemas son una herramienta para frenar la principal causa de generación de gases efecto invernadero de algunos de los países de Latinoamérica (entre 40 y 50% para Brasil, Colombia y Perú). Por tanto, su limitación dentro de CORSIA dificulta que la industria de la aviación pueda contribuir significativamente a conservar ecosistemas clave de la región, como el Amazonas, Cerrado y Mata atlántica, entre otros.

En una región como Sudamérica, en donde la conectividad aérea juega un rol fundamental para la sociedad, permitiendo a segmentos de la población acceder a derechos fundamentales como la salud y la educación, el grupo LATAM tiene como objetivo transitar hacia las emisiones netas de carbono cero para el 2050, de manera sostenible con el medio ambiente, el negocio y, sobre todo, las comunidades a las que sirve.

Para lograr ese balance, y reconociendo tanto la urgencia de la acción climática como los avances en materia de ciencia y conocimiento sobre la gestión del cambio climático en la industria, es importante destacar varios factores. En primer lugar, los supuestos iniciales sobre los que se establecieron los compromisos del pilar no solo no se han materializado, sino que, además, han aumentado en incertidumbre, lo que ha generado nuevos desafíos para la implementación de estrategias efectivas. En segundo lugar, la evolución de las tecnologías disponibles y el desarrollo de nuevas métricas han permitido una comprensión más precisa de las emisiones y su impacto. Asimismo, la creciente presión regulatoria y las expectativas de los grupos de interés exigen adoptar enfoques más dinámicos y adaptativos.

Dado lo anterior, el grupo LATAM ha decidido transitar hacia compromisos y métricas más específicas, enfocadas en la reducción de la intensidad de

***El grupo LATAM tiene como objetivo transitar hacia las emisiones netas de carbono cero para el 2050, de manera sostenible con el medio ambiente, el negocio y, sobre todo, las comunidades a las que sirve.***

emisiones de CO<sub>2</sub>, asegurando un enfoque más realista, medible y alineado con las capacidades actuales de la industria.

De esta manera y frente a los avances más recientes en la agenda climática global y particularmente en la industria aérea, el grupo LATAM está redefiniendo su enfoque en la gestión del cambio climático, enfocándose en la reducción de emisiones de alcance 1 que constituyen alrededor del 99% de las emisiones directas. Esto es reducir la cantidad de emisiones de dióxido de carbono por cada pasajero/tonelada

transportada, privilegiando la reducción sobre la compensación. Con esto, el grupo LATAM aspira a mantener su posición de liderazgo regional y de avanzada a nivel mundial en la gestión del cambio climático, manteniendo e incluso aumentando los niveles de inversión y de ambición y a su vez demostrando un mayor nivel de madurez y comprensión de los desafíos asociados a la gestión del cambio climático.

Finalmente, el grupo LATAM se compromete a hacer públicos sus compromisos actualizados de Gestión del cambio climático durante 2025.







GESTIÓN DEL GRUPO LATAM FRENTE AL CAMBIO CLIMÁTICO

|                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|---------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Eficiencias operacionales</b>            | Implementación de diversas iniciativas para optimizar el uso de combustible, tanto en operaciones aéreas como terrestres. Estas incluyen la optimización de rutas, la racionalización del uso de motores auxiliares y la reducción del peso en los vuelos, entre otras medidas.                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Nuevas tecnologías</b>                   | Progreso en la renovación de la flota e incorporación de nuevas tecnologías, como AeroShark. A mediano plazo, se proyecta contar con aproximadamente 200 aviones de última generación.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Combustibles de aviación sostenibles</b> | <p>Apoyar estudios que promuevan políticas públicas basadas en información, destacando la necesidad de unificar enfoques de descarbonización en la región. Esto incluye instrumentos gubernamentales para fomentar la producción, uso y comercialización de SAF, garantizar inversiones y alinearse con medidas internacionales como CORSIA.</p> <p>De manera complementaria, integrar a los clientes a la estrategia en gestión del cambio climático por medio del uso de SAF en las operaciones.</p> |
| <b>Compensación de emisiones</b>            | Participación en programas de compensación de emisiones como medida complementaria al plan de trabajo enfocado en reducción de emisiones, este frente de acción prioriza los proyectos de conservación en ecosistemas estratégicos en Latinoamérica. Estas iniciativas cuentan con la colaboración de clientes, organizaciones no gubernamentales (ONGs) y otros actores clave.                                                                                                                        |



El pilar gestión del cambio climático de la estrategia de sostenibilidad del grupo LATAM contribuye con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas, particularmente el ODS 13 (Acción por el clima), el ODS 15 (Vida de ecosistemas terrestres) y el ODS 17 (Alianzas para lograr los objetivos).



## ESFUERZO CONJUNTO

En el sector aéreo, la coordinación de esfuerzos es fundamental, ya que las soluciones tecnológicas necesarias para la transición hacia un modelo energético de bajas emisiones de carbono aún no están disponibles a gran escala o se encuentran en fase piloto. En este contexto, el grupo LATAM ha trabajado para alinearse con los principales estándares y acuerdos internacionales, con el fin de contribuir de manera efectiva a esta transformación.

## CORSIA

En 2016, se estableció el esquema CORSIA, una iniciativa global cuyo objetivo es reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en la aviación civil internacional. Este acuerdo está estructurado en tres etapas: piloto (2021-2023), primera fase (2024-2026) y segunda fase (2027-2035). Durante las dos primeras etapas, y hasta 2026, la participación de los países es voluntaria. En este sentido, 115 países formaron parte de la etapa piloto, mientras que 126 participan en la primera fase.

Para el período de cumplimiento de la primera fase (2024-2026), se han incorporado nuevos programas que pueden emitir unidades elegibles de compensación, además de los previamente aprobados, como American Carbon Registry (ARC) y Architecture for REDD+ Transactions (ART). A estos se suman cuatro programas adicionales: Gold Standard (GS); Verified Carbon Standard, o Verra (VCS); Global Carbon Council (GCC) y Climate Action Reserve (CAR).

A pesar de estas incorporaciones, actualmente solo existe un proyecto plenamente elegible bajo CORSIA.

Esto se debe a que los proyectos deben cumplir con dos requisitos clave: (1) estar registrados en un programa y bajo una metodología aprobada por la OACI, y (2) contar con una Carta de Autorización (LOA, por sus siglas en inglés). Esta carta, emitida por el país anfitrión del proyecto, asegura que las unidades de compensación generadas no serán contabilizadas dentro de las Contribuciones Nacionalmente Determinadas del país, garantizando así que no se produzca doble contabilización.

En este contexto, aunque CORSIA fue un acuerdo firmado por 191 países, actualmente solo un país cuenta con los procesos adecuados para la emisión de LOA y con un proyecto elegible en el marco del esquema. Esto representa un desafío significativo para garantizar la disponibilidad de créditos de carbono necesarios para cumplir con los objetivos del esquema.

Por su parte, el grupo LATAM participó en las diferentes instancias propiciadas por la OACI, como el “LTAG Stocktaking Event on Aviation CO<sub>2</sub> Emissions Reductions” con el fin de continuar impulsando y manifestando la necesidad de las Cartas de Autorización o ajustes correspondientes, una figura necesaria para que las unidades de compensación sean elegibles bajo el acuerdo, y que deben ser emitidas por los países anfitriones de los proyectos.





**Conservación de ecosistemas y preservación de la biodiversidad**

**GRI 3-3: GESTIÓN DE LOS TEMAS MATERIALES**

Dentro del pilar de Gestión del cambio climático, dos aspectos claves son la conservación de ecosistemas estratégicos y la preservación de la biodiversidad. En línea con estos objetivos, el grupo LATAM apoya proyectos que contribuyan a estos fines, aprovechando el potencial de captura de carbono de dichas iniciativas y avanzando en la compensación de emisiones como una medida complementaria.

Durante el 2024, en línea con el desarrollo de la estrategia de sostenibilidad del grupo LATAM, se ha firmado el *Compromiso de Biodiversidad y No Deforestación*, con el objetivo de contribuir positivamente con la preservación en las áreas de influencia, buscando un impacto neto positivo (NIP) sobre la biodiversidad. Esto incluye minimizar los impactos negativos de las operaciones y fomentar prácticas responsables dentro de la organización. Además, se ha acentuado el esfuerzo para prevenir la adquisición de productos o materias primas provenientes de zonas deforestadas ilegalmente.

**Iniciativa CO<sub>2</sub>Bio**

En 2024, el grupo LATAM continuó con la alianza CO<sub>2</sub>Bio, una iniciativa de la Fundación Cataruben de Colombia y 338 familias de la Región de la Orinoquía en ese país. Esta alianza se enfoca en la conservación y restauración de sabanas inundables y bosques, áreas reconocidas por su alta capacidad de captura de dióxido de carbono, su biodiversidad y los beneficios que aporta a las comunidades locales.

Durante el 2024, se trabajó en la estructuración del sistema de gobernanza de la iniciativa, fortaleciendo su gobierno corporativo para facilitar la toma de decisiones. Además, se consolidaron procesos de cumplimiento y se mejoraron los mecanismos de comunicación mediante canales bidireccionales.

El proyecto CO<sub>2</sub>Bio, ubicado en la Región de la Orinoquía de Colombia y apoyado por el Programa Riqueza Natural de la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID) ha logrado los siguientes avances a 2024:

- Conservar 278.903 hectáreas de áreas de gran importancia ambiental, equivalente a alrededor de dos veces la extensión de ciudades como Bogotá o São Paulo.
- Beneficiar a 338 familias de la zona.
- Contribuir a la protección de aproximadamente 2.000 especies, algunas de ellas consideradas en peligro de extinción, amenaza o estado de vulnerabilidad.

Con estos esfuerzos, el grupo LATAM reafirma su compromiso con la sostenibilidad y la protección del medio ambiente en la región.

**Compensación de emisiones (esquema 1 + 1)**

En su esfuerzo por contribuir a la protección del medioambiente y los ecosistemas de manera colaborativa, y vincular a sus clientes con estas iniciativas, el grupo LATAM ofrece a sus clientes corporativos, tanto de operaciones de carga como de pasajeros, la oportunidad de participar en la compensación de las emisiones generadas en sus vuelos.

En este contexto, el grupo LATAM desarrolló su programa de compensación 1+1, que permite a los clientes elegir entre un portafolio de proyectos de alto valor ambiental previamente verificados y validados por el grupo LATAM para compensar las emisiones generadas en sus viajes aéreos. En esta línea, por cada tonelada de emisiones que el cliente decide compensar, el grupo LATAM iguala la cantidad compensada, multiplicando el impacto positivo de la acción.

Los proyectos impulsados por el grupo LATAM promueven tanto la sostenibilidad ambiental como el desarrollo social y económico de las comunidades locales.

**Primer financiamiento sostenible**

En 2024, el grupo LATAM suscribió su primer Crédito Vinculado a Sostenibilidad (*Sustainability-Linked Loan*) por un monto de US\$300 millones, convirtiéndose en el primer grupo de aerolíneas en Sudamérica en adoptar este innovador tipo de financiamiento. Este acuerdo, el primero de su tipo para el grupo LATAM, consiste en una línea de crédito rotativa firmada con *Crédit Agricole Corporate & Investment Bank* y BNP Paribas. Está vinculado a objetivos de sostenibilidad que permiten acceder a tasas preferenciales en función del desempeño en la reducción de la intensidad de emisiones de carbono de sus operaciones, medida en toneladas de CO<sub>2</sub> emitidas por toneladas-kilómetro rentadas (RTK, por sus siglas en inglés).

Este hito clave fortalece la estrategia de sostenibilidad del grupo LATAM y reafirma su compromiso de alcanzar las emisiones netas cero para 2050.





REDUCCIÓN DE EMISIONES: LATAM FUEL EFFICIENCY

NCG 519: 3.1 MARCO DE GOBERNANZA  
GRI 3-3

LATAM Fuel Efficiency es el programa corporativo del grupo LATAM orientado a optimizar la eficiencia operacional y reducir el consumo de combustible, con el objetivo de generar ahorros y minimizar las emisiones de gases de efecto invernadero.

El impacto de LATAM Fuel Efficiency ha consolidado al grupo LATAM como una de las aerolíneas más eficientes en términos de intensidad de emisiones, medida en toneladas de CO<sub>2</sub> por ingresos por toneladas-kilómetro (RTK). De hecho, según datos de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés)<sup>1</sup> y cifras públicas, el grupo LATAM se encuentra aproximadamente un 12% por debajo del promedio de la industria, reafirmando su liderazgo en gestión del cambio climático.

Este compromiso se refuerza con diversas iniciativas:



● Mejora del factor de carga mediante proyectos para eliminar el peso innecesario durante el vuelo, por ejemplo, el programa de agua a bordo, el cual consiste en optimizar la carga de agua potable en la aeronave.



● En 2024, el grupo LATAM dio inicio a la renovación de pintura para su flota A320 y A321, incorporando pinturas de baja resistencia, y comenzó a instalar la tecnología AeroShark en 5 aviones de su flota B777, con el objetivo de reducir la fricción y disminuir el consumo de combustible en un 1%.



● Implementación de un sistema de entretenimiento a bordo con Wi-Fi que permitió la remoción de pantallas overhead de la flota A320, lo que reduce el peso y mejora la experiencia de los pasajeros.



● Conexión de las aeronaves a fuentes de energía limpia y el uso de equipos externos en tierra para reducir el consumo del motor auxiliar.



● Reemplazo de motores auxiliares y actualización a configuración óptima, para minimizar el consumo de combustible mientras estos están en uso y no es posible su conexión a equipos externos. Además, se realizan lavados de motores que permiten mantener su operatividad con mayor eficiencia.

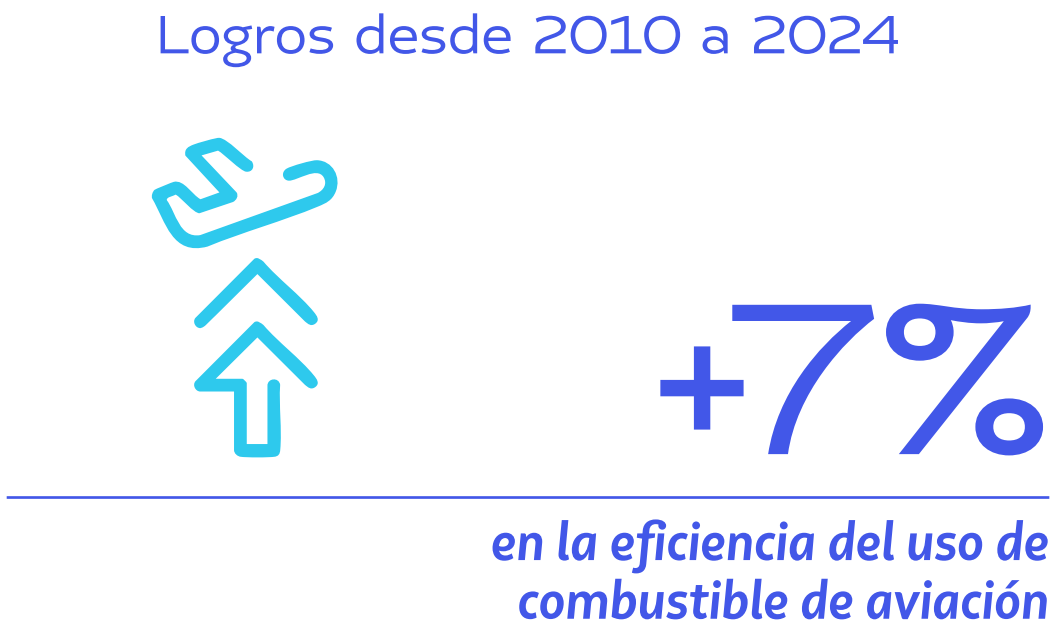


● Implementación de modelos de analítica avanzada que permiten reducir la distancia y tiempo de vuelo, optimizando rutas tanto en planificación como operación y por lo tanto el consumo de combustible.



● Estandarización de la política de combustibles de reserva en todo el grupo LATAM.

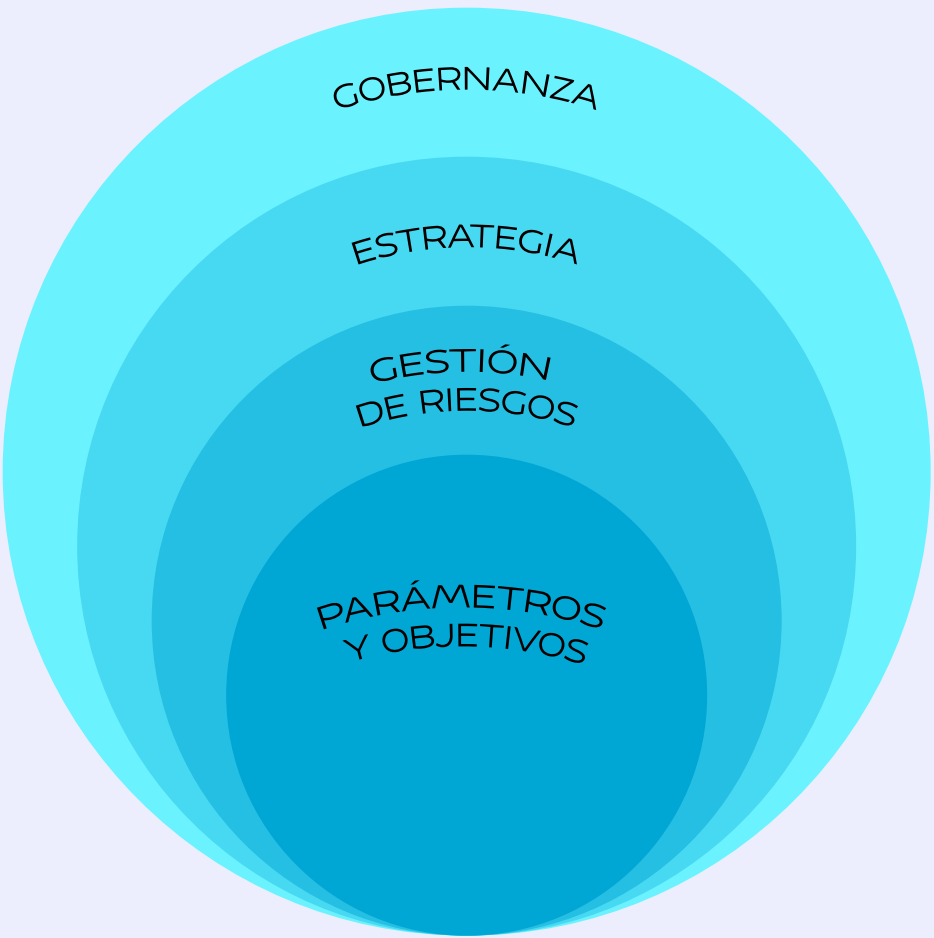
Gracias a estas iniciativas y a un enfoque de mejora continua, el grupo LATAM no solo ha logrado una mayor eficiencia operativa, sino que también reafirma su compromiso con la innovación y la sostenibilidad en la industria aérea.



<sup>1</sup> Fuente: IATA Net Zero Progress Report 2022



TCFD



Desde 2022, el grupo LATAM inició el proceso de incorporar las recomendaciones del Grupo de Trabajo sobre Divulgaciones Financieras Relacionadas con el Clima (TCFD, por sus siglas en inglés). La iniciativa busca consolidar las mejores prácticas en la gestión de riesgos climáticos y ayudar a estandarizar las divulgaciones climáticas de todas las empresas. **(Para más detalles ver sección TCFD en Anexos de Compromiso con la Sostenibilidad).**

COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN SOSTENIBLES (SAF)

NCG 519: 3.1 MARCO DE GOBERNANZA Y 3.6 GESTIÓN DE RIESGOS

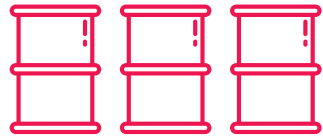
Según la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, los SAF pueden reducir hasta un 80% las emisiones en comparación con los combustibles tradicionales, posicionándose así como una solución clave para hacer más sostenible la operación aérea. No obstante, su adopción enfrenta importantes desafíos. Entre ellos, se encuentran los elevados costos, que son entre 2 y 5 veces superiores al Jet Fuel convencional, y la limitada oferta, lo cual representa barreras significativas. De hecho, de acuerdo con datos de la IATA de 2024, la producción de SAF constituye apenas el 0,3% del consumo global de Jet Fuel. Además, en Latinoamérica no existe producción local, a pesar del potencial de países como Brasil y Colombia, con experiencia en biocombustibles, y Chile, con perspectivas prometedoras en la producción de hidrógeno verde.

Colaboración público-privada en la región

Para contribuir a superar estos obstáculos, el grupo LATAM está colaborando activamente con diversos actores del sector público y privado en la región, promoviendo el desarrollo del mercado de SAF y fomentando políticas públicas adaptadas a las realidades locales. Entre los ejemplos de estos esfuerzos, se destaca su participación en iniciativas como la Mesa Técnica SAF en Colombia y la mesa de trabajo público-privada de Combustibles de Aviación Sostenibles en Chile, dentro del marco del programa Vuelo Limpio, cuyo objetivo es reducir emisiones mediante la colaboración e innovación sectorial.

Avances 2024:

6 ACUERDOS  
para la utilización de SAF

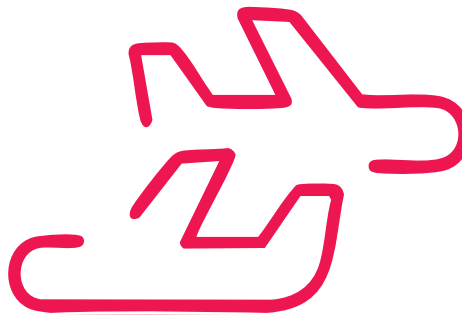


Compra de más de 900.000  
galones de SAF para las  
operaciones de grupo LATAM

\*Reducción de  
6.000  
toneladas de CO<sub>2</sub>e



La renovación de flota incluyó 13  
Ferry Flights (vuelos destinados al traslado de  
aeronaves entre bases y centros de mantenimiento)  
en colaboración con Airbus, utilizando SAF





### Estudio junto a MIT y Airbus

Frente a las brechas para el desarrollo y producción de SAF, el grupo LATAM se ha propuesto contribuir desde su rol con diferentes actores en la generación de condiciones habilitantes, para ello uno de los elementos clave es contar con evaluaciones técnicas basadas en ciencia para la toma de decisiones. Para avanzar hacia este objetivo, en 2023, en colaboración con Airbus, financió un estudio independiente desarrollado por el Programa Conjunto del Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT) sobre Ciencia y Estrategia de la Sostenibilidad.

El informe, titulado "Descarbonización sostenible de la aviación en América Latina" y publicado en diciembre de 2024, subraya la importancia de contar con diversas formas de apoyo gubernamental para facilitar la transición hacia una descarbonización efectiva. En efecto, uno de los principales hallazgos indica que el uso de SAF podría reducir hasta un 60% las emisiones actuales de la aviación en América Latina para 2050, bajo un escenario de "Acciones aceleradas", donde el mundo avanza hacia la estabilización del calentamiento global en 1.5°C.

El estudio también proyecta que alcanzar un 65% de uso de SAF en 2050 requerirá inversiones acumuladas de US\$204,000 millones entre 2025 y 2050 en seis países clave: Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, México y Perú. Además, destaca la necesidad de unificar estrategias regionales, como acuerdos para el comercio de SAF y carbono, para minimizar el impacto de los costos adicionales en la demanda.

Este enfoque colaborativo es crucial, ya que algunos países cuentan con ventajas competitivas para producir SAF a menor costo, lo que les permitiría exportar, mientras que otros podrían beneficiarse como importadores.





HUELLA DE CARBONO

NCG 519: 9. SOSTENIBILIDAD – 9.1 MÉTRICAS SASB  
SASB: TR-AL-110A.1.  
GRI 305  
CSA - EMISIONES GEI

El grupo LATAM monitorea sus impactos en el cambio climático y los resultados de las iniciativas de reducción por medio del inventario de gases de efecto invernadero, el cual es realizado anualmente con base en la norma ISO 14.064 y el Protocolo GHG.

En esta línea, en 2024, las emisiones totalizaron 16.556.047 toneladas de CO<sub>2</sub>e, un 13,21% más con respecto al 2023, que comparado con el crecimiento de la capacidad consolidad de 15,1%, muestra un aumento en la eficiencia. Las emisiones de GEI del grupo LATAM en 2024 se concentran principalmente en las emisiones directas (Alcance 1), que representan el 79% de la huella total, de las cuales el 99% proviene del consumo de combustible de aviación. Le siguen las emisiones indirectas (Alcance 3), que constituyen el 21% de la huella total, con un 79% asociado al consumo de combustible de aviación. Por su parte, las emisiones indirectas derivadas del consumo de electricidad (Alcance 2) representan menos del 1% de la huella total.

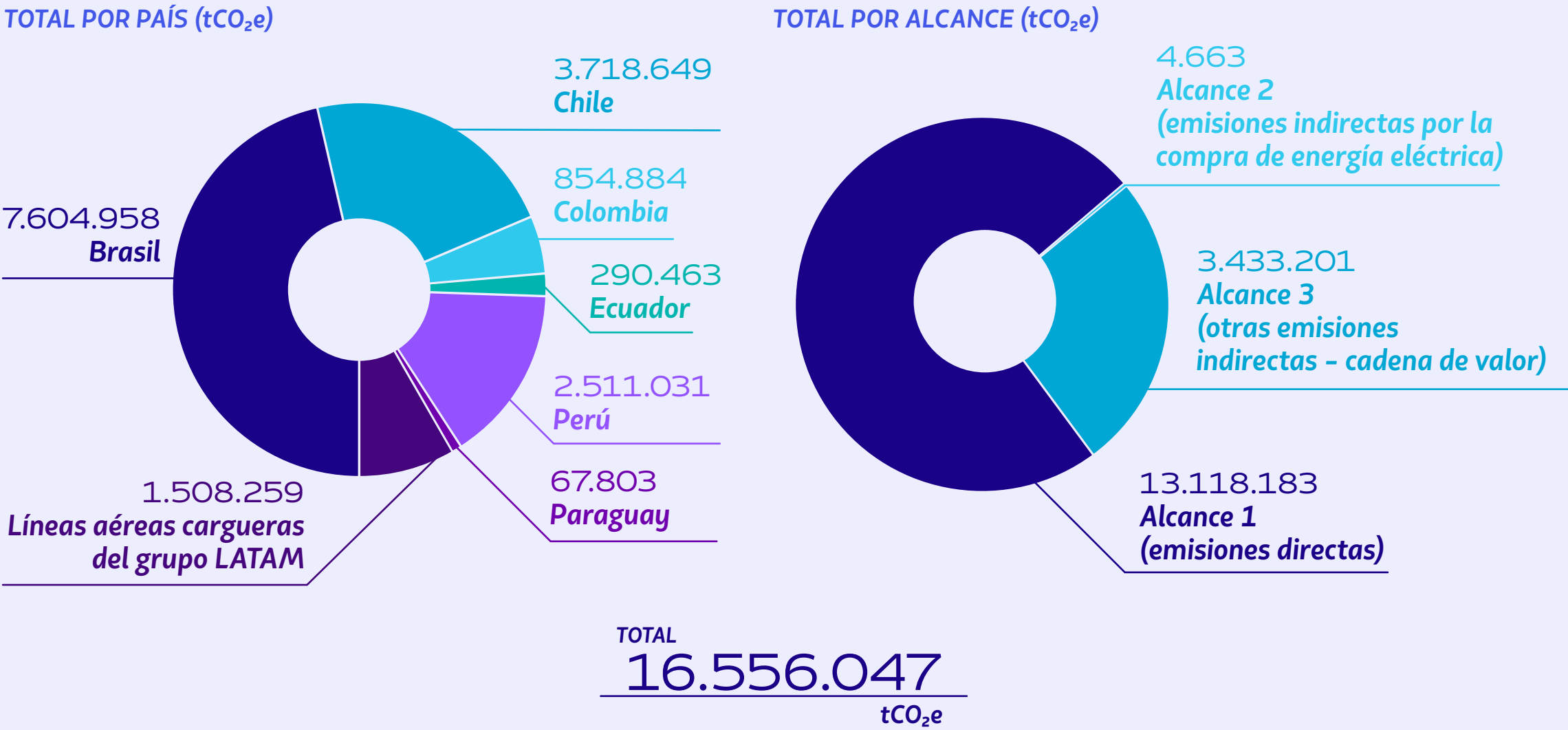
En cuanto a la intensidad de emisiones, la operación total registró una reducción del 3,02%, mientras que específicamente en las operaciones aéreas la disminución fue del 2,48%, ambas cifras en comparación con 2023. Esta reducción responde a las mejoras significativas implementadas por el grupo LATAM en su eficiencia operativa, incluyendo el uso de analítica avanzada para la optimización de rutas de vuelo y

el uso de tecnologías avanzadas como AeroShark, que mejoran la aerodinámica de sus aviones. Esto, sumado al plan de renovación de flota, en donde se incorporaron 14 aviones de última generación, que consumen entre un 20 y 25% menos de combustible de acuerdo a datos del fabricante. Estos esfuerzos se reflejan en la disminución de la intensidad de emisiones por pasajero y carga, demostrando el foco del grupo LATAM en la reducción de emisiones.

En tanto, en 2024 el grupo LATAM alcanzó una reducción de 98.984 toneladas de CO<sub>2</sub>e gracias al programa LATAM Fuel Efficiency compensó 398.043 toneladas de CO<sub>2</sub>e mediante créditos de carbono provenientes de proyectos de conservación. En particular, la compensación se realizó a través del proyecto ubicado en la Región de la Orinoquía, en Colombia, registrado en el BioCarbon Registry, que emplea la metodología BCR0002 para la cuantificación de la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero en proyectos REDD+<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> ID del proyecto: PCR-CO-635-141-001.  
<sup>2</sup> En la memoria anual 2023 se declararon 674.513 toneladas de CO<sub>2</sub>e compensadas, sin embargo la cifra correcta es 442.178 toneladas de CO<sub>2</sub>e. La diferencia se da por un registro erróneo de las compensaciones asociadas al impuesto al carbono en Colombia, las cuales fueron contabilizadas en el año que no correspondía.

Total huella de carbono en 2024 (tCO<sub>2</sub>e)



Desafíos para 2025

- Continuar fortaleciendo los programas de eficiencia de combustible para mantener y mejorar lo logrado hasta la fecha.
- Avanzar en la articulación de proyectos de conservación y restauración en áreas estratégicas de Latinoamérica.
- Fortalecer la agenda para el desarrollo y uso de combustibles sostenibles de aviación en Latinoamérica.



Comparativo de la actividad 2022-2024

CSA - EMISIONES GEI

|      | ALCANCE 1<br>(tCO <sub>2</sub> e) | ALCANCE 2<br>(tCO <sub>2</sub> e) | ALCANCE 3<br>(tCO <sub>2</sub> 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                         |

Otros indicadores de emisiones

GRI 305-4

|                                                     | UNIDAD                       | 2022  | 2023  | 2024  |
|-----------------------------------------------------|------------------------------|-------|-------|-------|
| Intensidad Alcance 1                                | kg CO <sub>2</sub> e/100 RTK | 76,67 | 76,16 | 74,27 |
| Intensidad Huella total                             | kg CO <sub>2</sub> e/100 RTK | 101,8 | 96,65 | 93,73 |
| Intensidad de emisiones netas en la operación total | kg CO <sub>2</sub> e/100 RTK | 97,02 | 92,19 | 91,48 |

Más información

- Gases de efecto invernadero: inventario, factores de emisión y alcance de la información (p. 268 y 269).
- Emisiones atmosféricas significativas (p. 269).

Desglose de emisiones indirectas alcance 3

GRI 305-3

CSA - EMISIONES GEI (ALCANCE 3)

|                                                                                                  | UNIDAD             | 2023             | 2024      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|------------------|-----------|
| Bienes y servicios adquiridos                                                                    | tCO <sub>2</sub> e | 380.599          | 482.084   |
| Bienes de capital                                                                                | tCO <sub>2</sub> e | 251.032          | 132.625   |
| Actividades relacionadas con el combustible y la energía<br>(no incluidas en los Alcances 1 o 2) | tCO <sub>2</sub> e | 2.390.446        | 2.724.356 |
| Transporte y distribución aguas arriba                                                           | tCO <sub>2</sub> e | 56.606           | 57.169    |
| Residuos generados en las operaciones                                                            | tCO <sub>2</sub> e | 1.373            | 3.400     |
| Viajes de negocios                                                                               | tCO <sub>2</sub> e | 1.055            | 1.780     |
| Desplazamientos de los empleados                                                                 | tCO <sub>2</sub> e | 13.656           | 31.787    |
| Activos arrendados aguas arriba                                                                  | tCO <sub>2</sub> e | N/A              | N/A       |
| Transporte y distribución aguas abajo                                                            | tCO <sub>2</sub> e | N/A <sup>1</sup> | N/A       |
| Procesamiento de productos vendidos                                                              | tCO <sub>2</sub> e | N/A              | N/A       |
| Utilización de productos vendidos                                                                | tCO <sub>2</sub> e | N/A              | N/A       |
| Tratamiento al final de la vida útil de los productos vendidos                                   | tCO <sub>2</sub> e | N/A              | N/A       |
| Activos arrendados aguas abajo                                                                   | tCO <sub>2</sub> e | N/A              | N/A       |
| Franquicias                                                                                      | tCO <sub>2</sub> e | N/A              | N/A       |
| Inversiones                                                                                      | tCO <sub>2</sub> e | N/A              | N/A       |
| Otros aguas arriba                                                                               | tCO <sub>2</sub> e | N/A              | N/A       |
| Otros aguas abajo                                                                                | tCO <sub>2</sub> e | N/A              | N/A       |

<sup>1</sup> Dato corregido en relación a la Memoria Anual 2022. En el año 2023 y 2024 no se identifica actividad en esta categoría.





# ECONOMÍA CIRCULAR

GRI 3-3, 306-1 Y 306-2

Desde el anuncio de su estrategia de sostenibilidad en 2021, el grupo LATAM ha avanzado en diversas iniciativas para garantizar que sus procesos se desarrollen alineados con los principios de la economía circular y los residuos generados sean gestionados de manera responsable. En este marco, el grupo LATAM fijó dos propósitos desafiantes: eliminar los plásticos de un solo uso en sus operaciones y buscar ser un grupo cero residuos a relleno sanitario.

En estos años, la organización ha avanzado significativamente en la reducción de plásticos de un solo uso y en la transición hacia alternativas reutilizables, reciclables y/o hechas con materiales renovables y/o biodegradables. Este enfoque ha integrado transversalmente a diversas áreas para coordinar esfuerzos que permitan modificar procesos clave, desde el diseño de la experiencia de viaje hasta las operaciones diarias, con un objetivo común: avanzar hacia la economía circular.

Se estableció una “Hoja de Ruta Cero Residuos” que incluye acciones diferenciadas según el tipo de gestión y operación, ya sea interna o tercerizada, y contempla la ampliación de la cobertura del Sistema de Gestión de Residuos mediante la incorporación de nuevas instalaciones y cláusulas contractuales con proveedores clave. Además, la estrategia refuerza los procesos de medición, seguimiento y trazabilidad, adapta procedimientos y fomenta el desvío de residuos<sup>1</sup> de rellenos sanitarios, priorizando la reducción, reutilización y reciclaje como pilares fundamentales.

<sup>1</sup> Residuos sólidos no peligrosos





### AJUSTE DE OBJETIVOS

En 2024, el grupo LATAM revisó en profundidad su objetivo de buscar ser cero residuos a rellenos sanitarios para 2027, lo que llevó a precisar el objetivo a desviar de rellenos sanitarios el 75% de residuos sólidos no peligrosos en operaciones propias. Esta definición responde a desafíos operativos asociados al acceso limitado y a sistemas insuficientes de gestión de residuos en los aeropuertos y áreas geográficas donde opera. Adicionalmente, una parte significativa de los residuos, debido a su composición, no cuenta con alternativas técnicas viables de valorización fuera de los rellenos sanitarios.

Frente a lo anterior y manteniendo el enfoque en esta materia, el grupo LATAM continúa fortaleciendo su sistema de gestión de residuos, colaborando activamente con autoridades y concesionarios para impulsar el desarrollo de condiciones adecuadas para su valorización. Además, sigue comprometido con iniciativas como "Segundo Vuelo" y "Recicla tu Viaje", que forman parte de su estrategia integral en esta materia.

#### Definición de cero residuos a relleno sanitario<sup>1</sup>

Según el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, el concepto de "cero residuos" busca reducir la contaminación, conservar los recursos y minimizar la cantidad de residuos. No implica la eliminación total de los residuos, sino un compromiso a largo plazo para minimizar su generación. De hecho, no generar ningún desecho en sentido estricto es increíblemente difícil, si no imposible, en la sociedad como la concebimos actualmente, por lo que el enfoque se centra en tomar decisiones conscientes para reducir los residuos desde su diseño, pasando por su reutilización, reparación y reciclaje. En este sentido, el objetivo del grupo LATAM es reducir de manera continua la generación de residuos, con el objetivo de avanzar progresivamente hacia un modelo de cero residuos.



<sup>1</sup> Más información:

<https://www.undp.org/es/historias/objetivo-cero-desechos-3-aspectos-que-debes-desmitificar>



El pilar de economía circular del grupo LATAM contribuye activamente al cumplimiento de cuatro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas (ONU): ODS 8 (Trabajo Decente y Crecimiento Económico), ODS 9 (Industria, Innovación e Infraestructura), ODS 12 (Producción y Consumo Responsables) y ODS 17 (Alianzas para lograr los objetivos).



HOJA DE RUTA PARA EL DESVÍO DE RESIDUOS

La hoja de ruta del grupo LATAM para el desvío de residuos a rellenos sanitarios contempla acciones diferenciadas según el tipo de gestión y operación, ya sea interna o tercerizada.

Entre las estrategias a seguir, se continuará fortaleciendo e incorporando nuevas instalaciones al Sistema de Gestión de Residuos del grupo LATAM, avanzando en la inclusión de cláusulas contractuales para la gestión y valorización de residuos con proveedores, y promoviendo la creación de alianzas estratégicas con proveedores clave.

Este enfoque se complementará con acciones orientadas a la concientización, reducción del uso de materiales, fomento de materiales reutilizables y/o reciclables, y rediseño de procesos y servicios, entre otras iniciativas.

Con el propósito de alcanzar el objetivo de desvío de residuos<sup>1</sup> a rellenos sanitarios para 2027, el grupo LATAM se enfocará en las siguientes oportunidades:

- Ampliar la cobertura y fortalecer los procesos de su sistema de gestión de residuos en las operaciones propias del grupo LATAM.
- Incrementar el desvío de residuos de relleno sanitario mediante programas basados en las 3Rs: Reducir, Reutilizar y Reciclar en las operaciones de pasajeros y carga.
- Fomentar un cambio cultural dentro del grupo LATAM que promueva la colaboración activa de cada colaborador.
- Reforzar y expandir los programas Recicla tu Viaje, y Segundo Vuelo (ambos explicados más adelante).
- Continuar fortaleciendo alianzas con proveedores de catering para optimizar la gestión de residuos en el servicio a bordo.

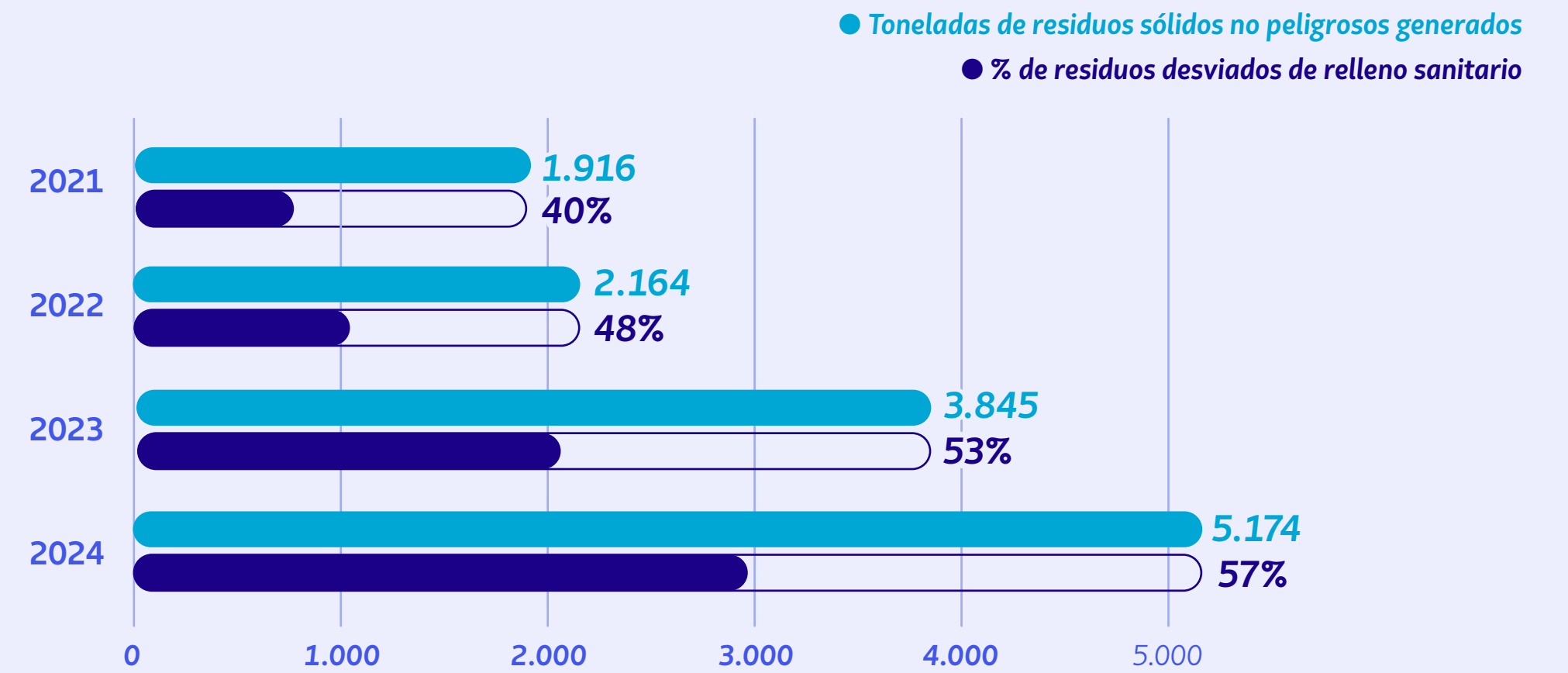
GRI 2-4

<sup>1</sup> Residuos sólidos no peligrosos.

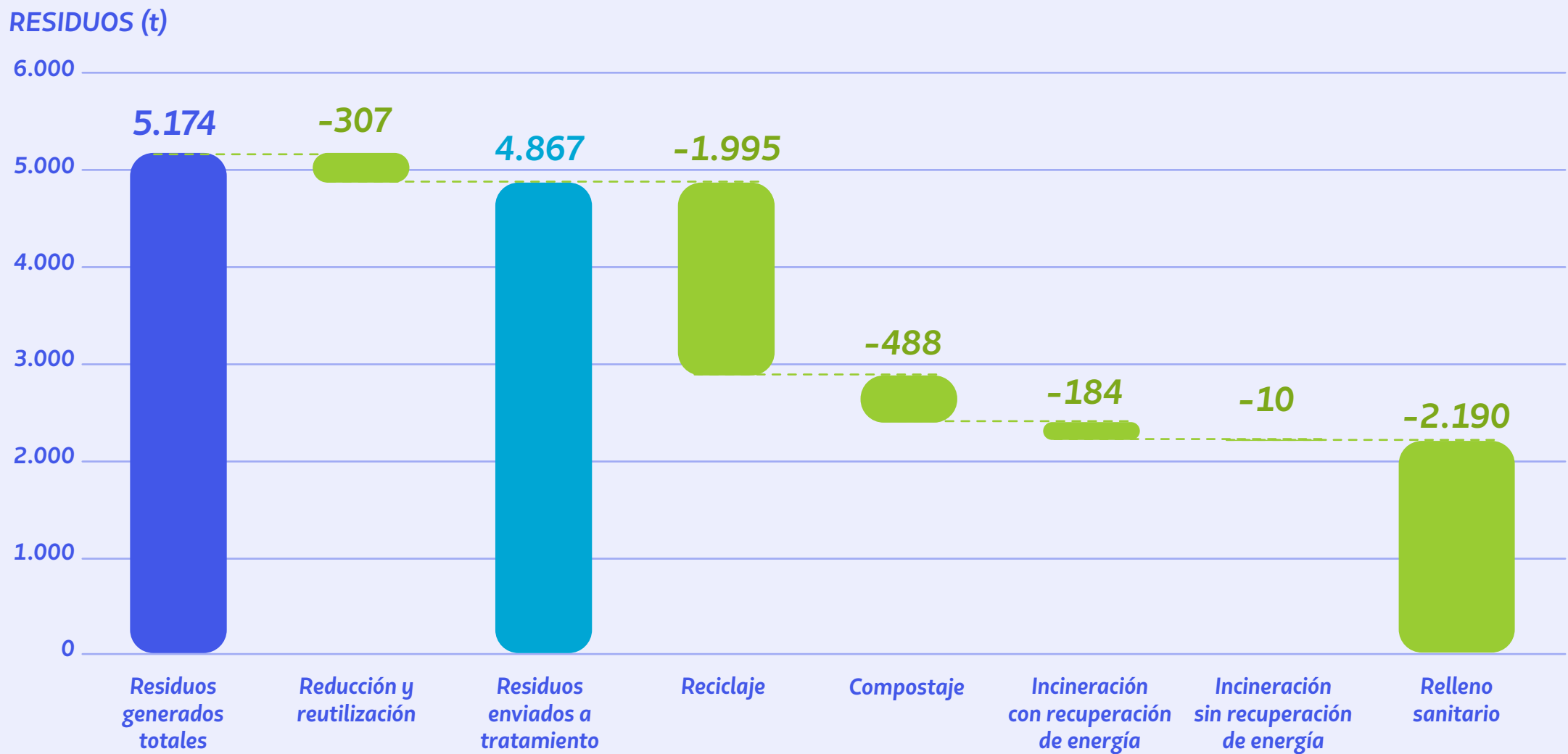
<sup>2</sup> Dentro del alcance de Economía Circular, se consideran los residuos sólidos no peligrosos susceptibles de ser enviados a rellenos sanitarios según la normativa vigente en cada país y sobre los cuales el grupo LATAM cuenta con actas de disposición o pesaje como soporte. En este sentido, la distribución presentada no refleja la generación total de estos residuos, principalmente debido a que en varias instalaciones de la operación, los residuos que se envían a relleno sanitario no cuentan con pesaje y/o actas de disposición emitidas por la empresa o institución encargada. Además, el grupo LATAM está trabajando en la mejora del proceso de control sobre la generación de todos sus residuos. La tasa de desvío de residuos, contempla los siguientes tratamientos: reducción y reutilización, reciclaje, compostaje e incineración con recuperación energética.

<sup>3</sup> El detalle de la generación de residuos se encuentra en la sección de gestión ambiental. Adicionalmente, las cifras acá reportadas corresponden a un 41% de los residuos del grupo LATAM estimados según la línea base de SGS.

Evolución de residuos sólidos no peligrosos<sup>2</sup>



Disposición de residuos no peligrosos (toneladas)<sup>3</sup>





# Resultados de Economía Circular 2024

5.174  
TONELADAS DE  
RESIDUOS GENERADOS

2.667  
TONELADAS DE  
RESIDUOS VALORIZADOS.  
un 51% de los residuos generados.

307  
TONELADAS DE RESIDUOS  
REDUCIDOS O REUTILIZADOS.  
un 6% de los residuos generados.

2.974  
TONELADAS DE  
RESIDUOS DESVIADOS.  
un 57% de los residuos generados.

## PROGRAMAS E INICIATIVAS DE ECONOMÍA CIRCULAR

GRI 306-2

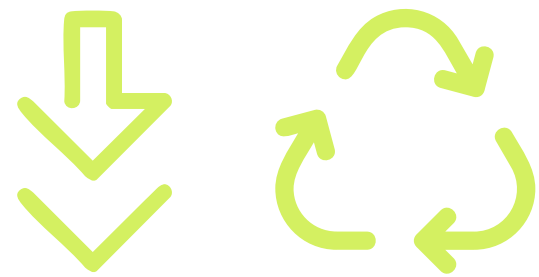
### Sistema de Gestión de Residuos en las bases de operación

Asesorado por expertos, el grupo LATAM ha implementado mejoras en su Sistema de Gestión de Residuos (SGR) en sus principales operaciones. Estas mejoras incluyen la incorporación de infraestructura para la gestión y segregación de residuos, la implementación de procesos de recuperación y reciclaje para diversos materiales, capacitaciones y la creación de sistemas de seguimiento para evaluar indicadores claves.

Además, el SGR continúa promoviendo un cambio cultural y el compromiso dentro del grupo LATAM. Se han desarrollado guías y capacitaciones dirigidas a los colaboradores, promoviendo la concientización y la adherencia a los nuevos procesos vinculados a la economía circular, con el impulso activo de la alta dirección de la empresa.







### REDUCCIÓN Y RECICLAJE DE RESIDUOS EN LATAM CARGO

En LATAM Cargo, se han implementado diversas iniciativas para reducir y reciclar residuos como el plástico y la madera:

- **Pallets de plástico reciclado:** En Santiago (Chile), se reemplazaron pallets de madera y plástico convencional por pallets de plástico reciclado de alta densidad, evitando la disposición de aproximadamente 30 toneladas de residuos al año.
- **Manta cubre carga aérea:** En Chile y Brasil, se reemplazó el stretch film por mantas de polipropileno, o de plástico reutilizable, con el objetivo de proteger la carga, en sus distintos traslados, entre bodegas y hasta los pies del avión. Además de reducir 56 toneladas de plástico al año, se ahorra también tiempo de armado y despaletizaje.
- **Optimización del plástico:** En Lima (Perú), se reemplazó el stretch film por mallas cubre carga aérea reutilizables, mientras que en Miami (Estados Unidos) se reemplazó el stretch film tradicional por una capa de plástico reciclable que reduce las capas plásticas de tres a una (salvo en caso de lluvia).

270  
TONELADAS DE  
PLÁSTICO RECICLADAS.

123  
TONELADAS DE PLÁSTICO  
se redujeron en 2024,  
un 32% adicional a 2023.

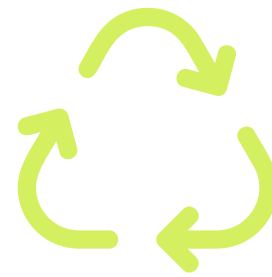


### PROYECTO FÉNIX: REVALORIZAR PARTES DE AVIÓN EN DESUSO

El grupo LATAM puso en marcha el proyecto “Fénix” en 2023, cuyo objetivo es recuperar partes de avión para ser utilizadas como repuestos internos, ser vendidas o reutilizadas por el grupo LATAM o terceros. Al cierre de 2024, el proyecto logró la recuperación y venta de 1.476 partes de avión para el inventario operacional. Esta iniciativa permitió reducir el tiempo de recuperación de aeronaves en tierra (AOG, por sus siglas en inglés) y desviar más de 46 toneladas de residuos de relleno sanitario.

#### Iniciativas destacadas:

- **Áreas de recepción y sala de reuniones (Miami, Estados Unidos):** Componentes de avión recuperados de la conversión de pasajeros a cargueros, usados como nuevo mobiliario.
- **Reacondicionamiento de cinturones de seguridad:** En alianza con proveedores, se recolecta, repara y reincorporan cinturones usados. En 2024, esta práctica se expandió de Chile a Ecuador.
- **Reparación y recertificación de chalecos salvavidas:** En Chile y Brasil, se inspeccionan, reacondicionan y recertifican chalecos, extendiendo su vida útil.



### RECICLA TU VIAJE: RECICLAJE DE RESIDUOS GENERADOS A BORDO

El grupo LATAM implementa el programa “Recicla tu viaje” desde 2019, que busca reciclar los residuos del catering generado a bordo de vuelos domésticos. En Brasil, Chile y Perú, la segregación de botellas plásticas PET se realiza por medio de la tripulación a bordo, mientras que en Colombia y Ecuador se realiza segregación de aluminio, plástico PET y tetrapak en tierra por los aeropuertos, Bogotá y Quito, respectivamente.

En 2024, se incorporó la segregación y reciclaje de tetrapak en Chile y Brasil al programa. Esto permitió que se reciclaran más de 280 toneladas de botellas plásticas y tetrapak.

280  
TONELADAS DE RESIDUOS  
recicladas en 2024





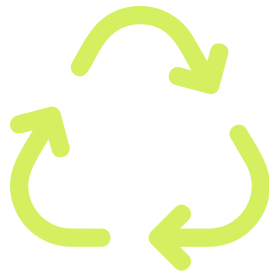
### SEGUNDO VUELO: UPCYCLING DE UNIFORMES

Desde 2018 el programa “Segundo Vuelo” permite al grupo LATAM dar una segunda vida a los uniformes en desuso de sus colaboradores, transformándolos en nuevos productos. Esta iniciativa no solo reduce el impacto ambiental al convertir residuos textiles en nuevos artículos, sino que también contribuye a la construcción de una comunidad más sostenible a través de alianzas estratégicas, la generación de empleo y la promoción del consumo responsable.

- 22 toneladas de uniformes en desuso entregados.
- 11 organizaciones de Brasil, Chile, Perú, Colombia, Ecuador y Paraguay.
- 36.500 productos nuevos creados.

En 2024, el programa Segundo Vuelo mereció a LATAM Airlines Perú un galardón de la XV Edición de los Premios Corresponsables de España, en la categoría Gran Empresa.

22  
TONELADAS DE UNIFORMES  
en desuso entregados



### LOUNGE + SOSTENIBLES

En 2024, en el Lounge de Santiago (Chile), LATAM, junto a sus proveedores estratégicos Newrest y Nuevo Pudahuel, implementaron procesos de segregación y valorización de residuos, incluyendo papel, cartón, botellas PET, aluminio, vidrio, tetrapak y orgánicos, tanto en las áreas de los salones como en las cocinas.

Basado en los logros obtenidos, se desarrolló una guía de mejores prácticas para replicar estos procesos en otros lounges del grupo LATAM.

Estas acciones buscan obtener la certificación TRUE (Uso y Eficiencia Total de Recursos) del Consejo de Construcción Verde de Estados Unidos, que exige desviar al menos el 90% de residuos de rellenos sanitarios. En 2024, comenzó el proceso de pre-certificación del Lounge Santiago.

Durante 2024, se registraron 430 toneladas de residuos, de las cuales 250 toneladas fueron valorizadas. De esta cantidad, 132 toneladas corresponden a residuos orgánicos, los cuales fueron enviados a una planta de compostaje, y 118 toneladas se destinaron al reciclaje.

132  
TONELADAS DE RESIDUOS ORGÁNICOS  
enviados a planta de compostaje



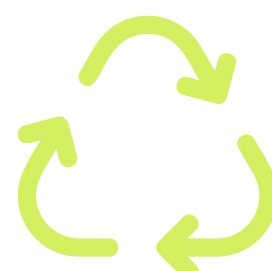
### DONACIONES

En 2024, el grupo LATAM donó una variedad de artículos destinados a apoyar diferentes causas y comunidades. En total fueron más de 30.000 elementos, en Brasil, Chile, Perú, Ecuador y Colombia, beneficiando tanto a organizaciones como a colaboradores afectados por contingencias.

Entre los elementos donados destacan 4.200 mantas, 800 gorros y sombreros, 490 almohadas de cuello, 470 abrigos y chaquetas, 320 juguetes.

Cabe destacar que, en septiembre de 2024, 6,7 toneladas de materiales recuperados fueron destinadas solo a los colaboradores afectados por las severas inundaciones ocurridas en Río Grande do Sul (Brasil).

30.000  
ELEMENTOS FUERON DONADOS  
para apoyar a diferentes  
causas y comunidades



### OTRAS INICIATIVAS

- **Tapices de asientos sostenibles:** Desde 2018, se utiliza cuero reciclado elaborado con recortes que iban a ser desechados. Se han empleado 130 mil m², cubriendo el 62% de la flota y evitando 21 toneladas de residuos.
- **Nuevo casino en Bogotá (Bogotá, Colombia):** se incorporaron materiales provenientes de mantenimiento y carga en el mobiliario del nuevo casino.

62%  
DE LOS ASIENTOS DE LA FLOTA  
RECUBIERTO CON CUERO RECICLADO  
Corresponde a 130 mil m².

3,93  
TONELADAS MENOS DE RESIDUOS  
enviados a rellenos sanitarios.



Reduce



Reusa



Recicla



REDUCCIÓN DEL DESPERDICIO DE ALIMENTOS

El grupo LATAM ha desarrollado una estrategia integral para abordar la pérdida y el desperdicio de alimentos, con acciones y objetivos definidos según el origen de generación.

Catering a bordo

El área de Servicio a Bordo, lidera una estrategia de reducción del desperdicio de catering (alimentos frescos), mediante diversas iniciativas:

- i. Reinyección de materiales y alimentos no perecibles sellados a la operación.
- ii. Proyecto Cero Desperdicio (alimentos perecibles): reducción del sobreaprovisionamiento de alimentos frescos en la cabina Economy, utilizando inteligencia artificial que analiza datos mejorando la precisión respecto de la cantidad de comida necesaria.

Resultados de esta implementación en 2024:



iii. Preselect: Se inicia piloto que permite a los pasajeros de cabina Business en rutas internacionales seleccionar su opción de catering preferida entre 48 y 24 horas antes de su vuelo.

Asimismo, el grupo LATAM está desarrollando un modelo enfocado en pasajeros que optan por no consumir el servicio, especialmente en rutas nocturnas de largo alcance. Estas rutas, que suelen despegar tarde, presentan una tendencia de pasajeros que priorizan el descanso debido a que ya han cenado antes del vuelo. Este nuevo modelo está previsto para implementarse en 2025.

Objetivo

En 2024, LATAM estableció como objetivo limitar el sobreaprovisionamiento de catering (alimentos frescos) en cabina Economy de vuelos internacionales de más de 3,5 horas a un máximo del 2%, lo que equivale a aproximadamente 129 toneladas anuales. Para 2025, esta objetivo se ampliará a cabinas superiores, estableciendo un objetivo de 2,8%.

Casinos y Lounges

En 2024, en el Lounge de Santiago (Chile), se implementaron procesos de pesaje, segregación y valorización de residuos orgánicos, provenientes de alimentos no consumidos y descartes en salones y cocinas.

En tanto, en los casinos de la base de mantenimiento y el centro de capacitación CAE en Santiago (Chile) y en instalaciones de Lima (Perú), el grupo LATAM lleva a cabo la segregación de residuos de alimentos generados, realizada por los propios colaboradores, para luego ser procesados mediante compostaje.

Resultados de esta implementación en 2024:



Ver detalle de las iniciativas y programas en la sección Anexos





PLÁSTICOS DE UN SOLO USO

GRI 306-2

El grupo LATAM ha logrado ser el primero en la industria aérea<sup>1</sup> en eliminar el 97% de los plásticos de un solo uso<sup>2</sup>. Este logro implicó cambios significativos en las cabinas *Business* y *Economy*, aeropuertos, lounges, carga, mantenimiento y oficinas.

Si bien inicialmente el grupo LATAM se había propuesto eliminar el 100% de los plásticos de un solo uso a 2023, al año 2024 se logró reducir un 97% de éstos según el alcance definido. El 3% restante corresponde a aquellos elementos que no pueden ser reemplazados o eliminados por razones legales, de seguridad, sanitarias u operacionales, o por la falta de alternativas disponibles en el mercado. De todos modos el grupo LATAM reafirma su compromiso con mejorar continuamente y seguirá trabajando en encontrar soluciones para reducir sus residuos, reemplazar materialidades por reutilizables, reciclables, biobasadas y/o biodegradables, ampliando su alcance y fortaleciendo el conocimiento sobre sus residuos.



PLÁSTICOS DE UN SOLO USO

|                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Cabina Business</b> | <ul style="list-style-type: none"><li>● Reemplazo de las bolsas para cubrir los elementos de descanso por bolsas de algodón reutilizables.</li><li>● Eliminación de las bolsas que cubrían las pantuflas y que contenían los elementos dentro de los amenity kits.</li><li>● Reemplazo del cepillo de dientes por uno de bambú, y los calcetines y tapa ojos ahora contienen material reciclado.</li><li>● Reemplazo de tapas de cacerolas de plástico a tapas hechas en base a caña de azúcar.</li></ul> | <b>Aeropuertos</b>              | <ul style="list-style-type: none"><li>● Implementación de nuevas etiquetas y bolsas de cortesía hechas de papel.</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Cabina Economy</b>  | <ul style="list-style-type: none"><li>● Se sustituyeron vasos plásticos por de papel, utensilios de plástico por bambú y cacerolas desechables por reutilizables.</li><li>● Las bolsas plásticas para elementos de descanso fueron reemplazadas por cintas de papel<sup>3</sup>, y se eliminaron las bolsas de separación en los compartimentos del trolley del avión.</li></ul>                                                                                                                          | <b>Lounges</b>                  | <ul style="list-style-type: none"><li>● Reemplazo de cepillos de dientes plásticos por bambú.</li><li>● Reemplazo de cucharas y revolvedores plásticos por cucharas de metal reusables.</li><li>● Eliminación de bolsas plásticas de las toallas y amenities.</li><li>● Incorporación de placas antiestornudos en reemplazo de stretch film de alimentos (Bogotá).</li></ul> |
|                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | <b>Mantenimiento y oficinas</b> | <ul style="list-style-type: none"><li>● Reemplazo de bolsas plásticas por carritos, bandejas y bolsas de papel para el traslado de elementos para mantenimiento del avión.</li><li>● Cambio de vasos plásticos por vasos de papel o reutilizables en oficinas.</li></ul>                                                                                                     |

<sup>1</sup> Acorde a la revisión interna de las Memorias 2023 de aerolíneas líderes en Skytrax y Corporate Sustainability Assessment (CSA).

<sup>2</sup> Ver más información: <https://www.latamairlines.com/cl/es/prensa/comunicados/el-camino-eliminar-plasticos-un-solo-uso>

<sup>3</sup> En los países donde la normativa lo permite.



# VALOR COMPARTIDO

GRI 3-3 Y 203-1

4.877

*pasajeros trasladados*

276

*carga movilizada*

47

*alianzas estratégicas  
en Brasil, Chile, Colombia,  
Ecuador y Perú*

El pilar de valor compartido refleja el camino que el grupo LATAM ha recorrido junto a sus comunidades, buscando trabajar de forma colaborativa para ser un activo que impulse el desarrollo social y ambiental en Sudamérica. En este contexto, el Avión Solidario ha sido el programa insignia de este pilar, permitiéndole al grupo LATAM ponerse a disposición de las comunidades y ofrecer un espacio para contribuir mediante la conectividad, apoyando necesidades de salud, medio ambiente y respuesta a catástrofes naturales.

Desde hace trece años, el programa opera en alianza con socios estratégicos en Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú, impactando a miles de personas cada año. Su fortaleza radica en los equipos del grupo LATAM, las fundaciones y organizaciones aliadas, así como en los beneficiarios directos e indirectos que amplían su alcance.

En 2024, los esfuerzos se enfocaron en seguir desarrollando la red de aliados y robustecer la estructura del programa, estableciendo bases sólidas para que el Avión Solidario continúe llegando cada día a más personas.







## GOBERNANZA

### NCG 519: 3.1.II MARCO DE GOBERNANZA

El programa Avión Solidario del grupo LATAM está respaldado por una estructura de gobernanza que asegura la adecuada gestión de convenios, transporte y emergencias, así como el cumplimiento de objetivos y la mejora continua. Esta gobernanza se articula a través de la coordinación de diferentes áreas clave, con roles y responsabilidades claramente definidos:

#### 1. Comité Shared Value

El Comité Shared Value tiene como responsabilidad principal la aprobación de alianzas y el seguimiento de resultados. Este comité establece las directrices estratégicas del programa y garantiza que las iniciativas implementadas contribuyan a la incorporación del valor compartido en la organización.

#### 2. Sostenibilidad

El área de Sostenibilidad gestiona los convenios relacionados con el transporte de pasajeros y carga, coordina acciones en situaciones de emergencia y supervisa el impacto y uso del transporte en las

comunidades beneficiadas. Además, se enfoca en mantener relaciones efectivas con aliados.

#### 3. Project Management Office (PMO)

La PMO tiene como función principal el monitoreo del programa para asegurar el cumplimiento de objetivos. Este equipo interdisciplinario se encarga de alinear las actividades con los estándares operativos y estratégicos del grupo LATAM.

#### 4. Otros Equipos Involucrados

La ejecución del programa cuenta con el soporte de diversas áreas operativas de grupo LATAM, incluyendo:

- Marketing
- Comunicación Interna y Externa
- Equipos Comerciales y de Carga
- Equipos Operacionales
- Equipo Legal
- Recursos humanos

Esta colaboración interdepartamental garantiza que el programa Avión Solidario opere de manera eficiente, maximizando su impacto positivo en las comunidades.



El programa Avión Solidario es la base del pilar de valor compartido del grupo LATAM, y contribuye directamente al cumplimiento de tres Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas: ODS 3 (Salud y Bienestar), ODS 13 (Acción por el Clima) y ODS 17 (Alianzas para Lograr los Objetivos).





IMPACTO AVIÓN SOLIDARIO EN 2024



**SALUD**

Disponer el Avión Solidario como puente aéreo para dar soporte a diversas necesidades de salud en las comunidades (transporte de pacientes, profesionales de la salud e insumos médicos).

**ÓRGANOS Y TEJIDOS**

Transporte de 1.265 órganos, tejidos, células madre y hemocomponentes forma gratuita en Brasil, Chile, Colombia y Ecuador.

**DONACIÓN DE PASAJES PARA NECESIDADES DE SALUD.**

Más de 4.074 pacientes, personal médico y equipos de salud fueron transportados sin costo para la realización de tratamientos o cirugías.



**MEDIOAMBIENTE**

Se ofrece el transporte de flora y fauna para su conservación, así como también el traslado de científicos e integrantes de fundaciones ambientales que viajan para resguardar los ecosistemas de la región. Asimismo, se brinda soporte con el traslado de residuos de islas al continente en Latinoamérica.

**RESCATE DE ANIMALES**

1.943 animales transportados gratuitamente en Brasil y Perú para su rehabilitación, conservación y protección entre los cuales figuran aves, tortugas, monos, primates propios de la selva amazónica de Brasil, flamencos, boas, nutrias y pingüinos.

Además, se conectó a profesionales vinculados a la ejecución de proyectos de conservación y trabajo con la comunidad.

**RETIRO DE RESIDUOS RECICLABLES**

238 toneladas de residuos fueron retiradas y transportadas desde Isla de Pascua/Rapa Nui (Chile), San Andrés (Colombia) y el archipiélago de las Islas Galápagos (Ecuador) para su correcta gestión y reciclaje.

El programa colabora con la gestión de residuos en zonas estratégicas, por su importancia ambiental, como es el caso de estos destinos insulares.



**CATÁSTROFES**

Se facilita el transporte de ayuda humanitaria en respuesta a inundaciones, incendios, terremotos, tsunamis, aluviones y erupciones volcánicas.

**AYUDA HUMANITARIA**

276 toneladas de diversos elementos para ayuda humanitaria fueron transportados. Estas consideraban tiendas de campaña para refugiados, alimentos, vestuario, artículos de higiene y otras donaciones. Se transportó también a personas que fueron sobrevivientes de catástrofes naturales y emergencias, además de personal de apoyo para diversas causas.

Del total mencionado, cerca de 200 toneladas fueron trasladadas específicamente para atender las inundaciones en el estado de Río Grande do Sul (Brasil), ocurridas entre el 28 de abril y el 7 de mayo de 2024, las cuales causaron casi 200 muertes y afectaron a 2,4 millones de personas.



Snapshot

GRI 2-4

|                                                                                                                                                        | UNIDAD       | 2022             | 2023              | 2024              |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|------------------|-------------------|-------------------|
| <b>GESTIÓN AMBIENTAL</b><br><b>GRI 302-1 Y 302-3</b>                                                                                                   |              |                  |                   |                   |
| Consumo de energía<br>– operaciones terrestres y aéreas                                                                                                | TJ           | 134.436,71       | 157.010,48        | 178.678,22        |
| Intensidad energética                                                                                                                                  | MWh/100 RTK  | 0,5              | 0,3               | 0,28              |
| <b>Consumo de agua</b>                                                                                                                                 | <b>m³</b>    | <b>85.656</b>    | <b>271.571</b>    | <b>261.600</b>    |
| <b>Generación de residuos</b>                                                                                                                          | <b>t</b>     | <b>37.990</b>    | <b>37.367</b>     | <b>7.867¹</b>     |
| Unidades con Sistema de Gestión Ambiental (SGA)/<br>total de unidades                                                                                  | %            | 99%              | 100%              | 98,8%             |
| Unidades con SGA certificado/total de unidades                                                                                                         | %            | 99%              | 100%              | 98,8%             |
| <b>GESTIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO</b><br><b>NCG 519: 9. SOSTENIBILIDAD, 9.1 MÉTRICAS SASB</b><br><b>GRI 305-1, 305-2 Y 305-3</b><br><b>TR-AL-110A.1.</b> |              |                  |                   |                   |
| Emisiones totales                                                                                                                                      | tCO₂e        | 12.985.755       | 14.624.405        | 16.556.047        |
| Emisiones netas²                                                                                                                                       | tCO₂e        | 12.411.550       | 13.949.892        | 16.158.004        |
| <b>Emisiones Alcance 1³</b>                                                                                                                            | <b>tCO₂e</b> | <b>9.780.288</b> | <b>11.524.420</b> | <b>13.118.183</b> |
| <b>Emisiones Alcance 2</b>                                                                                                                             | <b>tCO₂e</b> | <b>7.150</b>     | <b>5.217</b>      | <b>4.663</b>      |
| Market based                                                                                                                                           | tCO₂e        | N/A              | N/A               | N/A               |
| Location based                                                                                                                                         | tCO₂e        | 7.150            | 5.217             | 4.663             |
| <b>Emisiones Alcance 3</b>                                                                                                                             | <b>tCO₂e</b> | <b>3.198.317</b> | <b>3.094.768</b>  | <b>3.433.201</b>  |

|                                                               | UNIDAD        | 2022         | 2023         | 2024         |
|---------------------------------------------------------------|---------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>ECONOMÍA CIRCULAR⁴</b><br><b>GRI 306-4 Y 306-5</b>         |               |              |              |              |
| Residuos destinados a eliminación⁵                            | t             | 1.117        | 1.797        | 2.200        |
| Residuos desviados de relleno sanitario⁶                      | t             | 1.047        | 2.048        | 2.974        |
| <b>Total de residuos</b>                                      | <b>t</b>      | <b>2.164</b> | <b>3.845</b> | <b>5.174</b> |
| <b>VALOR COMPARTIDO (AVIÓN SOLIDARIO)</b><br><b>GRI 203-1</b> |               |              |              |              |
| <b>Total pasajes donados⁷</b>                                 | <b>Número</b> | <b>3.554</b> | <b>4.563</b> | <b>4.877</b> |
| <b>Salud</b>                                                  |               |              |              |              |
| Órganos, tejidos y células madre transportados                | Número        | 964          | 1.847        | 1.265        |
| Insumos médicos                                               | Número        | 4.577        | 688⁸         | 1.785        |
| <b>Catástrofes</b>                                            |               |              |              |              |
| Carga transportada como ayuda humanitaria                     | t             | 149          | 155          | 276          |
| <b>Medio ambiente</b>                                         |               |              |              |              |
| Animales rescatados transportados                             | Número        | 246          | 122          | 1.943        |
| Materiales reciclables transportados                          | t             | 170          | 256          | 238          |

N/A: No aplica.

¹ Este año se incorporan los residuos peligrosos generados por LATAM Perú en catering y servicio a bordo. La disminución se genera debido a cambio en la clasificación de las aguas tratadas en MRO Sao Carlos, las cuales corresponde a residuos líquidos no peligrosos, los cuales son retornados posteriormente en calidad mejor o igual a un curso superficial.

² Emisiones netas son las emisiones totales menos las compensaciones realizadas.

³ Emisiones de Alcance 1: Se refieren a las emisiones directas generadas por el consumo de combustibles en las operaciones aéreas, el uso de fuentes fijas, los vehículos de la flota del grupo LATAM y las emisiones fugitivas provenientes de gases refrigerantes.

⁴ Residuos sólidos no peligrosos susceptibles de ser enviados a rellenos sanitarios según la normativa vigente en cada país y sobre los cuales el grupo LATAM cuenta con actas de disposición o pesaje como soporte.

⁵ Enviados a relleno sanitario o incineración sin recuperación energética.

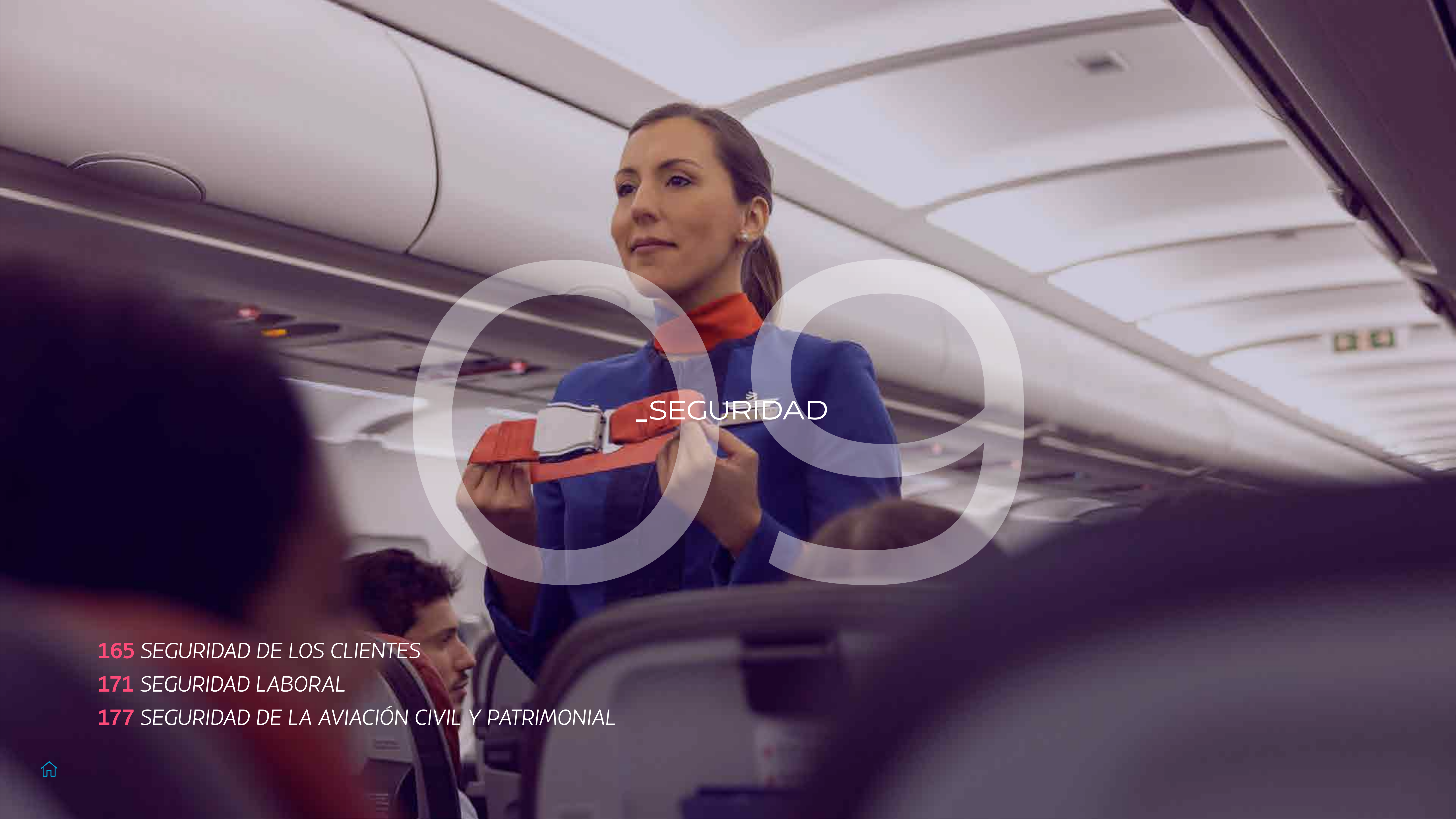
⁶ Tratamientos: reducción y reutilización, reciclaje, compostaje e incineración con recuperación energética.

⁷ Los valores reportados corresponden a la suma de los tres subpilares dentro del pilar de Avión Solidario.

⁸ La disminución se debió a una reducción en la cantidad de requerimientos durante el año.







# \_SEGURIDAD

**165** SEGURIDAD DE LOS CLIENTES

**171** SEGURIDAD LABORAL

**177** SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL Y PATRIMONIAL





# SEGURIDAD, UN VALOR INTRANSABLE.

GRI 3-3 Y 403-1  
SASB TR-AL-540A.1

En materia de seguridad, el grupo LATAM fundamenta su actuar en la Política de Seguridad, Calidad, Salud y Medioambiente, que establece los más altos estándares para resguardar la seguridad como un valor intransable. Este documento se alinea con los parámetros de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI) y promueve el desarrollo del Sistema de Gestión de Seguridad de la organización, orientado a la identificación, prevención y mitigación de riesgos.

En tanto, la cultura de seguridad del grupo LATAM se caracteriza por la participación de sus equipos, la mejora continua y el uso de tecnología avanzada para optimizar sus indicadores. Además, el grupo LATAM no solo cumple con los procedimientos establecidos, sino que también se esfuerza por superar sus estándares mediante la colaboración con organizaciones y autoridades para adoptar las mejores prácticas y garantizar una operación segura.

## SEGURIDAD DE LOS CLIENTES

## SEGURIDAD LABORAL

## SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL Y PATRIMONIAL





# SEGURIDAD DE LOS CLIENTES

NCG 519: 8.1 EN RELACIÓN CON SUS CLIENTES  
 GRI 403, 3-3

El grupo LATAM se compromete a garantizar que cada vuelo, tanto de pasajeros como de carga, llegue a su destino de manera 100% segura, priorizando siempre la seguridad y confianza de sus clientes. Este compromiso refleja su enfoque constante en la excelencia operativa y la implementación de los más altos estándares de seguridad en la industria.

En 2024, un crecimiento sostenido en las operaciones marcó un hito para el grupo LATAM, impulsado por la apertura y reanudación de rutas que ampliaron significativamente la cobertura de destinos. Este incremento operativo exigió exhaustivas visitas en terreno, análisis de gestión del cambio para evaluar y gestionar el impacto de las modificaciones en los procesos, y una validación rigurosa del cumplimiento de los requisitos de seguridad en cada situación. Para enfrentar estos desafíos, el grupo LATAM fortaleció su capacidad de análisis de datos e incorporó tecnología avanzada en la supervisión de procesos, mejorando indicadores preventivos y predictivos asociados al potencial del riesgo.

## PASAJEROS FALLECIDOS PRODUCTO DE UN EVENTO EN LA OPERACIÓN <sup>1</sup>

|      |      |      |      |
|------|------|------|------|
| 0    | 0    | 0    | 0    |
| 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |

<sup>1</sup> Número reportado en línea con la definición de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).





## SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DE SEGURIDAD (SMS)

NCG 591: 9.SOSTENIBILIDAD - 9.1 MÉTRICAS SASB  
SASB TR-AL-540A.1

El Sistema Integrado de Gestión de Seguridad (SMS) del grupo LATAM está conformado por cuatro áreas: Seguridad Operacional, Seguridad de la Aviación civil y Patrimonial, Seguridad Laboral y Gestión de Respuesta a la Emergencia. Estas están estrechamente vinculadas con las áreas operacionales y de apoyo para cumplir con el propósito del grupo LATAM, asegurando niveles aceptables de seguridad de manera eficiente, equilibrando la continuidad de la operación con el bienestar de los clientes y colaboradores, con el objetivo de que todos ellos lleguen de manera segura a su destino.

Además, el SMS incluye el Plan de Respuesta a Emergencias, atendiendo las exigencias y directrices del anexo 19 de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI) y la normativa exigida en los distintos países donde se encuentran las filiales.

En esta línea, el SMS reúne herramientas y programas que permiten al grupo LATAM actuar proactivamente, monitorear su desempeño, identificar situaciones de riesgo y reaccionar con rapidez para mitigarlas. De hecho, las acciones son dirigidas por la matriz de factores de riesgo de seguridad y grados de criticidad, la cual es periódicamente actualizada con datos de análisis internos y de eventos relacionados con la aviación a nivel mundial.

Así también, como parte del compromiso con la mejora continua del sistema de gestión de seguridad,

se realiza un monitoreo constante del desempeño a través de indicadores que reflejan el grado de cumplimiento de los objetivos de seguridad. Este proceso se lleva a cabo en diferentes instancias de seguridad con la participación activa de la dirección y más de 100 ejecutivos. Las instancias incluyen:

### ALTA DIRECCIÓN

**CSO / Revisión funcionamiento y eficacia SMS**



### DIRECTORES

**SAFETY REVIEW BOARD / Toma de decisiones estratégicas, aprobación de cambios relevantes, actualización en materia de gestión de riesgos y SPLs.**



### GESTORES AO Y SAF

**SAFETY ACTION GROUP / Gestión de riesgos altos, aprobación de cambios de mayor impacto, toma de decisiones colaborativa, definición de planes de acción y otros.**



### FOCALES AO Y SAF

**GESTIÓN INTERNA DE LAS ÁREAS OPERACIONALES / Assessment, AGCs, PACs, etc.**

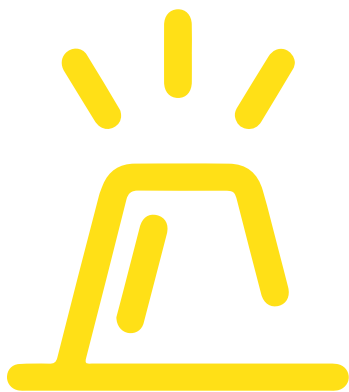
*Aparte de la información interna que facilita la priorización de posibles riesgos, el grupo LATAM revisa anualmente los riesgos que destaca el Reporte Anual de Seguridad de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés) y publica en su sitio web el detalle de las medidas de mitigación para cada uno. Adicionalmente, divulga su participación en organismos presididos por autoridades y organizaciones nacionales e internacionales vinculadas a la aviación comercial, con foco en la seguridad del sector.*





## GESTIÓN DEL RIESGO DE SEGURIDAD OPERACIONAL

El Manual del Sistema Integrado de Gestión de Seguridad (SMS) establece el proceso de Gestión del Riesgo de Seguridad Operacional. Este proceso se basa en tres pasos clave, que son:



### 01 Identificación y análisis de peligros

Se realiza un análisis exhaustivo de los peligros o condiciones potenciales de peligro relacionadas con la operación de vuelo y los procesos de la Organización de Mantenimiento, involucrando diferentes áreas operacionales.

### 02 Evaluación del Riesgo

Se evalúa cada hallazgo encontrado a partir de la investigación y análisis previos.

### 03 Mitigación del Riesgo

Se identifican las causas raíz de los hallazgos y se elaboran planes de acción para su mitigación, los cuales deben ser ejecutados por las áreas operacionales involucradas.

*Este modelo se aplica tanto a los riesgos derivados de la operación de aeronaves como a los trabajos realizados por todas las organizaciones operacionales, incluyendo aeropuertos, mantenimiento y carga.*

## DEFINICIÓN DE OBJETIVOS DE SEGURIDAD

Como parte del Sistema de Gestión de Seguridad (SMS), el grupo LATAM implementa el procedimiento de definición de objetivos de seguridad, cuyo propósito es establecer la metodología para definir y monitorear los objetivos y metas de seguridad, así como los indicadores de desempeño del SMS.

Este procedimiento es aplicable a los 10 operadores aéreos y 8 organizaciones de mantenimiento, y tiene como objetivo definir los objetivos, indicadores y metas, los cuales se revisan anualmente.

## OBJETIVOS, INDICADORES Y METAS ESTABLECIDOS PARA CADA UNO DE LOS COMPONENTES DEL SMS

### Política y Objetivos

### Gestión del Riesgo

### Garantía de la Seguridad

### Promoción de la Seguridad



AUDITORÍAS

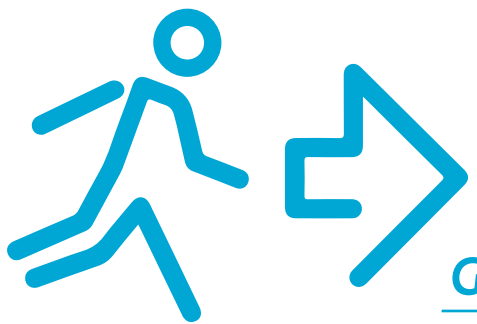
Como parte del sistema integrado, el grupo LATAM realiza una serie de auditorías periódicas, que permiten mejorar sus procesos internos, así como encontrar nuevas oportunidades en materias de seguridad.

RESULTADOS SMS 2024

NCG 591: 9.SOSTENIBILIDAD - 9.1 MÉTRICAS SASB  
SASB TR-AL-540A.1.

- 24.673 riesgos y situaciones peligrosas<sup>1</sup> fueron identificadas por el SMS.
- Un 88% de los riesgos de seguridad y situaciones peligrosas identificados por medio de investigaciones o algún tipo de auditoría, fueron mitigados. En tanto, el porcentaje aún no mitigado corresponde a condiciones de riesgo identificadas y acotadas, que, según la matriz, son de riesgo bajo. Es decir, se puede convivir con ellos manteniendo un nivel aceptable de seguridad. Cabe señalar que igualmente serán abordados con prioridad durante la primera fase de 2025, en línea con los procedimientos internos establecidos.

El grupo LATAM ha implementado el SMS en todas las empresas en el nivel 4, que incluye los cuatro componentes de la seguridad debidamente aprobados



Política y Objetivos

Gestión del Riesgo

Garantía de la Seguridad

Promoción

por todas las autoridades locales donde el grupo LATAM tiene filial y debidamente auditados por la autoridad e IOSA.

PREPARACIÓN INTERNA PARA AUDITORÍA IOSA

En 2024, el grupo LATAM implementó el “Pre-IOSA Unificado”, una evaluación sistemática de los procesos críticos de la empresa y los principales riesgos de seguridad, basada en la nueva metodología IOSA Risk-Based, la cual es desarrollada y promovida por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés). Este modelo, además de ser innovador, se aplicará a través de una metodología que considera al grupo LATAM como un todo, dejando atrás las tres auditorías individuales realizadas previamente en los 10 Certificados de Operador Aéreo (AOC, por sus siglas en inglés) de manera separada.

Esta auditoría interna tiene como objetivo mejorar la visibilidad del grupo LATAM, incrementar la calidad y la seguridad operacional, y prepararse adecuadamente para la auditoría oficial programada para 2025. Siempre enfocándonos en nuestra primera guía, “Seguridad”, esperamos que este nuevo desafío nos fortalezca como grupo y promueva la mejora continua y la efectividad de nuestros procesos.

El SMS integra herramientas y programas que capacitan al grupo LATAM para actuar de forma proactiva, monitorear su desempeño, identificar riesgos y responder rápidamente para mitigarlos.

ANALYTICS Y USO AVANZADO DE LOS DATOS

Proyecto Safety II

Desde 2020, el grupo LATAM ha desarrollado el proyecto Safety II, orientado a generar información estratégica sobre los vuelos y analizar diversas variables con potencial de impactar el desempeño operacional, tales como datos meteorológicos, informes de mantenimiento y niveles de alerta de la tripulación de vuelo, entre otros.

En 2024, se avanzó significativamente en este proyecto mediante la incorporación de una herramienta diseñada para identificar rápidamente fases de vuelo, operaciones en aeropuertos específicos u operaciones de flota que presenten oportunidades de mejora frente a los estándares establecidos. Durante la segunda mitad del año, el enfoque se centró en el desarrollo de un modelo de riesgos basado en las variables que tienen mayor impacto en el rendimiento operacional de un vuelo.

Además, cabe precisar que, en el marco del proyecto Safety II, el grupo LATAM utiliza el Safety Performance Index (SPI II), un indicador clave que permite visualizar en detalle el desempeño de una tripulación en todas las fases del vuelo. Estos avances han fortalecido la capacidad de la organización para generar correlaciones, identificar tendencias y realizar análisis de validación que detectan fortalezas y áreas de mejora, consolidando así un enfoque proactivo hacia la seguridad operacional.

El grupo LATAM ha colaborado con los operadores en el intercambio de información y mejores prácticas, en la iniciativa impulsada por la OACI, y gestionada por las autoridades aeronáuticas locales.

MEJORA CONTINUA: ASISTENCIA TÉCNICA

En 2024, como parte de la mejora continua de su Sistema Integrado de Gestión de Seguridad (SMS), el grupo LATAM recibió el informe final del Global Regional Airbus Safety Program (GRASP) de Airbus. Durante esta evaluación, se revisaron tanto el Sistema de Gestión de Seguridad (SMS) como el Sistema de Gestión de Calidad (QMS, por sus siglas en inglés) del grupo LATAM, con el objetivo de evaluar su eficacia en la gestión de la seguridad y calidad en todo el Sistema. El proceso incluyó una encuesta a ejecutivos, participación en reuniones del Safety Review Board (SRB), una revisión de procesos en Brasil, Chile y en el área de carga de Estados Unidos, así como entrevistas con líderes de todas las áreas.

A partir de las recomendaciones presentadas en el informe final, el grupo LATAM ha comenzado a implementar los planes de acción necesarios para mejorar su SMS integral. Este proceso de implementación continuará durante 2025, con el objetivo de optimizar la seguridad y la calidad en todas sus operaciones.

<sup>1</sup> Los riesgos y las situaciones de peligro se definen en términos generales como cualquier condición existente o potencial que pueda conducir a un accidente o incidente.



## MONITOREO DE DATOS

### Procesos del despacho del avión

Desde 2022, el grupo LATAM ha llevado a cabo un diagnóstico exhaustivo de los procesos de embarque de pasajeros, lo que le ha permitido identificar y mapear los riesgos asociados con el despacho de aeronaves.

En esta línea, en 2023, el grupo LATAM implementó el Safety Performance Index (SPI), un sistema de monitoreo automatizado para recopilar datos precisos sobre posibles eventos de seguridad, información que previamente no estaba disponible. Esto permitió que, en 2024, el grupo LATAM registrara una mejora significativa en los procesos de despacho en aeropuertos.

### Vuelos

En 2024, el grupo LATAM enfocó sus esfuerzos en optimizar los indicadores de seguridad operacional mediante un proceso continuo de mejora. Como resultado, alcanzó niveles récord en sus principales métricas.

Igualmente, para fortalecer su compromiso con la seguridad, el grupo LATAM implementa el programa avanzado de Monitoreo de Datos de Vuelo (FDM, por sus siglas en inglés). Este programa compara los parámetros reales de las operaciones con los Procedimientos Operativos Estándar (SOP, por sus siglas en inglés) mediante la captura, procesamiento y análisis automatizado de información. De este modo, el FDM no solo detecta desviaciones, sino que también optimiza la gestión de procesos de mantenimiento preventivo y facilita el análisis operativo.

Además, como parte fundamental del Sistema de Gestión de Seguridad, el FDM desempeñó en 2024 un papel crucial al monitorear más de un 95% de los vuelos del grupo LATAM. Esto permitió generar datos estratégicos que ayudaron a mitigar riesgos y prevenir la recurrencia de incidentes.

Cabe señalar que, el FDM proporciona información segmentada, gestionada bajo estrictos protocolos de confidencialidad. Estos datos se integran en Pilot LATAM, una aplicación móvil desarrollada específicamente para los pilotos del grupo. A través de esta herramienta, los pilotos pueden acceder a detalles sobre su desempeño, comparar sus métricas con los promedios de la flota y analizar eventos de seguridad detectados durante los vuelos, promoviendo así una mejora continua y personalizada.

### Sistema de informes

En 2024, el grupo LATAM implementó un sistema de informes disponible a través de aplicaciones móviles, facilitando el proceso de reporte para los empleados encargados de generar informes relacionados con la seguridad. Paralelamente, se desarrolló un aplicativo web destinado a los proveedores de servicios del grupo LATAM, permitiéndoles reportar eventos de seguridad. Estas iniciativas fortalecen el sistema de gestión de seguridad al asegurar un flujo de información más eficiente y accesible para todos los actores involucrados.



## SAFETY PERFORMANCE INDEX (SPI)

**El grupo LATAM implementó el Safety Performance Index (SPI), un sistema de monitoreo automatizado para recopilar datos precisos sobre posibles eventos de seguridad.**





## PASAJEROS DISRUPTIVOS

GRI 403-7

Al igual que en 2023, en 2024 las interrupciones en el grupo LATAM han estado mayormente relacionadas con el consumo de alcohol por parte de los pasajeros, lo que ha convertido este factor en el principal desencadenante de comportamientos disruptivos. En respuesta a este fenómeno, se han actualizado y perfeccionado los cursos y entrenamientos para el personal de aeropuertos, con el objetivo de identificar, antes del embarque, a pasajeros en estado alterado.

Para abordar esta situación de manera eficiente, cada mes se presentan estadísticas de pasajeros disruptivos ante los directorios y las instancias superiores de toma de decisiones. Esto permite revisar las situaciones y tomar acciones pertinentes de manera oportuna.

Adicionalmente, el grupo LATAM cuenta con un Procedimiento de Acoso o Importunación Sexual, que se activa frente a este tipo de agresiones hacia su personal, asegurando su bienestar físico y emocional durante estos eventos y brindando acompañamiento profesional posterior.

Asimismo, se realiza un análisis detallado de la causa raíz y las causas contribuyentes en cada situación, con el fin de fomentar la mejora continua en los procesos que puedan haber influido, aunque sea mínimamente, en la aparición de estas conductas dentro del grupo LATAM.

Este contexto, ha fomentado una mayor coordinación con las autoridades locales, con el objetivo de garantizar un marco regulatorio que establezca consecuencias para los pasajeros disruptivos y que respalde a la aerolínea en caso de que decida no transportar a un pasajero considerado disruptivo y/o peligroso.

*Se han actualizado y perfeccionado los cursos y entrenamientos para el personal de aeropuertos, con el objetivo de identificar, antes del embarque, a pasajeros en estado alterado.*





# SEGURIDAD LABORAL

NCG 519: 5.6 SEGURIDAD LABORAL  
GRI 403-1, 403-7 Y 403-9

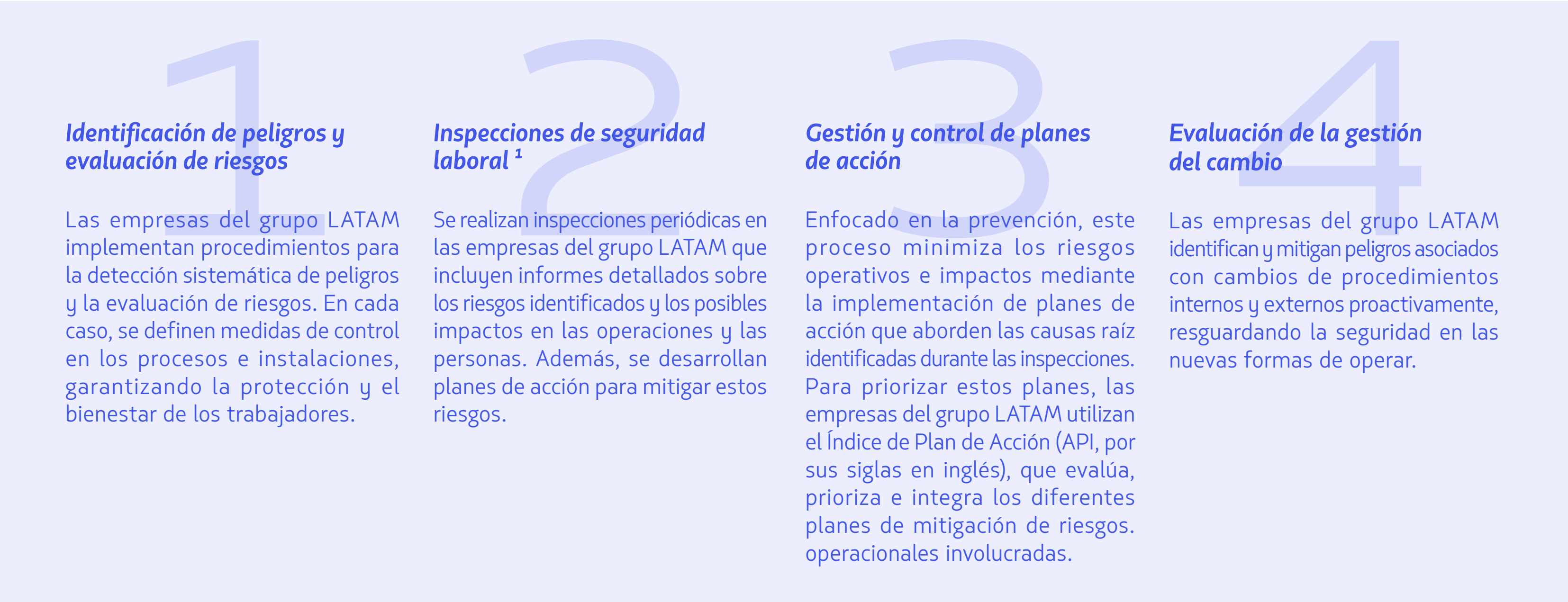
La seguridad es un valor fundamental e innegociable para las empresas del grupo LATAM. Este compromiso se refleja en la implementación de un sistema de gestión de Salud y Seguridad Laboral, orientado a prevenir lesiones y enfermedades laborales entre todos los integrantes de las operaciones.

La supervisión de este sistema, que integra diversos programas de salud y seguridad ocupacional, recae en los líderes de cada área operacional. Ellos aplican los lineamientos del sistema con apoyo del área de Seguridad Corporativa.

En esta línea, las empresas del grupo LATAM aseguran el cumplimiento regulatorio en todos los países donde operan y velan por la adherencia integral a la Política de Calidad, Salud y Medioambiente.

Además, las empresas del grupo LATAM han establecido una estrategia integral de gobernanza de seguridad laboral, que abarca varios procedimientos fundamentales.

## ETAPAS DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD LABORAL GRI 403-2



<sup>1</sup> Durante 2024, se realizaron más de 9.370 inspecciones a las condiciones de seguridad en los riesgos críticos que han sido identificados por el grupo LATAM, mediante un plan de trabajo exhaustivo.





SISTEMA DE GESTIÓN LABORAL

GRI 403-2

Las empresas del grupo LATAM evalúan continuamente la eficacia de su sistema de gestión mediante el monitoreo de indicadores clave como las tasas de accidentes, lesiones y el Indicador de Potencialidad de Accidentes Graves (PAG).

En este sentido, el grupo LATAM ha logrado mantener la tendencia a la baja en la tasa de lesiones (accidentes con días perdidos) y en la ausencia de eventos fatales.

Además, el grupo LATAM también ha avanzado en el monitoreo del indicador de Potencialidad de Accidentes Graves (PAG) a nivel de cada país y área operativa, lo que ha resultado en una disminución de los eventos con riesgo de convertirse en accidentes graves y una menor cantidad de colaboradores lesionados. Esto subraya la importancia para el grupo LATAM de consolidar este concepto, dándole mayor visibilidad y estableciendo una gestión preventiva centrada en la acción, a través de la observación constante y el liderazgo operacional.

A su vez, en 2024, el grupo LATAM implementó el Programa de Prevención de Accidentes Graves (prePAG) en Brasil, una metodología que permite identificar, evaluar y mitigar condiciones de alto riesgo, convirtiéndose en una herramienta proactiva para la gestión de eventos potencialmente graves, con la intención de expandir su aplicación a nivel corporativo en 2025.

Asimismo, el grupo LATAM fortaleció su capacidad de gestión mediante la digitalización de las Inspecciones

**El grupo LATAM ha logrado mantener la tendencia a la baja en la tasa de lesiones (accidentes con días perdidos) y en la ausencia de eventos fatales.**

de Seguridad Conductual (IPS), lo que mejoró la agilidad y el análisis oportuno de los datos.

En 2024, también evidenció la efectividad del área de Investigaciones en el fortalecimiento de la seguridad, identificando eventos no deseados que impactan comercial y operacionalmente al grupo LATAM. En efecto, se incorporaron mejoras en procesos de seguimiento de la carga en bodegas y en iniciativas de prevención en áreas de Mantenimiento. Adicionalmente, se fortaleció el control de acceso y salida en la Base de Mantenimiento del grupo LATAM, abordando situaciones de amenaza interna.

El seguimiento incluye también a los proveedores de servicios externos, quienes deben cumplir con las regulaciones locales y, en algunos casos, participan activamente en el monitoreo de estos indicadores de seguridad.

Es importante precisar que, la disponibilidad de esta información facilita la priorización e integración de los planes de acción mediante el Índice de Planes de Acción (API, por sus siglas en inglés), que evalúa los riesgos según su probabilidad y severidad, permitiendo la implementación de los planes más eficaces para cada situación.

MANUAL DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD LABORAL (OSMS)

GRI 403-1



En 2024, el grupo LATAM publicó la primera versión del Manual del Sistema de Gestión de Seguridad Laboral (OSMS, por sus siglas en inglés), basado en la norma internacional ISO 45001. Este manual tiene como objetivo formalizar, estructurar y estandarizar los procesos del área, consolidando un marco eficaz para gestionar la salud y seguridad ocupacional de los empleados del grupo LATAM. De esta manera, se puede medir el desempeño y el compromiso en todos los niveles de la organización, abordando integralmente los riesgos asociados a las operaciones y promoviendo la mejora continua en los estándares de seguridad.

Es relevante señalar que el OSMS se expande a todos los colaboradores que intervienen en los procesos operacionales del grupo LATAM, garantizando que todos los involucrados en la cadena operativa estén cubiertos y protegidos bajo el mismo marco de seguridad.

DEKRA PARA CHILE

En 2024, la empresa consultora alemana DEKRA, en alianza con la Asociación Chilena de Seguridad (ACHS), desarrollaron un proyecto que permitió al grupo LATAM ampliar el programa de identificación de exposición a riesgos en importantes bases regionales chilenas (operaciones de carga). Con focos en cultura organizacional, liderazgo y comportamiento, el proyecto ha permitido iniciar un diagnóstico en el área de Aeropuerto en Santiago, con el objetivo de definir las herramientas que el grupo LATAM implementará en 2025.

APPSHEET ID LATAM

Como parte de la estrategia de mejora continua, en 2024 se completó la implementación de la iniciativa Appsheet ID LATAM, una herramienta de control diseñada para facilitar y agilizar la solicitud de credenciales corporativas para los nuevos colaboradores. Esta solución optimiza el proceso de *onboarding*, ofreciendo una experiencia más segura, sencilla, eficiente y empática, lo que facilita la integración de los nuevos ingresos del grupo LATAM de manera más ágil y sin complicaciones. Esta iniciativa, impulsada por el equipo de Seguridad Corporativa, fortalece además el control a instalaciones, protegiendo a colaboradores y al patrimonio al identificar quiénes ingresan a zonas restringidas o espacios más sensibles desde el primer día.



## FORTALECIMIENTO DE LA CULTURA DE SEGURIDAD

GRI 403-4, 403-5 Y GRI 403-7

### Mecanismos de Consulta y Participación

El grupo LATAM utiliza diversos mecanismos para garantizar que los colaboradores puedan participar activamente y ser consultados sobre asuntos del Sistema de Gestión de Seguridad Laboral. Estos mecanismos incluyen:

**Comités de Seguridad y Salud:** El grupo LATAM ha establecido Comités de Seguridad y Salud en todas sus instalaciones y áreas operativas. Estos comités están compuestos por representantes de la dirección y de los colaboradores, y se reúnen regularmente para discutir asuntos relacionados con la seguridad y salud en el trabajo, revisar incidentes, y proponer mejoras.

**Reporte AQD:** El grupo LATAM utiliza la plataforma digital AQD que permite a los empleados enviar sus comentarios y participar en la detección de peligros y riesgos relacionados a la seguridad y salud en el trabajo.

**El grupo LATAM utiliza diversos mecanismos para garantizar que los colaboradores puedan participar activamente.**

### Proyecto Microlearning

En 2024, el grupo LATAM implementó con éxito una serie de cursos dentro del Proyecto Microlearning, los cuales complementaron el proceso de activación de los pilotos responsables de actuar como “guardianes” de la información relevante generada durante los vuelos (gatekeepers). Estos cursos, diseñados para fortalecer habilidades clave en situaciones operacionales, se basan en la metodología Problem-Based Learning (PBL) y han contribuido significativamente a aumentar la conciencia situacional de los pilotos (es decir, la percepción, comprensión y proyección de las acciones bajo condiciones específicas), mejorando así la seguridad y la eficiencia operativa.

A 2024, se han lanzado 10 cursos que abordan temas como la gestión de la energía de la aeronave, habilidades de monitoreo, gestión de la carga de trabajo y otros aspectos clave de las operaciones de vuelo.

### Programa de Factores Humanos

En 2024, el grupo LATAM continuó con la implementación del nuevo Manual de Factores Humanos a nivel corporativo, que sirve como guía para los cursos iniciales y recurrentes de Gestión de Recursos de la Tripulación (CRM, por sus siglas en inglés). Además, se diseñaron nuevos indicadores para gestionar el riesgo de fatiga y se implementaron comunicados de autocuidado con el objetivo de promover la salud y seguridad de los empleados en el entorno laboral.

### Programa Seguramente

En 2024, el grupo LATAM fortaleció el programa Seguramente, que brinda consultas médicas y acompañamiento psicológico a los pilotos. Este programa incluye también la figura de Pilot Peer Support, una iniciativa de apoyo entre pilotos enfocada en crear un entorno de confianza y respaldo emocional, la cual fue reforzada durante el año. Como parte de ello, se incorporaron nuevos miembros al equipo en Brasil para ampliar el alcance del apoyo, garantizando así el bienestar y la salud mental de la tripulación.

### Pruebas de alcohol y drogas

El grupo LATAM dispone de una Política y, un Programa de Alcohol y Drogas, que toma como referencia la metodología de testeo utilizada por la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA, por sus siglas en inglés), con el objetivo de garantizar un entorno laboral seguro y saludable. Este programa incluye actividades orientadas a la prevención del consumo de drogas y el abuso de alcohol, así como la realización de exámenes toxicológicos preventivos diseñados para disuadir el uso de estas sustancias.

Adicionalmente, durante el año 2024, el grupo LATAM incrementó las pruebas de alcohol y drogas, actualizó procedimientos y continuó el trabajo en la difusión de comunicados de prevención.



### Campaña Ground Damage

Durante 2024, el grupo LATAM desarrolló una metodología integral para elevar la “conciencia situacional” (es decir, la percepción, comprensión y proyección de las acciones bajo condiciones específicas) entre el personal interno y tercero. Esta metodología combina capacitación, indicadores de desempeño y herramientas de gestión, incluyendo cápsulas informativas que destacan procesos clave como la Unidad de Energía en Tierra (GPU, por sus siglas en inglés), montacargas (conveyors) y escaleras.

Gracias al impacto positivo de esta iniciativa, el grupo LATAM continuará ampliándola durante 2025, con el desarrollo de nuevas cápsulas enfocadas en Mantenimiento y Carga, además de reforzar los indicadores de seguridad en aeropuertos y operaciones de carga para garantizar mejoras sostenibles.

### Encuesta de Seguridad: I-ASC GRI 403-2

En 2024, el grupo LATAM evaluó su cultura de seguridad a través de la encuesta I-ASC de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA). Esta encuesta mide la cultura de seguridad en diversas dimensiones, como la conciencia de seguridad, el compromiso de la alta dirección, el empoderamiento de los empleados y el aprendizaje organizacional. Los resultados mostraron una cultura de seguridad sólida, con un aumento significativo en la participación y un progreso que posicionó al grupo LATAM en el primer cuartil de las empresas encuestadas.

Como parte de la mejora continua de su Sistema Integrado de Gestión de Seguridad (SMS), el grupo LATAM trabajará durante 2025 en la implementación de planes de acción derivados de las oportunidades de mejora identificadas en la encuesta.

### Campaña Los Intransables

En 2024, el grupo LATAM lanzó “Los Intransables”, una campaña de concientización que define cinco comportamientos clave para promover la cultura de seguridad en todas sus operaciones. Estos comportamientos, que guían las actitudes y decisiones diarias de cada empleado, son:

- Cumplir con normas y procedimientos.
- Realizar tareas para las que se está capacitado.
- Reportar situaciones de peligro.
- Cuidar de la seguridad en todo momento.
- Fomentar un entorno de colaboración en seguridad.

### Reporte de Seguridad de terceros

A finales de 2024, el grupo LATAM lanzó el aplicativo web Reporte de Seguridad para que los empleados de empresas terceras que operan en sus instalaciones y operaciones puedan reportar cualquier evento de seguridad. Esta herramienta refuerza el compromiso del grupo LATAM con la seguridad y promueve la integración de las empresas externas en una cultura de seguridad y de reporte común, facilitando la identificación temprana y la mitigación de riesgos operacionales.

### Semana de la Seguridad

Como cada año, el grupo LATAM celebró la Semana de la Seguridad del 4 al 9 de noviembre de 2024. Durante esa semana, se dedicó tiempo a actividades relacionadas con Seguridad Operacional, Seguridad laboral, Seguridad de la aviación civil y patrimonial, y Ciberseguridad, incluyendo webinars, charlas operacionales con ejecutivos de distintas áreas, presentaciones de expertos de la industria y reconocimiento a empleados destacados por su compromiso con la seguridad.





## INSPECCIONES

El grupo LATAM realiza inspecciones de seguridad conforme a un plan de trabajo que abarca diversos procesos aeroportuarios, considerando infraestructura, equipos móviles, escaleras, sistemas de trabajo en altura y cualquier otra actividad o condición que represente un riesgo crítico. El propósito de estas inspecciones es mitigar los riesgos y proteger tanto a las personas como a las operaciones, asegurando el bienestar de los pasajeros y de los colaboradores, en línea con la normativa aeronáutica. Estas inspecciones se han adaptado para enfrentar los nuevos desafíos planteados por los cambios en las dinámicas regionales y las condiciones externas.

### *Investigación de accidentes laborales*

El área de seguridad laboral dispone de un procedimiento corporativo que regula la investigación de accidentes. Este procedimiento define claramente los pasos a seguir durante el proceso de investigación, los cuales son:

## CONOCER

*Recopilación de información*

## COMPRENDER

*Determinar el contexto del evento.*

## CORREGIR

*Aplicar la metodología de análisis de causa.*

## APRENDER

*Evaluar el alcance del problema y la amplitud de las medidas de prevención.*

En el grupo LATAM todo el proceso se documenta mediante un formulario de investigación, en el cual se establecen las causas del accidente y las acciones correctivas a implementar.



| SEGURIDAD LABORAL <sup>1</sup>                                                                     | 2021  | 2022  | 2023  | 2024  | META 2024         |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------------------|
| NGC 519: 5.6 SEGURIDAD LABORAL                                                                     |       |       |       |       |                   |
| Tasa de accidentabilidad (por cada 100 trabajadores) <sup>2</sup><br>GRI 403-9                     | 0,48  | 0,64  | 0,61  | 0,52  | 0,67 <sup>3</sup> |
| Tasa de fatalidad <sup>4-5</sup>                                                                   | 0     | 0     | 0     | 0     | N/A               |
| Tasa de enfermedades profesionales<br>(por cada 100 trabajadores) <sup>6</sup>                     | 0,04  | 0,03  | 0,03  | 0,07  | N/A               |
| Promedio de días perdidos por accidente <sup>7</sup><br>GRI 403-9                                  | 10,24 | 11,48 | 11,62 | 11,18 | N/A               |
| Tasa de lesiones por accidente laboral con grandes<br>consecuencias <sup>8,9-10</sup><br>GRI 403-9 | 0,00  | 0,00  | 0,00  | 0,00  | N/A               |
| Tasa de ausentismo<br>CSA - TASAS DE AUSENTISMO                                                    | 4,7   | 4,1   | 4,4   | 4,6   | N/A               |

N/A: No Aplica.

<sup>1</sup> Algunos indicadores de ese apartado empezaron a ser contabilizados de esa manera en 2022, por lo que no hay información de años anteriores.

<sup>2</sup> Total de accidentes de trabajo/dotación promedio x 100.

<sup>3</sup> Las metas anuales se establecen en base a distintos parámetros, entre ellos, la proyección de expansión de la operación.

<sup>4</sup> Excluyéndose las relacionadas a accidentes de trayecto y las sufridas por dirigentes de instituciones sindicales a causa o con ocasión del desempeño de sus cometidos gremiales.

<sup>5</sup> El cálculo de la tasa sigue la fórmula: total de fatalidades por accidente de trabajo/dotación promedio x 100.000.

<sup>6</sup> Total de enfermedades profesionales/dotación promedio x 100.

<sup>7</sup> Total de días perdidos por accidente de trabajo/total de accidentes de trabajo.

Obs: el conteo de los días perdidos empieza el día siguiente al accidente.

<sup>8</sup> Los accidentes relacionados con algún riesgo crítico y los eventos de alto impacto (accidentes que provocan más de 100 días perdidos) representan 1,5 en el cálculo total.

<sup>9</sup> Fórmula de cálculo de la tasa: total de lesiones con interrupciones del trabajo/ promedio de empleados x 100.

<sup>10</sup> Accidentes que resulten en un daño tal que el trabajador no pueda recuperar, no recupere, o que no se espere que recupere totalmente el estado de salud previo al accidente, en un plazo de seis meses.





# SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL Y PATRIMONIAL

El grupo LATAM se alinea con los más exigentes estándares nacionales e internacionales en cuanto a la seguridad de la aviación civil y patrimonial, invirtiendo de manera constante en la mejora continua de sus procesos.

## SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL Y PATRIMONIAL (SeMS)

El Sistema de gestión de la seguridad de la aviación civil y patrimonial (SeMS) está diseñado para fortalecer la estructura de sus pilares de seguridad, tanto en el ámbito aeroportuario como en sus instalaciones. Además, abarca todas las operaciones del grupo LATAM e incluye medidas que protegen a los pasajeros y empleados, asegurando la continuidad operacional y mitigando amenazas y riesgos, siempre con los más altos niveles de seguridad.

En esta línea, durante 2024, el SeMS ha logrado avances significativos en su madurez, fortaleciendo cada uno de sus pilares mediante la mejora continua y el monitoreo del desempeño. Estos avances tienen como objetivo establecer lineamientos claros, garantizar el cumplimiento de los procedimientos de aviación civil y satisfacer los requisitos regulatorios, trabajando en estrecha colaboración con las autoridades y otros grupos de interés.

De esta manera, el enfoque se lleva a cabo a lo largo de sus operaciones de pasajeros y carga, utilizando

una serie de procesos, como reporte, comunicación, operación efectiva diaria, planes de contingencia, supervisión permanente y excelencia operacional. Todo ello, tiene como objetivo dar una respuesta adecuada y oportuna a amenazas o actos de interferencia ilícita contra las operaciones, instalaciones e infraestructura del grupo LATAM, manteniendo los niveles de riesgo dentro de un marco aceptable.

Adicionalmente, el SeMS del grupo LATAM incluye procedimientos destinados a investigar situaciones no deseadas, con el propósito de identificar las causas subyacentes de los eventos y establecer medidas correctivas que prevengan la ocurrencia de nuevos incidentes.

## PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS

El grupo LATAM cuenta con un Plan de Respuesta a Emergencias (ERP, por sus siglas en inglés) que define los recursos y las personas a activar en caso de un incidente o accidente aéreo que implique daños materiales o a las personas. El objetivo principal de este plan es brindar apoyo a las personas afectadas y a sus familiares, colaborar con las autoridades aeronáuticas en las investigaciones y mantener una comunicación constante con los distintos grupos de interés para asegurar la continuidad de la operación. Este plan también establece las directrices organizacionales para enfrentar emergencias de otros tipos que puedan afectar gravemente las operaciones, como desastres naturales, pandemias, huelgas o contingencias 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.**

En este contexto, existen Comités de Respuesta a Emergencias (CRE) en cada una de las filiales del grupo LATAM: Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Paraguay, y Perú. Además, se encuentran otros tres CRE en Buenos Aires, Madrid y Miami, donde el grupo LATAM tiene personal y estructura. Estos comités se reúnen regularmente en mesas de trabajo con expertos de diversas áreas para prepararse y gestionar las emergencias y mitigar sus efectos mediante procedimientos, equipos de personas y voluntarios, con el fin de ofrecer apoyo a las personas afectadas y a sus familiares.

Asimismo, cada año se realizan simulacros de emergencia y capacitaciones en todos los CRE para poner en práctica los procesos y asegurar el conocimiento de las funciones y responsabilidades de cada área.

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.

Para 2025, el foco estará en mejorar la coordinación entre las organizaciones externas que se activan de manera paralela, como los administradores de aeropuerto, embajadas, consulados y autoridades de aviación civil.





## CONTRATOS DE SERVICIOS

Durante 2024 el grupo LATAM licitó contratos de servicios de seguridad en varios países de forma simultánea, con el objetivo de agrupar proveedores por cada geografía, facilitando la gestión del desempeño y estableciendo nuevos acuerdos contractuales. Estos acuerdos buscan estandarizar el nivel de servicio brindado y generar un compromiso conjunto para asegurar que cada proceso se realice con la máxima calidad, rigurosidad y cuidado del cliente, asimilando la cultura de seguridad del grupo LATAM en las operaciones de terceros.

Entre los proyectos realizados, destaca la digitalización de los procesos de soporte y la implementación amigables y efectivas para los pasajeros con destino a Estados Unidos (AIM/BDP, por sus siglas en inglés). Este proceso, basado en la observación conductual y análisis previo, permite un enfoque más efectivo y menos invasivo.

De hecho, a finales de 2024, se capacitaron a todos los empleados ubicados en los Last Point of Departures (LPDs), puntos clave de salida donde se realizan

controles de seguridad antes de embarcar, y la puesta en marcha se realizó con éxito en diciembre. Esta iniciativa, validada por la agencia de seguridad del transporte aéreo de Estados Unidos (TSA, por sus siglas en inglés), busca equilibrar el cumplimiento normativo con una experiencia de viaje segura y fluida.

Asimismo, en las operaciones del negocio de carga, se adoptaron nuevas tecnologías para monitorear cada punto de transferencia, previniendo pérdidas e interferencias ilícitas mediante puntos de control de trazabilidad y análisis de cámaras de seguridad. Este enfoque ha fortalecido las capacidades investigativas y predictivas para mitigar amenazas internas.

Adicionalmente, se avanzó en la unificación de los métodos globales de control de acceso del grupo LATAM en varios países. Esto incluyó la centralización de la administración del sistema de control de acceso físico, sumando filiales y oficinas regionales.

También se estableció una nueva política que define

los estándares técnicos requeridos para los Centros de Control de Seguridad (CCS), permitiendo que estos cumplan su rol ampliado con mayores capacidades proactivas y preventivas. En este contexto, se fortaleció el rol de los CCS mediante la creación de un protocolo corporativo con directrices técnicas que amplían su alcance, incorporando temas relacionados con la prevención de riesgos laborales, apoyados en la analítica de datos y la digitalización.

## EFFECTOS DE LAS MIGRACIONES

La industria de la aviación enfrenta desafíos globales significativos debido a los crecientes procesos migratorios. Por ello, desde 2023, el grupo LATAM ha implementado controles adicionales sobre la documentación y los antecedentes de los viajeros en rutas consideradas sensibles desde el punto de vista migratorio.

La inestabilidad geopolítica y socioeconómica a nivel mundial ha provocado en los últimos años un aumento en las migraciones masivas, generando

**Estos acuerdos buscan estandarizar el nivel de servicio brindado y generar un compromiso conjunto para asegurar que cada proceso se realice con la máxima calidad, rigurosidad y cuidado del cliente.**

dificultades en algunas instalaciones aeroportuarias de tránsito. Como resultado, la presencia de pasajeros inadmitidos —quienes en ciertos casos pueden tornarse disruptivos— representa una preocupación tanto para la seguridad de los clientes como para la aviación civil y patrimonial.

Ante este escenario, el grupo LATAM ha fortalecido su enfoque de seguridad mediante nuevos análisis de riesgo, la implementación de medidas más estrictas en materia de aviación civil y patrimonial, y una mayor coordinación con las áreas de Aeropuertos y las autoridades locales.





## INCIDENTES DE SEGURIDAD

NCG 519: 9.SOSTENIBILIDAD - 9.1 MÉTRICAS SASB  
SASB TR-AL-540A.2

El 11 de marzo de 2024, durante el vuelo LA 800 en la ruta Sídney (Australia) - Auckland (Nueva Zelanda), operado por un Boeing 787, se produjo una maniobra abrupta en fase de crucero, lo que resultó en la desconexión del piloto automático y un descenso momentáneo de la aeronave. La tripulación gestionó la situación con profesionalismo, y la aeronave aterrizó de manera segura en Auckland, donde se brindó asistencia inmediata a los afectados.

El grupo LATAM activó su Plan de Respuesta a Emergencias, proporcionando todo el apoyo necesario a pasajeros y colaboradores. Además, se implementaron protocolos de atención y seguimiento, asegurando el bienestar de los involucrados.

Al cierre de 2024, este evento continúa siendo analizado por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), que lo ha clasificado como un Accidente de Aviación<sup>1</sup>. En ese contexto, el grupo LATAM continúa colaborando estrechamente con las autoridades en la investigación del evento y adoptando medidas correctivas para reforzar la seguridad operacional, reafirmando su compromiso con la seguridad de sus pasajeros y tripulación, en línea con los más altos estándares en todas sus operaciones.

<sup>1</sup> Un accidente de aviación se define conforme al Anexo 13 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), el cual establece los estándares internacionales para la investigación de accidentes e incidentes de aviación. En Chile, esta clasificación es determinada por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), autoridad encargada de investigar estos sucesos, que en este caso categorizó como accidente este sucesos pues un pasajero requirió hospitalización más de 48 horas. Cabe mencionar que el pasajero se recuperó luego de la atención recibida.





Snapshot

| NCG 519: 9.SOSTENIBILIDAD - 9.1 MÉTRICAS SASB                                                                          | 2021  | 2022  | 2023  | 2024               |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|--------------------|
| Accidentes de aviación <sup>1</sup><br>SASB TR-AL-540A.2                                                               | 0     | 12    | 0     | 0                  |
| Medidas gubernamentales de aplicación de los reglamentos de seguridad de la aviación <sup>2</sup><br>SASB TR-AL-540A.3 | N/D   | 0     | 1     | 0                  |
| Integrantes del equipo de emergencia                                                                                   | 2.240 | N/D   | 573   | 1.156 <sup>3</sup> |
| Personas capacitadas en procedimientos                                                                                 | 3.400 | 3.500 | 3.549 | 16.027             |
| Tasa de accidente armonizada por millón de sectores                                                                    | 0     | 0     | 0     | 0                  |

N/D: No Disponible.

<sup>1</sup> En 2022, ocurrió un incidente en pista debido a una colisión con un carro de bomberos.

<sup>2</sup> El indicador comenzó a ser recopilado de esta manera en 2022, por lo que no se dispone de información de años anteriores.

<sup>3</sup> Producto de la pandemia de COVID-19 en 2020 hubo una reducción de dotación que afectó la cantidad de voluntarios en el equipo de emergencia. Sin embargo, este número ha avanzado revirtiéndose, como se puede ver en 2024.





# 10

## \_PROVEEDORES

**182** GESTIÓN DE LA CADENA DE ABASTECIMIENTO

**186** SELECCIÓN Y EVALUACIÓN DE PROVEEDORES

**194** LINEAMIENTOS

**195** POLÍTICAS DE PAGO





# GESTIÓN DE LA CADENA DE ABASTECIMIENTO

NCG 519: 6.2 NEGOCIOS

GRI 2-6 Y 3-3

El área de Procurement, que forma parte de la Vicepresidencia de Finanzas, tiene como misión garantizar que las negociaciones y compras del grupo LATAM se lleven a cabo de manera oportuna y eficiente, adoptando una visión estratégica para así optimizar el rendimiento de cada recurso invertido. Además, busca fortalecer la colaboración y la relación con sus proveedores, asegurando la continuidad operativa del negocio y promoviendo un crecimiento conjunto.

Para cumplir con esta misión, el área de Procurement se organiza en equipos especializados, que son:

## Negociaciones Técnicas

Se entienden por Negociaciones Técnicas a aquellas que se encuentran asociadas directamente a la operación del grupo LATAM. Estas son llevadas por el área Procurement. Sin embargo, la gestión de las órdenes de compras técnicas se realizan en conjunto con la vicepresidencia de Operaciones y Mantenimiento y por el área de Flota y Proyectos.

## Negociaciones y Compras No Técnicas

Se entienden por Negociaciones No Técnicas a aquellas que se encuentran asociadas indirectamente a la operación del grupo LATAM.

## Negociaciones de Fuel & Fees

Equipo de Negociaciones encargado de la relación, compra y gestión de combustible, además de tasas de sobrevuelo, Landing e ILS (radioayuda), para garantizar la operación del grupo LATAM.

Cabe precisar que, el área de Procurement es liderado por el director de Procurement que reporta directamente al vicepresidente de Finanzas (CFO, por sus siglas en inglés) y cuenta con equipos en Chile y Brasil, además de representantes en cada filial del grupo LATAM. En tanto, las metas del área de Procurement son definidas anualmente conforme a los lineamientos estratégicos del grupo LATAM y monitoreadas por el equipo de Planificación y Soporte, en conjunto con los equipos de Control de Gestión.

En 2024, se llevaron a cabo reuniones mensuales con los integrantes del Comité Ejecutivo (COMEX) para analizar el estado de los procesos de compras y negociaciones de cada área. Estas instancias permitieron abordar temas de interés tanto para el área de Procurement como para el COMEX, revisar los Acuerdos de Nivel de Servicio (SLA, por sus siglas en inglés) de los procesos y revisar que la gestión del equipo mantenga su alineación estratégica y eficiencia operativa.



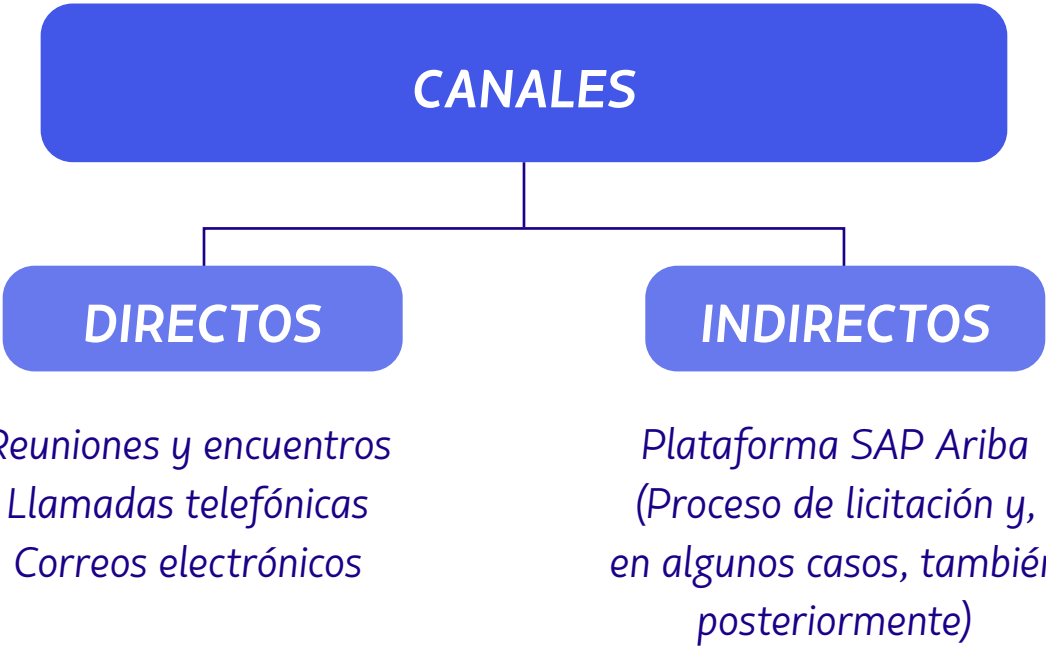


CANALES DE COMUNICACIÓN CON  
PROVEEDORES

El grupo LATAM emplea diversos canales de comunicación con sus proveedores según su categoría y la etapa de selección, priorizando siempre una relación basada en la confianza, excelencia y colaboración con cada uno de ellos.

En particular con los proveedores críticos y estratégicos se realizan reuniones presenciales anuales entre altos ejecutivos de ambas partes, para fortalecer la relación entre el grupo LATAM y sus proveedores. En este espacio se abordan temas de actualidad y expectativas sobre la relación comercial, además de compartir mejores prácticas, fomentar la innovación y desarrollo, y explorar iniciativas sostenibles, entre otros aspectos.

Adicionalmente, el grupo LATAM mantiene actualizada su página web de Relación con los Inversionistas, donde se publica información relevante tanto para proveedores como para el público en general.



PROCUREMENT 3.0: TECNOLOGÍA,  
DIGITALIZACIÓN Y SOSTENIBILIDAD

Desde 2023, la estrategia de gestión de proveedores del grupo LATAM ha estado marcada por la adopción de nuevas tecnologías para optimizar procesos de compra, mejorar la toma de decisiones y aumentar la transparencia y la sostenibilidad en toda la cadena de suministro.

Mediante la implementación de inteligencia artificial, el grupo LATAM busca mejorar la agilidad, precisión y eficiencia, anticipándose proactivamente a las necesidades del mercado. En este marco, la estrategia Procurement 3.0 fortalece la optimización de procesos y las relaciones con los proveedores, promoviendo prácticas sostenibles e impulsando relaciones mutuamente beneficiosas.

Durante 2024, los equipos del área de Procurement recibieron capacitación intensiva en tecnología y automatización, con el fin de fortalecer estas competencias y habilitar nuevas oportunidades de innovación, adopción tecnológica y mitigación de riesgos.

RELACIONES ESTRATÉGICAS  
DE PROCUREMENT

IMPULSANDO LA EXPERIENCIA DEL PASAJERO

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:

● Movilidad Premium con Audi

En conjunto con la Dirección Comercial de Brasil del grupo LATAM, se cerró un acuerdo con Audi para ofrecer un servicio exclusivo de transporte a los clientes Black y Black Signature en el Aeropuerto de Congonhas. Este servicio incluye cinco vehículos Audi E-tron, los cuales se suman a una campaña de visibilidad de la marca. Dicha campaña abarca eventos, videos en el sistema de entretenimiento a bordo, correos electrónicos de marketing y anuncios durante el vuelo, con el objetivo de fortalecer la presencia de Audi entre los pasajeros.

● Alianza con Premmia de Petrobras

El grupo LATAM y Petrobras acordaron la integración de los programas de fidelidad LATAM Pass y Premmia, permitiendo a los clientes canjear millas por beneficios en más de 7.000 estaciones de servicio Vibra. Esta iniciativa fortalece la lealtad de los pasajeros y expande el ecosistema de recompensas de la aerolínea.

● Innovación Gastronómica con NotCo

El grupo LATAM y NotCo se unieron para ofrecer una experiencia culinaria innovadora en Premium Economy. En esta línea, desde abril de 2024, los vuelos nacionales de más de dos horas en aeronaves Airbus A320 incorporan opciones plant-based diseñadas para satisfacer a un público más amplio. Esta colaboración refuerza el compromiso del grupo LATAM con la sostenibilidad y la diversidad alimentaria.





CLASIFICACIONES

NCG 519: 6.2.III NEGOCIOS  
GRI 2-6 Y 2-8

Los proveedores son aliados esenciales para el éxito del grupo LATAM, ya que aseguran la continuidad y calidad de las operaciones diarias. Desde la adquisición de aeronaves y motores, el suministro de combustible y servicios de mantenimiento, hasta la provisión de *catering* y tecnología de gestión, cada proveedor desempeña un rol clave en la cadena de valor. La colaboración estrecha con ellos permite al grupo LATAM mantener altos estándares de seguridad, eficiencia operativa y satisfacción del cliente, garantizando una experiencia de viaje superior.

307

TERCEROS INTERMEDIARIOS (TPIs)

164

SUBCONTRATISTAS

Que firmaron contrato o anexos durante el 2024.

ADQUISICIONES

US\$10.215  
MILLONES

EN 2024, 25 PROVEEDORES REPRESENTARON  
INDIVIDUALMENTE 10% O MÁS DE SU CATEGORÍA.

EN 2024

5.774

PROVEEDORES

145

CRÍTICOS

5.629

NO CRÍTICOS

308

ESTRATÉGICOS

5.466

NO ESTRATÉGICOS

Algunos proveedores del  
grupo LATAM



FABRICANTES DE AVIONES

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



COMBUSTIBLE

Vibra  
WFS  
Copec  
Terpel  
Repsol  
AirBP

El grupo LATAM define distintas clasificaciones para su universo de proveedores, que no son excluyentes entre sí.

Clasificación de proveedores por tipo de vínculo

- Terceros Intermediarios (TPIs)  
Son aquellos proveedores que interactúan en nombre del grupo LATAM con entidades gubernamentales y funcionarios públicos, tanto a nivel nacional como internacional.
- Subcontratistas  
Trabajo realizado para un empleador denominado contratista o subcontratista, quien ejecuta obras o servicios por cuenta y riesgo propio para una empresa principal, dueña de la obra o faena.

Clasificación de proveedores según gasto anual

- Estratégicos  
Son aquellos proveedores que presentan un gasto anual mayor a US\$2 millones o son parte del 85% más representativo del gasto anual (Proveedores A y B).  
a. Proveedores A: Gasto anual que representa el 50% del gasto o es mayor a US\$10 millones.  
b. Proveedores B: Gasto anual que representa entre el 50% y 85% del gasto o es mayor a US\$2 millones.
- No Estratégicos  
Son aquellos proveedores que presentan un gasto anual menor a US\$2 millones o que son parte del restante 15% del gasto anual (Proveedores C).

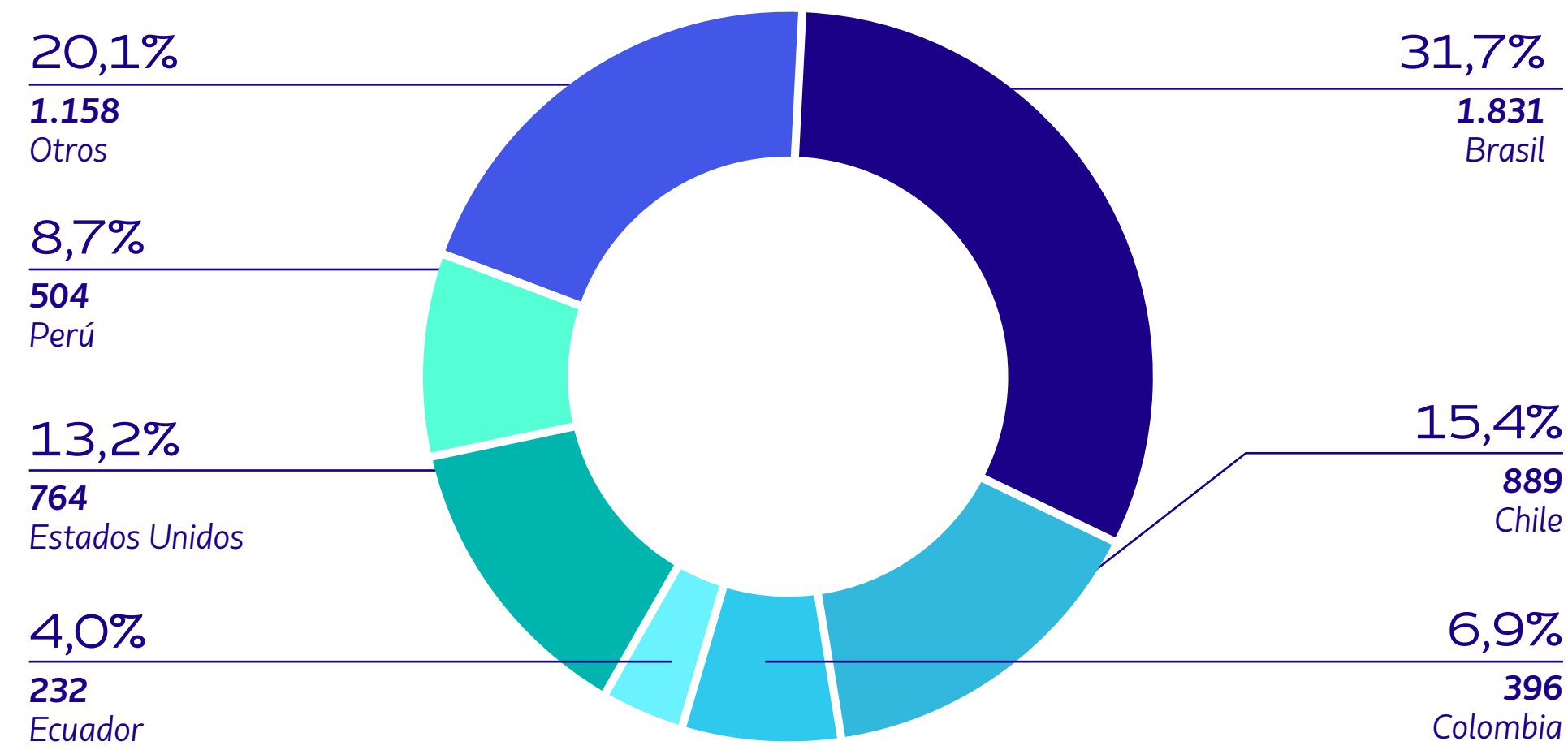
Clasificación de proveedores según criticidad en la operación

- Críticos  
Se consideran como tal, todos aquellos proveedores que, al prescindir de sus servicios, causarían un impacto en la operación.  
  
C–Críticos  
Por otra parte, existen los proveedores Críticos, pero No Estratégicos llamados proveedores C–Críticos. Estos son los proveedores con un gasto menor a US\$2 millones y definidos como críticos, ya que pueden afectar la operación si su cadena de suministro es interrumpida.
- No Críticos  
Se consideran como tal, todos aquellos proveedores que, al prescindir de sus servicios, no causarían un impacto significativo en la operación.



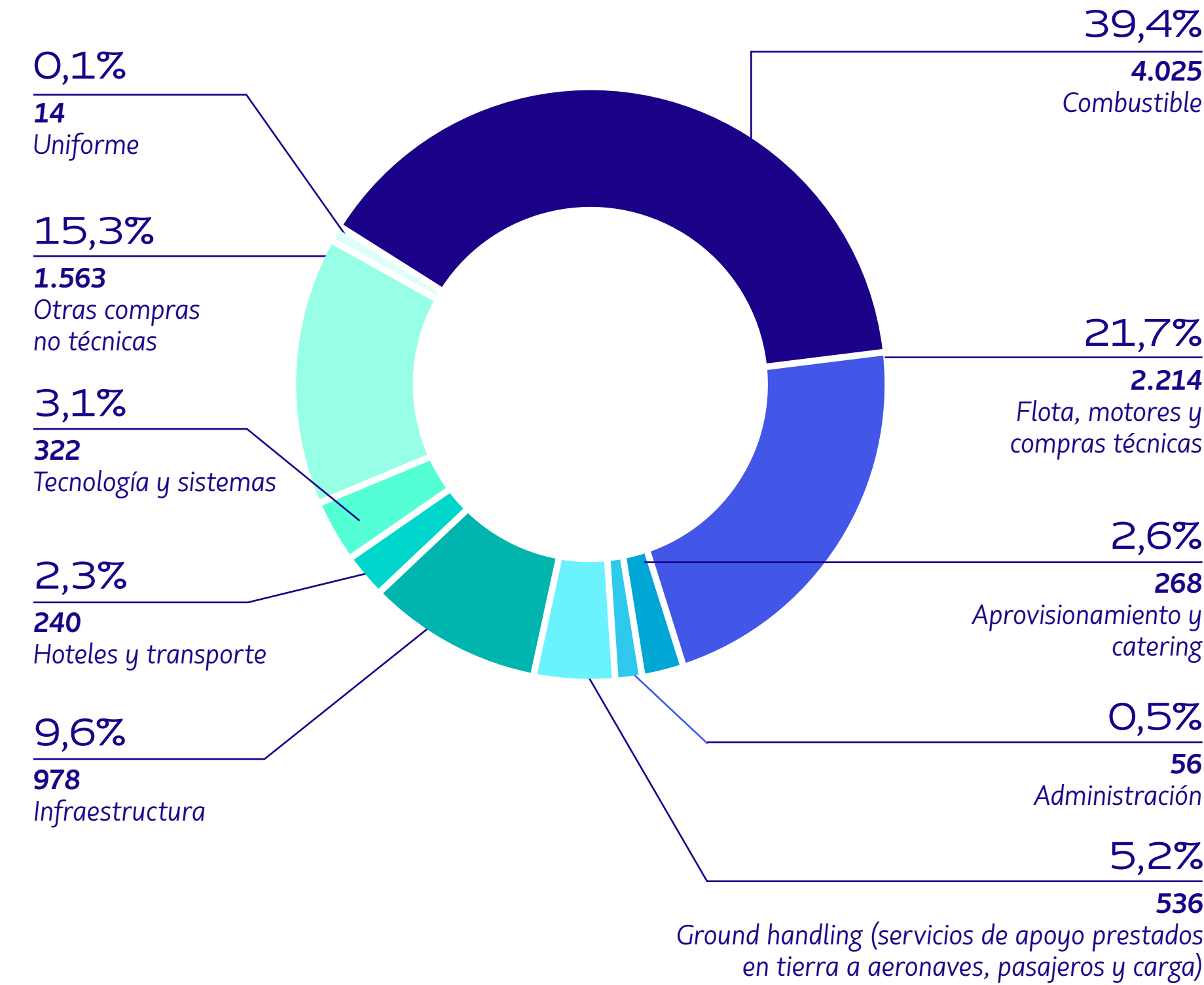
Distribución por país en 2024  
(POR CANTIDAD DE PROVEEDORES)

GRI 2-6



Distribución por categoría en 2024  
(POR VALOR DE ADQUISICIONES - US\$MM)

GRI 2-6



<sup>1</sup> Para presentar la información se consideraron los países y categorías que tuvieron mayor representatividad dentro del gasto anual.  
Además, no hubo cambios significativos dentro de la composición del gasto en relación al periodo del informe anterior.





# SELECCIÓN Y EVALUACIÓN DE PROVEEDORES

NCG N°519: 7.2 EVALUACIÓN DE PROVEEDORES

## NECESIDAD INTERNA

En línea con las necesidades de compras que surgen desde las diversas áreas, el grupo LATAM realiza cotizaciones y licitaciones que centraliza y lidera el área de *Procurement*

De esta manera, para la creación de cualquier proveedor, el grupo LATAM realiza procesos de debida diligencia mediante un sistema especializado, y en caso de advertir riesgos, se coordina una revisión particular del área de de *Compliance*.

## SELECCIÓN

Este proceso se realiza con especial cuidado a aspectos de transparencia e imparcialidad, en línea con la Política de Compras, el Código de Conducta y la normativa de cada país.

Criterios considerados:

- Financieros, técnicos y económicos.
- Conflictos de interés y otros aspectos de *Compliance*.
- Otras recomendaciones ambientales (Ejemplo: certificaciones).

## EVALUACIÓN

Tras la firma del contrato se realizan revisiones mensuales para asegurar el estándar esperado es aspectos sociales, ambientales y de gobernanza.

Además, existen revisiones adicionales con focos específicos dependiendo de la categoría del proveedor.

## MEJORA CONTINUA

En ciertos proveedores se realizan auditorías documentales y también en terreno, como es el caso de los proveedores que poseen servicios tercerizados que operan en aeropuertos de Chile. Si surgen brechas en las evaluaciones y/o auditorías, pueden establecerse planes de mejoras, que son monitoreados para garantizar su cumplimiento.

Cabe destacar en este ámbito el caso de Brasil, donde existe un programa de gestión de terceros, con asesoría especializada externa, que se ha robustecido en el último tiempo (ver más en "Gestión de Terceros: Caso Brasil").



SELECCIÓN

La selección de cada proveedor es una oportunidad para forjar relaciones sólidas y colaborativas, alineadas a las políticas y objetivos. Para esto, el grupo LATAM cuenta con un equipo de personas especializado, que realiza un análisis integral de cada candidato con apoyo de sistemas tecnológicos, considerando principalmente sus aptitudes técnicas y económicas

El grupo LATAM no limita la selección de proveedores por su origen, sector o materia prima, pero considera riesgos específicos asociados a estos factores. Por ejemplo, el equipo de *Compliance* en conjunto con el área de *Procurement* utilizan una plataforma que identifica riesgos, analiza conflictos de interés y emite alertas para minimizar la exposición. Este sistema aprovecha datos actualizados de distintas fuentes y países para construir perfiles y mejorar la identificación de riesgos.

Además, el grupo LATAM toma medidas específicas para mitigar riesgos asociados a materias primas. Por ejemplo, en el caso del combustible, evalúa a los proveedores según estándares internacionales de salud, seguridad ocupacional y gestión de impactos climáticos y de residuos peligrosos.

Por otro lado, el equipo de Ciberseguridad analiza a los proveedores con acceso a la infraestructura tecnológica mediante cuestionarios que requieren evidencia obligatoria, clasificando riesgos y definiendo revisiones y reportes técnicos. Los casos de alto riesgo son escalados a un comité organizado por el equipo de Ciberseguridad donde invitan a las áreas involucradas para el análisis de casos y toma de decisiones.

Proveedores nuevos<sup>1</sup> en 2024

NCG N°519 7.2.I EVALUACIÓN DE PROVEEDORES

GRI 414-1

|                                                                                                          | NACIONALES | EXTRANJEROS |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|-------------|
| Número de proveedores nuevos                                                                             | 213        | 24          |
| Número de proveedores que fueron evaluados, pero que no fueron seleccionados                             | 1          | 0           |
| Número de proveedores nuevos que fueron evaluados bajo criterios sociales y posteriormente seleccionados | 213        | 24          |
| Porcentaje de nuevos proveedores evaluados bajo criterios sociales como filtro de selección              | 100%       | 100%        |

<sup>1</sup> Proveedores nuevos son aquellos creados originalmente en una filial del grupo LATAM (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, España, Estados Unidos, Panamá, Perú y Uruguay).

Selección de proveedores

CSA - SELECCIÓN DE PROVEEDORES

|                                                                               | 2024  |
|-------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Número total de proveedores significativos nivel 1 <sup>1</sup>               | 5.774 |
| Porcentaje del gasto total en proveedores significativos nivel 1 <sup>1</sup> | 100%  |
| Número total de proveedores significativos no-nivel 1 <sup>2</sup>            | 0     |

<sup>1</sup> Nivel 1: Proveedores que abastecen directamente con alguna de las empresas del grupo LATAM.

<sup>2</sup> No-nivel 1: Proveedores que son contratados a su vez por otras empresas proveedoras para entregar su servicio a alguna de las empresas del grupo LATAM.

*Nota: Se consideran proveedores significativos a proveedores que representan un alto porcentaje del gasto en el grupo LATAM (estratégico), que de prescindir de sus servicios causarían un impacto en la operación (críticos) o que presentan riesgos asociados a Compliance (corrupción, soborno, lavado de dinero u otros crímenes), riesgos tecnológicos (ciberseguridad), ambientales (crímenes ambientales) o sociales (trabajo infantil, trabajo forzoso, financiamiento de terrorismo o ítems similares).*





EVALUACIÓN

NCG N°519: 7.2 EVALUACIÓN DE PROVEEDORES

Con el objetivo de garantizar que los proveedores cumplan con los estándares definidos en los lineamientos del grupo LATAM, se realizan diversos tipos de evaluaciones a cada proveedor. Estas revisiones se enfocan principalmente en aspectos de calidad y financieros, pero también incluyen criterios laborales, de seguridad y, desde 2024, también sostenibilidad asociados a economía circular. La periodicidad y profundidad de las evaluaciones varían según el tipo de proveedor y la naturaleza de la relación comercial.

Evaluación de proveedores en 2024
NCG N°519 - 7.2.I Y 7.2.II EVALUACIÓN DE PROVEEDORES

|                                                                                          | NACIONALES <sup>1</sup> | EXTRANJEROS | TOTAL |
|------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|-------------|-------|
| Número de proveedores evaluados                                                          | 4.616                   | 1.158       | 5.774 |
| Número de proveedores que fueron evaluados bajo criterios de sostenibilidad <sup>2</sup> | 4.616                   | 1.158       | 5.774 |
| Porcentaje de proveedores evaluados del número total de proveedores                      | 79,9%                   | 20,1%       | 100%  |

<sup>1</sup> Proveedores nacionales son aquellos que poseen RUT fiscal del mismo país de la filial del grupo LATAM contratante (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, España, Estados Unidos, Panamá, Perú y Uruguay), tomando en cuenta tanto los proveedores nuevos como antiguos, y también proveedores que fueron evaluados aunque no hayan sido seleccionados.

<sup>2</sup> El 100% de proveedores fueron evaluados bajo criterios sociales, ambientales, legales y gubernamentales, entre otros. Ver más en el subtítulo de Compliance, dentro del título de “Evaluación” de este capítulo.

Evaluación de proveedores bajo criterios de sostenibilidad en 2024

NCG N°519 - 7.2.III EVALUACIÓN DE PROVEEDORES

|                                                                                                                     | NACIONALES | EXTRANJEROS |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|-------------|
| Porcentaje de las compras totales del año que corresponden a proveedores evaluados bajo criterios de sostenibilidad | 100%       | 100%        |

Calidad y finanzas

Al momento de la creación los proveedores son evaluados en aspectos financieros, de debida diligencia, partes relacionadas y antigüedad para asegurarse que cumplen con los lineamientos actuales de la compañía. Adicionalmente para proveedores técnicos se requiere la aprobación del área de Calidad del grupo LATAM, quienes evalúan las certificaciones de cada proveedor y determinan la vigencia de las mismas para cumplir con los más altos estándares de calidad. Entre los principales estándares se encuentran:

- FAA AND/OR EASA
- DGAC
- FAA AC 00-56

Compliance

Tras la selección e inicio de los servicios con un proveedor, el grupo LATAM realiza un monitoreo mensual de aquellos que han recibido pagos durante el mes anterior, siempre que no hayan sido revisados en el último año. Este seguimiento se lleva a cabo a través de la plataforma Lexis Nexis, que evalúa criterios sociales, ambientales, legales y gubernamentales, entre otros. Si se detecta algún riesgo, se remite al área de Compliance para una investigación más detallada.

En caso de identificar un riesgo significativo, se implementan medidas como planes de acción, suspensión de pagos o, en situaciones graves, la terminación del contrato. El principal objetivo de esta evaluación es asegurar el cumplimiento de las directrices del área de Compliance del grupo LATAM.

PLANES DE ACCIÓN PARA PROVEEDORES Y TERCEROS INTERMEDIARIOS (TPIS)

En particular, el grupo LATAM monitorea mensualmente las advertencias de potencial riesgo que la plataforma Lexis Nexis emita en relación a sus Proveedores y Terceros Intermediarios (TPIs). Esta revisión involucra al área de Compliance, quienes deben definir si es necesario generar un plan de acción o incluso revisar la continuidad del contrato.





### Aspectos laborales y seguridad laboral

En Chile, el equipo de Seguridad Laboral del grupo LATAM y la Asociación Chilena de Seguridad (ACHS) llevan a cabo evaluaciones en terreno en aeropuertos, complementadas con auditorías externas bajo la normativa DS594. De manera similar, otros países aplican auditorías para verificar el cumplimiento de regulaciones laborales locales, como los estándares regulatorios NR en Brasil o el Sistema General de Seguridad y Salud en el Trabajo en Colombia. Para estas certificaciones, el grupo LATAM se apoya en organizaciones especializadas de cada país, asegurando un enfoque riguroso y adaptado a los marcos normativos locales.

### Seguridad de la información

El equipo de Ciberseguridad lleva a cabo evaluaciones específicas para gestionar los riesgos potenciales asociados a las prácticas de ciberseguridad de los proveedores. Estas incluyen una encuesta que requiere evidencia documental, como certificaciones (SOX, IATA, ISO, entre otras). La evaluación es aplicada antes de la contratación y periódicamente con el fin de clasificar a los proveedores según su nivel de riesgo tecnológico y monitorear su progreso. Entre los factores evaluados destacan:

- Riesgos tecnológicos (ciberseguridad).
- Cumplimiento de estándares (PCI, SOX, IATA, ISO).
- Privacidad de datos.
- Disponibilidad de alternativas de reemplazo.
- Impacto en la continuidad operativa.
- Tamaño del contrato.

Los resultados permiten ajustar procesos y controles de monitoreo. Adicionalmente, los proveedores de tecnología y sistemas son evaluados bajo estándares basados en el marco NIST 800-161 e ISO 27001, así como en las validaciones SOX y PCI-DSS, asegurando una alineación con las mejores prácticas.

### Regulación medioambiental

Como parte de la estrategia de sostenibilidad del grupo LATAM, se han establecido auditorías que permiten establecer un control interno para el cumplimiento de normativas ambientales. Durante estos procesos, se solicitan documentos clave para avalar el cumplimiento normativo ambiental, como permisos para la gestión de residuos, registros de capacitación en manejo de sustancias químicas, condiciones de almacenamiento de sustancias peligrosas (HAZMAT) y manifiestos de transporte y/o disposición final de residuos. Si durante el proceso de auditoría se identifican oportunidades de mejora, se solicita a los proveedores establecer planes de acción que son monitoreados a través de reuniones periódicas de seguimiento.

### GESTIÓN DE TERCEROS: BRASIL

En la filial en Brasil, el área de Procurement cuenta con un equipo especializado en Gestión de Terceros, que trabaja junto a la empresa Bernhoeft, experta en esta área, para optimizar la administración de los proveedores de servicios en el país.

Bernhoeft apoya en el análisis exhaustivo y preventivo de la documentación legal, financiera y de seguridad laboral de proveedores subcontratistas en Brasil. Este seguimiento permite al equipo interno contar con información actualizada, que se presenta a los gerentes de categoría para facilitar la toma de decisiones.

Cuando se detectan brechas, se implementan planes de mejora que pueden incluir la actualización de documentación, visitas a terreno, capacitación del proveedor u otras medidas correctivas.

El objetivo es garantizar el cumplimiento legal de los socios hacia sus empleados y reducir riesgos financieros asociados a los procesos laborales que involucran a terceros, asegurando así una operación sostenible y alineada con las normativas locales.





**PROGRAMA DE COMPLIANCE DE PROVEEDORES Y TERCEROS INTERMEDIARIOS (TPIS)**

El grupo LATAM cuenta con un Programa de Compliance de Proveedores y Terceros Intermediarios (TPIs), liderado por el área de Compliance, que tiene como objetivo evaluar la madurez de los programas de cumplimiento de sus proveedores, priorizando este aspecto en los procesos de contratación. Iniciado en 2023 con pequeños proveedores locales en Brasil, el programa se amplió en octubre de 2024 a Terceros Intermediarios (TPIs), estratégicos y críticos de dicho país, contando con el apoyo de la consultora externa CLA Brasil.

En particular, el equipo de Brasil realiza evaluaciones a través de Due Diligence y cuestionarios, analizando la información proporcionada y generando informes con los resultados. Este programa busca establecer y mantener un sistema integral de registro y control que garantice que los proveedores adhieran a los más altos estándares éticos y legales.

Con esta iniciativa, el grupo LATAM reafirma su compromiso con la transparencia, la seguridad, la integridad y la responsabilidad, promoviendo relaciones comerciales basadas en la confianza y el cumplimiento normativo.

182

PROVEEDORES  
EVALUADOS EN  
ALINEAMIENTO  
CULTURAL JETS

80

EMPRESAS LOGRARON UN  
RESULTADO DESTACADO  
("Promotores" por  
metodología NPS)

**ENCUESTA JETS EXTERNA**

Como parte de la transformación cultural que el grupo LATAM ha experimentado en los últimos dos años, la Vicepresidencia de Finanzas cuenta con una encuesta externa dirigida a proveedores, basada en los principios JETS (Justos, Empáticos, Transparentes y Simples). Esta iniciativa evalúa los procesos de negociación, contrato, facturación y pago, con el objetivo de medir la percepción de los proveedores en aspectos clave como la complejidad, atención, conocimiento y cercanía en cada interacción.

En 2024, la encuesta arrojó un puntaje NPS de 30 puntos, posicionándose en una zona de "mejora" y reflejando un cambio de +2 puntos en comparación con 2023. Estos resultados permiten identificar oportunidades concretas para optimizar las relaciones y procesos con los proveedores, alineándose con los valores de la transformación cultural del grupo LATAM.

**PROGRAMA DE PROVEEDORES SOSTENIBLES (PPS)**

Desde principios de 2024, las áreas de Procurement, y de Sostenibilidad iniciaron la elaboración de un Programa de Proveedores Sostenibles (PPS), con el objetivo de conocer las prácticas de los proveedores en temas Ambientales, Sociales y de Gobernanza (ASG). Este programa busca tanto establecer los pasos a seguir para el desarrollo de una cadena de suministro sostenible como también establecer criterios de sostenibilidad en todo el ciclo de vida de los proveedores que prestan servicios al grupo LATAM.

Como parte de este programa, se realizó la primera evaluación ASG a un segmento de proveedores estratégicos, críticos y PyMEs, el levantamiento fue realizado por medio de encuestas desarrolladas en base a los resultados del análisis de materialidad del grupo LATAM y otras referencias de buenas prácticas, como la Evaluación de Sostenibilidad Corporativa de S&P Global.

Los resultados obtenidos de 95 proveedores encuestados ofrecen un diagnóstico inicial de las prácticas ASG en la cadena de suministro, representando un 40% del gasto total del grupo LATAM. Así también, dentro del desarrollo del programa se entregarán informes personalizados a los proveedores encuestados, con planes de mejora y buenas prácticas de sostenibilidad.

Ver resultados en página siguiente.





PRIMERA EVALUACION ASG A PROVEEDORES

NCG N°519: 7.2.I & II EVALUACIÓN DE PROVEEDORES

45

PROVEEDORES EVALUADOS EN ASPECTOS DE SOSTENIBILIDAD

9

EMPRESAS LOGRARON UN RESULTADO DESTACADO

50

PYMES EVALUADAS, CON UN INSTRUMENTO ASG ADAPTADO

TEMAS ENCUESTADOS EN EL PPS

AMBIENTAL

- Estrategia o política de sostenibilidad
  - Gestión ambiental
  - Economía circular
  - Estándares medioambientales
  - Prevención de riesgos climáticos
  - Distribución de residuos
- Presencia de incidencias ambientales
  - Generación de residuos
  - Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI)
  - Consumo de agua
  - Consumo energético

SOCIAL

- Derechos Humanos y Due Diligence
- Due Diligence en prácticas laborales
- Salud y seguridad
- Vinculación con la comunidad

GOBERNANZA

- Compliance (cumplimiento de políticas de ética y transparencia)
- Cumplimiento legislativo
- Certificaciones socioambientales
- Materialidad
- Evaluación a proveedores
- Inclusión de grupos subrepresentados
- No discriminación

COMPONENTES ESPECÍFICOS POR CATEGORÍA<sup>1</sup>

- Infraestructura
  - APV & Catering
  - Combustibles
  - Servicios profesionales
  - Servicios para empleados
  - Aeropuertos
- Administración
  - Uniformes
  - Marketing
  - Técnicos
  - TI & Sistemas

<sup>1</sup>Cada categoría se evalúa de acuerdo con los aspectos materiales específicos definidos por los estándares SASB, lo que permite al grupo LATAM enfocarse en los temas ASG críticos para cada tipo de proveedor.

RESULTADOS DE LA PRIMERA ENCUESTA ASG A PROVEEDORES

| 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%           |

Los resultados de la encuesta desarrollada dentro del programa de proveedores sostenibles permitieron segmentar a 45 proveedores del grupo LATAM según su nivel de desarrollo en términos de sostenibilidad<sup>2</sup>.

SOBRE LO ESPERADO

Proveedores que cumplen o superan todos los criterios ASG establecidos por el grupo LATAM. Representan un bajo riesgo y son ejemplos de buenas prácticas en sostenibilidad.

DENTRO DE LO ESPERADO

Proveedores con un desempeño aceptable en términos de sostenibilidad, aunque con áreas que pueden mejorar. No representan riesgos inmediatos, pero se recomienda un seguimiento periódico para fomentar el desarrollo de mejores prácticas.

CERCANO A LO ESPERADO

Proveedores que cumplen parcialmente con los criterios ASG, pero presentan deficiencias en áreas clave, lo que representa un riesgo moderado. A estos proveedores se les sugiere establecer un plan de mejora y un seguimiento cercano, para asegurar la adopción de prácticas ASG.

BAJO LO ESPERADO

Proveedores que presentan un desempeño bajo en criterios ASG. Estos proveedores no se adhieren en su gran mayoría a prácticas ASG y es necesaria su revisión, así como su adopción en el corto plazo, para ajustarse a los estándares mínimos del grupo LATAM.

<sup>2</sup> En esta primera edición 45 proveedores participaron de la evaluación, de 110 invitados.





### Segundo Vuelo

El grupo LATAM trabaja en colaboración con organizaciones de artesanas latinoamericanas para generar nuevos productos a partir de los uniformes en desuso de sus colaboradores, lo que no solo reduce el impacto ambiental, sino que también crea nuevas oportunidades de empleo y capacitación para las comunidades involucradas. **Ver más en Capítulo Sostenibilidad.**

### Vendor 360°

Desde 2023, el grupo LATAM implementó Vendor 360°, una iniciativa estratégica diseñada para fortalecer las relaciones con sus proveedores clave y generar mejoras mutuas tanto operacionales como comerciales.

Esta iniciativa incluye visitas anuales para revisar contratos y servicios, identificando oportunidades de optimización.

Las visitas reúnen a los principales ejecutivos de proveedores, al equipo de negociaciones del grupo LATAM y al usuario interno, abordando temas como el crecimiento operacional, la adopción de nuevas tecnologías, inteligencia artificial y la sostenibilidad, entre otros desafíos estratégicos.

En sus primeros dos años, Vendor 360° ha cubierto el 78% del gasto de proveedores estratégicos del grupo LATAM, consolidándose como una herramienta clave para promover la colaboración y mejora continua en la cadena de suministro.

Para 2025, el grupo LATAM continuará con las reuniones del programa, que facilitan una relación cercana con proveedores estratégicos, fomentan la innovación, mejoran la comunicación y optimizan la eficiencia operativa, alineándose con los objetivos del área de Procurement.

# VENDOR 360°



*Iniciativa estratégica diseñada  
para fortalecer las relaciones  
con sus proveedores*







# PROCUREMENT SUMMIT 2024

En noviembre de 2024, el grupo LATAM llevó a cabo el octavo *bootcamp* de *Procurement*: un espacio clave para fomentar la colaboración y fortalecer la gestión de abastecimiento. Los equipos de compras y negociaciones de todas las filiales del grupo, participaron de exposiciones sobre la estrategia financiera y digital, la propuesta de valor de Personas, los avances en Sostenibilidad y la importancia del *Vendor Management*.



# LINEAMIENTOS

NCG 519: 5.9 POLÍTICA DE SUBCONTRATACIÓN

GRI 3-3, 2-24, 205-2

La gestión de proveedores del grupo LATAM se basa en lineamientos que aseguran la calidad en el suministro, la transparencia, la competitividad, el cumplimiento legal, la seguridad y otros aspectos estratégicos en todos los procesos de abastecimiento.

En esta línea, en 2024, se actualizó la Política de Compras, que establece directrices del grupo LATAM en los procesos de adquisición. Estas actualizaciones incluyen modificaciones que refuerzan las recomendaciones asociadas a las metas del grupo LATAM.

Estas políticas establecen expectativas claras hacia los proveedores del grupo LATAM, las cuales se transmiten a través de acuerdos contractuales, reuniones periódicas y, en el caso de proveedores estratégicos y críticos, mediante comunicación directa liderada en conjunto por las áreas comerciales y las áreas usuarias.

Además, el equipo de Planificación y Soporte del área de Procurement es el responsable de la actualización y comunicación efectiva de las políticas y procedimientos internos. Con el propósito de mitigar los riesgos potenciales asociados con los procesos de negociación y compras, garantizando la integridad y eficiencia en la contratación de proveedores del grupo LATAM.

## CÓDIGO DE CONDUCTA PARA PROVEEDORES Y TERCEROS INTERMEDIARIOS (TPIS)

Como parte del compromiso del grupo LATAM con las prácticas de sostenibilidad, las leyes de anticorrupción, conflictos de interés y anticompetitividad y los Derechos Humanos, se fomenta que los proveedores y terceros se adhieran al Código de Conducta para Proveedores y Terceros Intermediarios (TPIs), en todos los países en los que opera la organización.

### Lineamientos base del Código de Conducta para Proveedores y Terceros Intermediarios (TPIs):

Conformidad con las Leyes aplicables de libre competencia

- Normas y prácticas laborales
- Salud y seguridad
- Marca, propiedad intelectual, ciberseguridad y protección de datos
- Cumplimiento ambiental y responsabilidad social
- Derechos Humanos
- Anticorrupción y prevención de delitos

## POLÍTICA DE COMPRAS

El grupo LATAM cuenta con una Política de Compras, la cual establece los lineamientos para la adquisición de materiales y servicios gestionados. Este documento define las responsabilidades del área de Procurement, regula los procesos de adquisición y establece restricciones para las compras direccionadas.

## ACTUALIZACIÓN 2024 DE LA POLÍTICA DE COMPRAS

*En 2024, se actualizó la Política Corporativa de Compras, incorporando modificaciones clave como la clasificación y definición de proveedores críticos y no críticos, la especificación de las funciones del equipo de Procurement y sus Acuerdos de Nivel de Servicio (SLA), restricciones para compras direccionadas, regularización de procesos y lineamientos de sostenibilidad aplicables a licitaciones y adquisiciones de materiales. El documento también detalla las responsabilidades de los compradores y los tiempos de respuesta esperados, lo que refuerza la transparencia y mantiene informados a los usuarios sobre los detalles de cada proceso. Además, se destaca que la nueva política da preferencia a los proveedores que cumplan con los lineamientos de sostenibilidad, tales como la reducción de residuos, la reciclabilidad de materiales y la obtención de certificaciones asociadas a lineamientos de Economía Circular, entre otros criterios.*

*Es importante destacar que, como parte del proceso de actualización, se capacitó a los equipos del área de Procurement en la aplicación de los nuevos lineamientos, asegurando así la correcta implementación de la nueva Política Corporativa de Compras, con un énfasis particular en los aspectos de sostenibilidad.*

## POLÍTICAS PARA SUBCONTRATISTAS

En relación con la selección de proveedores subcontratistas cuyo personal desempeñará funciones dentro de las instalaciones, el grupo LATAM ha establecido directrices claras que rigen su contratación. Estas se incorporan como requisitos esenciales en los procesos de licitación y, a su vez, definen las obligaciones de los prestadores de servicios, asegurando el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias aplicables a su personal.

De hecho, el enfoque del grupo LATAM abarca diversos aspectos, incluyendo obligaciones relacionadas con remuneración, prestaciones laborales, seguridad social, normativas de accidentes laborales, enfermedades profesionales y aspectos de higiene y seguridad. Todos estos puntos se detallan en los contratos del grupo LATAM, que incluyen un anexo específico dedicado a las obligaciones laborales que deben cumplir estos proveedores.

Además, el grupo LATAM está fortaleciendo el Reglamento para Contratistas como parte de sus lineamientos. Esta medida tiene como objetivo asegurar la implementación efectiva de la Política de Salud, Seguridad y Medioambiente, junto con su correspondiente sistema de gestión. Igualmente, el grupo LATAM ha empezado a trabajar en el Compromiso con los Derechos Humanos del grupo LATAM para dar a conocer a sus contratistas y proveedores los compromisos asumidos en dicha materia.



# POLÍTICAS DE PAGO

NCG 519: 7.1.I, 7.1.II, 7.1.III, 7.1.IV Y 7.1.V PAGO A PROVEEDORES

La Política de Pago del grupo LATAM se aplica igualmente a todos los proveedores, y la condición de pago se establece con base en lo negociado por contrato<sup>1</sup>. En esta línea, se monitorea el adecuado cumplimiento de los días preestablecidos, que corresponden a 90, con excepción de las pequeñas y medianas empresas (PYMES), en cuyos casos se da cumplimiento a las normativas de cada país, estipuladas en políticas específicas para cada una de las filiales del grupo LATAM.

Durante 2024, el grupo LATAM continuó avanzando en mejoras en la plataforma de recepción, digitalización y contabilización para lograr una centralización de pagos óptima. En efecto, en el periodo se

logró implementar este proceso en el 100% de la facturación del grupo LATAM. Además, después de la implementación de la nueva plataforma, en la que se recibe, digitaliza y contabiliza las facturas a lo largo de toda su red operativa, se han continuado desarrollando iniciativas para mantener informados a los proveedores durante todo el proceso de pago. De este modo, se envían notificaciones por correo electrónico a cada proveedor al recibir una factura, y posteriormente se les informa sobre los detalles de los pagos que recibirán, incluyendo las fechas y los montos correspondientes a cada factura.

Cabe precisar que el grupo LATAM no establece una meta de plazo de días máximo de pago a sus

proveedores, sino que monitorea el desempeño en función de los pagos realizados a tiempo, de acuerdo con la condición de pago acordada para cada proveedor.

Por su parte, en 2024, no se registraron acuerdos en el “Registro de Acuerdos con Plazo Excepcional de Pago” del Ministerio de Economía de Chile.

<sup>1</sup>En relación al requerimiento 7.1 Pago a proveedores de la NCG N°519, no se distingue entre proveedores críticos y no críticos en cuanto a políticas de pago.

## Pago a proveedores en 2024<sup>2</sup>

|                                                                             | HASTA 30 DÍAS |             | DE 31 A 60 DÍAS |             | MÁS DE 60 DÍAS |             |
|-----------------------------------------------------------------------------|---------------|-------------|-----------------|-------------|----------------|-------------|
|                                                                             | NACIONALES    | EXTRANJEROS | NACIONALES      | EXTRANJEROS | NACIONALES     | EXTRANJEROS |
| Facturas pagadas durante el año                                             | 175.301       | 49.353      | 44.399          | 52.297      | 66.508         | 48.598      |
| Total pagado (US\$ millones)                                                | 5.304         | 2.460       | 614             | 655         | 614            | 558         |
| Total de proveedores al que corresponden las facturas pagadas en cada rango | 3.683         | 928         | 2.671           | 811         | 3.233          | 1.009       |

<sup>2</sup> El grupo LATAM no incurrió en el pago de intereses por mora relacionados con las facturas emitidas. Por su parte, se consideran nacionales los proveedores con RUT fiscal del mismo país de la filial contratante.





Snapshot

CSA - SELECCIÓN Y EVALUACIÓN DE PROVEEDORES

|                                                                                       | 2021  | 2022  | 2023            | 2024             |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------|-----------------|------------------|
| <b>GRI 414-1, 414-2, 308-1 Y 308-2</b>                                                |       |       |                 |                  |
| <b>Cadena de suministro</b>                                                           |       |       |                 |                  |
| Total de proveedores del grupo LATAM al 31 de diciembre de 2024                       | 8.052 | 6.190 | 5.557           | 5.774            |
| <b>Proveedores críticos<sup>1</sup></b>                                               |       |       |                 |                  |
| Participación en la base de proveedores                                               | 11%   | 7%    | 5%              | 2,5%             |
| Participación de proveedores críticos en el volumen de adquisiciones                  | 91%   | 95%   | 69%             | 63%              |
| <b>Identificación de riesgos potenciales</b>                                          |       |       |                 |                  |
| Proveedores analizados por criterios de sostenibilidad <sup>2</sup>                   | 8.052 | 6.190 | 5.557           | 5.774            |
| <b>NCG 519: 7.2 EVALUACIÓN DE PROVEEDORES</b>                                         |       |       |                 |                  |
| % sobre el total de proveedores analizados <sup>2</sup>                               | 100%  | 100%  | 100%            | 100%             |
| % sobre las compras totales <sup>2</sup>                                              | 100%  | 100%  | 100%            | 100%             |
| Proveedores (TPIs) considerados de alto riesgo en aspectos de Compliance <sup>3</sup> | 148   | 369   | 185             | 307              |
| <b>Monitoreo y gestión de seguridad laboral en aeropuertos de Chile<sup>4</sup></b>   |       |       |                 |                  |
| Proveedores auditados                                                                 | 40    | 53    | 48              | N/D <sup>6</sup> |
| Proveedores con planes de mitigación acordados (% sobre proveedores auditados)        | 93%   | 91%   | 94%             | N/D <sup>6</sup> |
| Planes de acción definidos a partir de las auditorías                                 | 331   | 186   | 44 <sup>5</sup> | N/D <sup>6</sup> |
| Contratos finalizados por incumplimiento                                              | 0     | 0     | 0               | N/D <sup>6</sup> |
| <b>Pago a proveedores</b>                                                             |       |       |                 |                  |
| <b>NCG 519: 7.1 PAGO A PROVEEDORES</b>                                                |       |       |                 |                  |
| % facturas pagadas con plazo hasta 30 días                                            |       |       |                 |                  |
| Nacionales                                                                            | N/D   | 81%   | 65%             | 61%              |
| Extranjeros                                                                           | N/D   | 63%   | 51%             | 33%              |

N/D: No disponible.

<sup>1</sup> Contratos superiores a US\$1 millón. Proveedores que se relacionan con órganos del gobierno a nombre del grupo LATAM o suministran a la operación elementos esenciales o de difícil sustitución.

<sup>2</sup> Se consideran las evaluaciones que se detallan en la sección de “Compliance” dentro del título “Evaluación” de este capítulo.

<sup>3</sup> Se reporta el número de casos de advertencias emitidas por el sistema para detectar potenciales riesgos de Compliance en Proveedores y Terceros Intermediarios (TPI). Es fundamental aclarar que todos los casos fueron revisados, y no se evidenciaron casos donde fuera necesario generar planes de acción, u otras medidas.

<sup>4</sup> Información correspondiente a empresas contratistas de Chile exclusivamente.

<sup>5</sup> Un proveedor no asistió a la auditoría. Se ha brindado apoyo a los 45 proveedores para ayudar con la implementación de sus planes de acción y mitigación.

<sup>6</sup> Las auditorías consisten en el análisis de información referente a años diferidos, con foco en salud y seguridad laboral. Las auditorías 2024 se realizarán durante los meses de marzo y abril de 2025, y sus resultados estarán disponibles durante el año.





A LATAM airplane is shown in flight, banking to the left, against a backdrop of a sunset sky with warm orange and yellow hues. Below the plane, a range of dark, rugged mountains is visible. The text 'ACERCA DE LA MEMORIA' is overlaid in white, centered horizontally and partially obscured by a large, stylized, semi-transparent number '1' that spans across the middle of the image.

# ACERCA DE LA MEMORIA

**198** ANÁLISIS DE MATERIALIDAD DOBLE

**201** ÍNDICE DE CONTENIDOS GRI Y SASB

**206** ÍNDICE DE CONTENIDOS NORMA DE CARÁCTER GENERAL N°519

**207** GLOSARIO

**208** VERIFICACIÓN EXTERNA





# ANÁLISIS DE MATERIALIDAD DOBLE

## NCG 519: 3.1 MARCO DE GOBERNANZA

GRI 2-14, 2-29, 3-1 Y 3-2

En 2023, el grupo LATAM actualizó su lista de temas materiales en sostenibilidad. Por primera vez, este proceso se llevó a cabo siguiendo los lineamientos de la doble materialidad, una metodología impulsada por las Normas Europeas de Información sobre Sostenibilidad (ESRS, por sus siglas en inglés), con el objetivo de adoptar las mejores prácticas en el reporte de resultados e indicadores de sostenibilidad.

El enfoque de doble materialidad implica que las empresas deben divulgar no sólo los impactos que su actividad tiene en la sociedad, el medio ambiente y los sistemas de gobernanza, sino también cómo estos aspectos pueden afectar a la propia empresa en términos de su desarrollo, desempeño y posición. Es decir, se considera tanto la influencia que la empresa ejerce en su entorno y grupos de interés (materialidad de impacto), como también la influencia que ese entorno puede tener en la empresa misma (materialidad financiera).

Durante 2024, el área de Sostenibilidad y Asuntos Corporativos revisó el ejercicio y definió mantener los resultados anteriores de la matriz, temas materiales, y lista de riesgos, oportunidades e impactos. Para el próximo periodo, se ha previsto realizar una nueva actualización del estudio, siguiendo la metodología y sus actualizaciones pertinentes.

La selección de contenidos para la Memoria Anual de LATAM 2024 se basó en los temas materiales considerados más relevantes, los cuales se presentan en la matriz de doble materialidad incluida en este informe.

### PROCESO

#### Paso 1: Identificación de Impactos, riesgos y oportunidades (RIOs)

Se realizó un diagnóstico exhaustivo para construir una lista de impactos positivos y negativos de la organización en su entorno (medioambiente y sociedad), como también de riesgos y oportunidades para el desarrollo del negocio. Este listado se elaboró a partir de información interna y externa, lo que permitió reunir experiencias del grupo LATAM, como también la perspectiva de sus grupos de interés y casos de referentes de la industria de aerolíneas. Además, se este listado incluyó RIOs de la operación y de la cadena de valor del grupo LATAM.

● **Información Interna:** Se analizó la documentación estratégica de la empresa, como políticas y procesos, y se entrevistó a más de 30 líderes expertos de diversas áreas.

● **Información Externa:** Se evaluaron los resultados de encuestas realizadas a grupos de interés (clientes, colaboradores, accionistas, entre otras), se llevaron a cabo entrevistas con representantes de estos grupos, se realizó un benchmarking con actores de la industria aérea y se examinaron estándares e índices de sostenibilidad, además de analizar otras fuentes, como noticias y redes sociales.

#### Paso 2: Evaluación de Impactos y Construcción de Temas Materiales

● **Talleres:** Se llevaron a cabo talleres con representantes de distintos países y áreas de la empresa para evaluar los impactos, riesgos y oportunidades según factores de severidad y probabilidad.

● **Agrupación:** Estos impactos, riesgos y oportunidades se agruparon en subtemas y luego en temas materiales.

La evaluación de los impactos, riesgos y oportunidades se hizo en relación a su severidad, utilizando valores de uno a cinco para cada uno de sus factores: escala, alcance e irremediabilidad (este último, sólo en riesgos o impactos negativos). De igual forma, la evaluación consideró la probabilidad, también utilizando valores de uno a cinco.

Además, se definió un umbral de materialidad que permitió definir los impactos, riesgos y oportunidades de mayor importancia, que luego se agruparon para construir los temas materiales.

#### Paso 3: Priorización de temas materiales y elaboración de matriz final

La priorización de los temas materiales y la elaboración de la matriz final se llevó a cabo a través de un proceso exhaustivo de evaluación, priorización y validación.

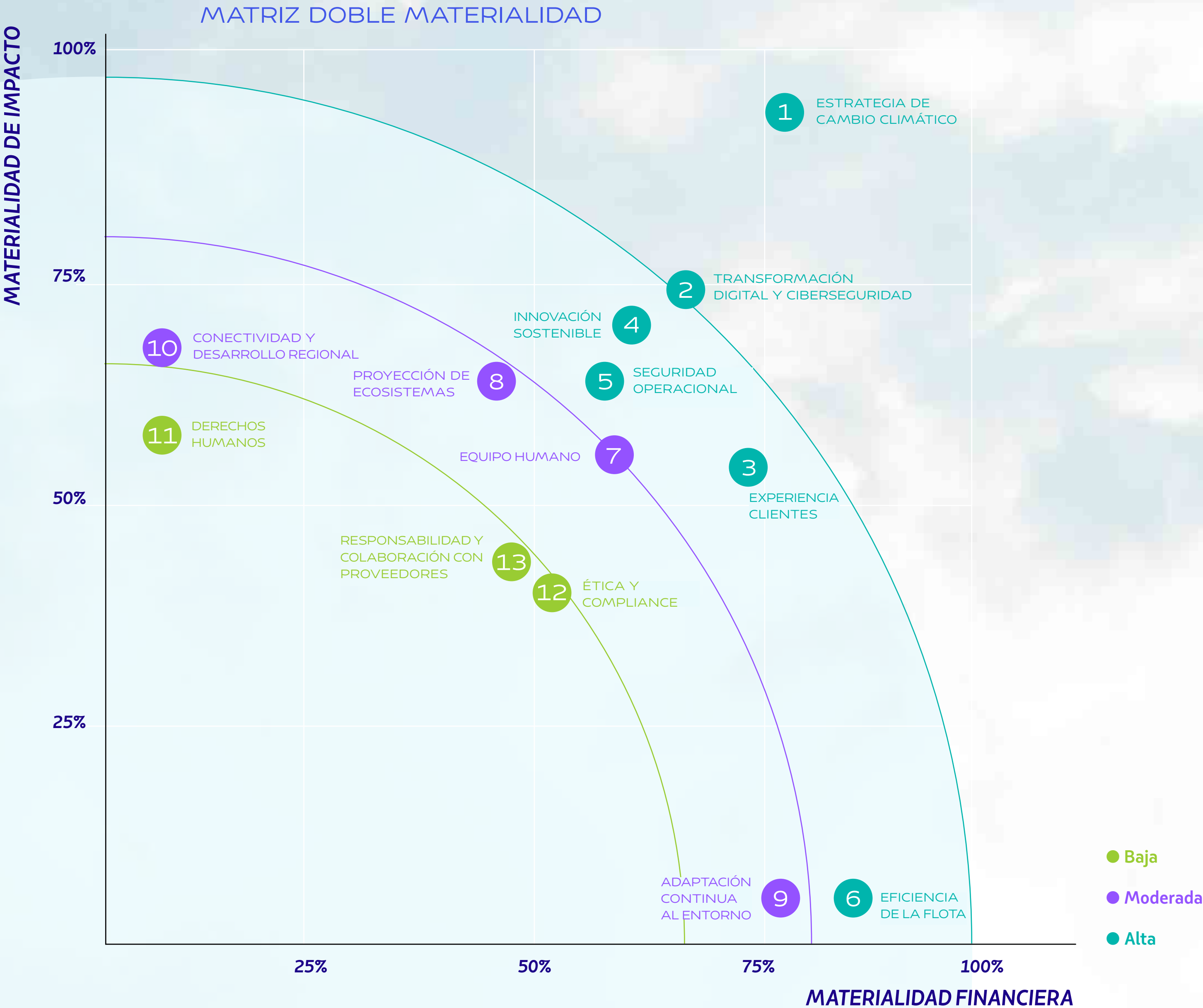
● **Evaluación y priorización:** La evaluación de impactos, riesgos y oportunidades permitió priorizar los temas materiales en una matriz de doble materialidad.

● **Validación:** Esta matriz fue validada por el Director de Asuntos Corporativos y Sostenibilidad, el Director de Auditoría Interna, Riesgos y Control, y finalmente, por el gerente general (CEO, por sus siglas en inglés) de LATAM Airlines Group S.A.

Cabe precisar que, el grupo LATAM revisa anualmente la necesidad de actualizar sus temas materiales, con el fin de adaptarse de manera ágil a los cambios constantes del entorno, manteniendo siempre un enfoque de mejora continua en su gestión de sostenibilidad.

<sup>1</sup> 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 MATERIALES

Nº1 ESTRATEGIA DE CAMBIO CLIMÁTICO

Buscamos mitigar el impacto climático, garantizando la continuidad y resiliencia de las operaciones mediante la implementación de medidas de adaptación al cambio climático.

Nº2 TRANSFORMACIÓN DIGITAL Y CIBERSEGURIDAD

Ante el desarrollo tecnológico y una constante transformación digital, los esfuerzos recaen en la gestión de la información y en el refuerzo para mantener el resguardo ante cualquier vulneración de los sistemas y operaciones. En este camino, la privacidad de la información se incorpora como prioridad para la protección de datos personales de los clientes y colaboradores.

Nº3 EXPERIENCIA DE CLIENTES

Nos enfocamos en ofrecer una experiencia gratificante en los servicios, priorizando la adaptabilidad en base a los distintos requerimientos de cada tipo de cliente. En los negocios de Carga, nos esforzamos por garantizar que la carga llegue puntual y en óptimas condiciones.

Nº4 INNOVACIÓN SOSTENIBLE

Ser referentes en la industria aeronáutica mediante la implementación y divulgación de soluciones vanguardistas en temáticas de sostenibilidad, abordando integralmente los desafíos del sector. Asimismo, Impulsar medidas innovadoras a lo largo de toda la cadena de valor para una gestión de residuos efectiva, integrando los principios de economía circular. La transición depende de proveedores, autoridades y otros actores fundamentales que influyen en la operación, con los que buscaremos colaborar estratégicamente.



N°5 SEGURIDAD OPERACIONAL

Priorización de la prevención de incidentes y accidentes en todo el alcance operacional, implementando medidas proactivas enfocadas en el desarrollo de buenas prácticas tanto en el aire como en tierra. Garantizamos la salud y seguridad del equipo, clientes y proveedores promoviendo un entorno donde cada persona se sienta protegida.

N°6 EFICIENCIA DE LA FLOTA

Continuar avanzando en la renovación de flota y la incorporación de mejoras tecnológicas en nuestras aeronaves, enfocándonos en la reducción del consumo de combustible para perfeccionar la planificación de vuelos, reducir las emisiones y evitar interrupciones del servicio causadas por extensos períodos de mantenimiento de las aeronaves.

N°7 EQUIPO HUMANO

Cultivar el desarrollo de capacidades internas entre los colaboradores, fomentando un entorno de aprendizaje continuo y crecimiento personal. Buscamos que el trabajo realizado sea reconocido y valorado, contribuyendo así a un ambiente laboral motivador, además de construir relaciones significativas que nos permitan alcanzar acuerdos justos con los representantes de nuestros colaboradores.

N°8 PROTECCIÓN DE ECOSISTEMAS

Desarrollar programas que fomenten la protección, conservación y rehabilitación de ecosistemas y su biodiversidad. Como aerolínea establecida en Sudamérica, nuestra contribución se enfoca principalmente en prevenir el tráfico de flora y fauna, además de buscar soluciones basadas en la naturaleza a través del trabajo colaborativo para proteger los ecosistemas de la región, entendiendo su rol fundamental en la captura de carbono.

N°9 ADAPTACIÓN CONTINUA AL ENTORNO

Orientación hacia la adaptación continua, la gestión proactiva de riesgos y la resiliencia en un entorno global complejo y cambiante. Contamos con las estructuras y bases para poder adecuarnos a los diferentes contextos políticos, económicos y sociales teniendo en consideración los movimientos del mercado y a todos nuestros grupos de interés.

N°10 CONECTIVIDAD Y DESARROLLO REGIONAL

Impulsar el desarrollo social, ambiental y económico de sudamérica por medio de la conectividad y el turismo. Buscamos aportar desde los negocios y lo que sabemos hacer: conectar.

N°11 DERECHOS HUMANOS

Resguardar los Derechos Humanos y la integridad de las personas mediante la implementación de políticas y prácticas asociadas. Fomentar la igualdad de género, prevenir la trata de personas, asegurar el desarrollo dentro de un medio ambiente saludable y evitar cualquier forma de discriminación, entre otros. Todo lo anterior garantizando un trato justo y respetuoso para todas las personas y comunidades, tomando en consideración a los clientes, colaboradores, contratistas y proveedores.

N°12 ÉTICA Y COMPLIANCE

Fomentar la integridad y responsabilidad empresarial en todas las operaciones, con un enfoque estratégico que incorpora programas de compliance con colaboradores y proveedores. Abordamos la incertidumbre vinculada a regulaciones emergentes y las transformaciones normativas, anticipando y adoptando las mejores prácticas regulatorias entre los distintos países de nuestra operación, además de los estándares internacionales.

N°13 RESPONSABILIDAD Y COLABORACIÓN CON PROVEEDORES

Desarrollar e impulsar relaciones sostenibles y éticas con la cadena de suministro de forma colaborativa. Generar estrategias para avanzar en la integración de buenas prácticas que nos permitan acompañar a los proveedores e ir incorporando la sostenibilidad en el desarrollo de los negocios.



CAMBIOS RESPECTO DE LA MATERIALIDAD 2018

GRI 3-2

Tres temas materiales nuevos se incorporan a la doble materialidad 2023: “Transformación digital y ciberseguridad”, “Derechos Humanos” y “Responsabilidad y colaboración con proveedores”. Por otro lado, el tema material 2018 “Sostenibilidad económica y financiera” deja de ser parte de la matriz. Los temas materiales restantes de este nuevo ejercicio integran aspectos de los demás temas materiales anteriores, con un enfoque distinto, que se presenta en su cambio de nombre y definición.





# ÍNDICE DE CONTENIDOS GRI Y SASB

## DECLARACIÓN DE USO

### NCG 519: 9. SOSTENIBILIDAD - 9.1 MÉTRICAS SASB

LATAM Airlines Group S.A. ha presentado la información citada en este índice de contenidos GRI para el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre del 2024 utilizando como referencia los Estándares GRI.

Además, como parte de lo requerido por la norma de carácter general chilena N°519, reporta las métricas definidas por el Sustainability Accounting Standards Board (SASB) para la industria de transportes, específicamente el sector de aerolíneas. Cabe mencionar que esta clasificación de industria para reportar fue aprobada por el Directorio.

## GRI 1

### GRI 1: FUNDAMENTOS 2021

| GRI 2: CONTENIDOS GENERALES 2021                                                            | PÁGINAS                     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|
| 2-1 Detalles organizacionales                                                               | 14, 211, 214-215            |
| 2-2 Entidades incluidas en la presentación de informes de sostenibilidad                    | 4-5                         |
| 2-3 Periodo objeto del informe, frecuencia y punto de contacto                              | 4-6                         |
| 2-4 Actualización de la información                                                         | 153, 162                    |
| 2-5 Verificación externa                                                                    | 5, 208                      |
| 2-6 Actividades, cadena de valor y otras relaciones comerciales                             | 14, 83, 77-80, 182, 184-185 |
| 2-7 Empleados                                                                               | 112, 273-278                |
| 2-8 Trabajadores que no son empleados                                                       | 184                         |
| 2-9 Estructura de gobernanza y composición                                                  | 33, 40-45                   |
| 2-10 Designación y selección del máximo órgano de gobierno                                  | 40                          |
| 2-11 Presidente del máximo órgano de gobierno                                               | 40-41                       |
| 2-12 Función del máximo órgano de gobierno en la supervisión de la gestión de los impactos  | 48                          |
| 2-13 Delegación de la responsabilidad de gestión de los impactos                            | 48                          |
| 2-14 Función del máximo órgano de gobierno en la presentación de informes de sostenibilidad | 198                         |
| 2-15 Conflictos de interés                                                                  | 56                          |
| 2-16 Comunicación de inquietudes críticas                                                   | 59-60                       |
| 2-17 Conocimientos colectivos del máximo órgano de gobierno                                 | 40                          |

|                                                                     |                      |
|---------------------------------------------------------------------|----------------------|
| 2-18 Evaluación del desempeño del máximo órgano de gobierno         | 40                   |
| 2-19 Políticas de remuneración                                      | 46, 52-54            |
| 2-20 proceso para determinar la remuneración                        | 52-54                |
| 2-21 Ratio de compensación total anual                              | N/D                  |
| 2-22 Declaración sobre la estrategia de desarrollo sostenible       | 9-11                 |
| 2-23 Compromisos y 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 solicitar asesoramiento y plantear inquietudes | 55, 59, 183          |
| 2-27 Cumplimiento de la legislación y las normativas                | 55-57, 134           |
| 2-28 Afiliación a asociaciones                                      | 69                   |
| 2-29 Enfoque para la participación de los grupos de interés         | 67-68, 198           |
| 2-30 Convenios de negociación colectiva                             | 279                  |

### GRI 3: TEMAS MATERIALES 2021

|                                                      |         |
|------------------------------------------------------|---------|
| 3-1 Proceso de determinación de los temas materiales | 198     |
| 3-2 Lista de temas materiales                        | 199-200 |





Estándar GRI/ SASB arolíneas

| TEMA MATERIAL                           | CONTENIDO                                                                                                                                                                                                      | PÁGINAS               |
|-----------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| ESTRATEGIA DE CAMBIO CLIMÁTICO          |                                                                                                                                                                                                                |                       |
| GRI 3 TEMAS MATERIALES                  | 3-3 Gestión de los temas materiales                                                                                                                                                                            | 140-150, 262-270      |
| SASB AEROLINEAS - EMISIONES DE GEI      | TR-AL-110a.1 Emisiones mundiales brutas de alcance 1                                                                                                                                                           | 149, 162              |
|                                         | TR-AL-110a.2 Análisis de la estrategia o plan a largo y corto plazo para gestionar las emisiones de alcance 1, objetivos de reducción de emisiones y análisis de los resultados en relación con esos objetivos | 127, 140-149, 262-270 |
|                                         | TR-AL-110a.3 Total de combustible consumido, porcentaje de alternativo, porcentaje de sostenible                                                                                                               | 137, 269              |
| GRI 302: ENERGÍA 2016                   | 302-1 Consumo energético dentro de la organización                                                                                                                                                             | 136-137, 162          |
| GRI 305: EMISIONES 2016                 | 302-3 Intensidad energética                                                                                                                                                                                    | 136, 162              |
|                                         | 305-1 Emisiones directas de GEI (alcance 1)                                                                                                                                                                    | 149, 162              |
|                                         | 305-2 Emisiones indirectas de GEI al generar energía (alcance 2)                                                                                                                                               | 149, 162              |
|                                         | 305-3 Otras emisiones indirectas de GEI (alcance 3)                                                                                                                                                            | 149-150, 162          |
|                                         | 305-4 Intensidad de las emisiones de GEI                                                                                                                                                                       | 150                   |
|                                         | 305-5 Reducción de las emisiones de GEI                                                                                                                                                                        | 127, 149              |
|                                         | 305-6 Emisiones de sustancias que agotan la capa de ozono                                                                                                                                                      | 269                   |
|                                         | 305-7 Óxidos de nitrógeno (NOx), óxidos de azufre (SOx) y otras emisiones significativas al aire                                                                                                               | 269                   |
| TRANSFORMACIÓN DIGITAL Y CIBERSEGURIDAD |                                                                                                                                                                                                                |                       |
| GRI TEMAS MATERIALES                    | 3-3 Gestión de los temas materiales                                                                                                                                                                            | 103-109               |
| GRI 418: PRIVACIDAD DEL CLIENTE         | 418-1 Reclamaciones fundamentadas relativas a violaciones de la privacidad del cliente y pérdida de datos del cliente                                                                                          | 60, 108               |
| EXPERIENCIA DE CLIENTES                 |                                                                                                                                                                                                                |                       |
| GRI 3 TEMAS MATERIALES                  | 3-3 Gestión de los temas materiales                                                                                                                                                                            | 89-101                |
| OTROS INDICADORES                       | Net Promoter Score                                                                                                                                                                                             | 98, 100               |
|                                         | OTP (on time performance)                                                                                                                                                                                      | 100 y 110             |





| TEMA MATERIAL                                       | CONTENIDO                                                                                                                                           | PÁGINAS          |
|-----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| INNOVACIÓN SOSTENIBLE                               |                                                                                                                                                     |                  |
| GRI 3 TEMAS MATERIALES                              | 3-3 Gestión de los temas materiales                                                                                                                 | 151-158, 271-272 |
| GRI 306: RESÍDUOS 2020                              | 306-2 Gestión de impactos significativos relacionados con los residuos                                                                              | 151-158          |
|                                                     | 306-3 Residuos generados                                                                                                                            | 138-139          |
|                                                     | 306-4 Residuos no destinados a eliminación                                                                                                          | 139, 162         |
|                                                     | 306-5 Residuos destinados a eliminación                                                                                                             | 139, 162         |
| SEGURIDAD OPERACIONAL                               |                                                                                                                                                     |                  |
| GRI 3 TEMAS MATERIALES                              | 3-3 Gestión de los temas materiales                                                                                                                 | 164-180          |
| GRI 403: SALUD Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO 2018       | 403-1 Sistema de gestión de la salud y seguridad en el trabajo                                                                                      | 171-172          |
|                                                     | 403-2 Identificación de peligros, evaluación de riesgos e investigación de incidentes                                                               | 171-176          |
|                                                     | 403-5 Formación de los trabajadores sobre salud y seguridad en el trabajo                                                                           | 173-174          |
|                                                     | 403-7 Prevención y mitigación de los impactos en la salud y la seguridad de los trabajadores directamente vinculados con las relaciones comerciales | 167-175          |
|                                                     | 403-9 Accidentes de trabajo                                                                                                                         | 176              |
| SASB AEROLINEAS - GESTIÓN DE ACCIDENTES Y SEGURIDAD | TR-AL- 540a.1 Descripción de la aplicación y los resultados de un sistema de gestión de la seguridad                                                | 164-180          |
|                                                     | TR-AL-540a.2 Número de accidentes de aviación                                                                                                       | 180              |
|                                                     | TR-AL-540A.3 Número de medidas gubernamentales de aplicación de los reglamentos de seguridad de la aviación                                         | 180              |
| EFICIENCIA DE LA FLOTA                              |                                                                                                                                                     |                  |
| GRI 3 TEMAS MATERIALES                              | 3-3 Gestión de los temas materiales                                                                                                                 | 84-88, 146, 286  |
| SASB AEROLÍNEAS - PARÁMETROS DE ACTIVIDAD           | TR-AL-000.A Asientos-kilómetro disponibles (ASK)                                                                                                    | 88               |
|                                                     | TR-AL-000.B Factor de ocupación                                                                                                                     | 88               |
|                                                     | TR-AL-000.C Pasajeros-kilómetro rentados (RPK)                                                                                                      | 88               |
|                                                     | TR-AL-000.D Toneladas-kilómetro rentadas (RTK)                                                                                                      | 88               |
|                                                     | TR-AL-000.E Número de salidas                                                                                                                       | 88               |
|                                                     | TR-AL-000.F Antigüedad media de la flota                                                                                                            | 84               |





| TEMA MATERIAL                                | CONTENIDO                                                                                                           | PÁGINAS        |
|----------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| EQUIPO HUMANO                                |                                                                                                                     |                |
| GRI 3 TEMAS MATERIALES                       | 3-3 Gestión de los temas materiales                                                                                 | 111-123        |
| GRI 401: EMPLEO 2016                         | 401-1 Contrataciones de nuevos empleados y rotación de personal                                                     | 117-118, 123   |
|                                              | 401-2 Prestaciones para los empleados a tiempo completo que no se dan a los empleados a tiempo parcial o temporales | 119-120        |
|                                              | 401-3 Permiso postnatal                                                                                             | 120, 281       |
| GRI 404: FORMACIÓN Y ENSEÑANZA 2016          | 404-1 Promedio de horas de formación al año por empleado                                                            | 115, 283       |
|                                              | 404-3 Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones periódicas de su desempeño y deldesarrollo de su carrera     | 116            |
| SASB AEROLÍNEAS - PRÁCTICAS LABORALES        | TR-AL-310a.1 Porcentaje de la fuerza laboral activa cubierta por los convenios colectivos de trabajo                | 279            |
|                                              | TR-AL-310a.2 Número de interrupciones del trabajo y total de días de inactividad                                    | 279            |
| OTROS INDICADORES                            | Índice de Salud Organizacional (OHI, por sus siglas en inglés)                                                      | 114            |
| PROTECCIÓN DE ECOSISTEMAS                    |                                                                                                                     |                |
| GRI 3 TEMAS MATERIALES                       | 3-3 Gestión de los temas materiales                                                                                 | 145            |
| ADAPTACIÓN CONTINUA AL ENTORNO               |                                                                                                                     |                |
| GRI 3 TEMAS MATERIALES                       | 3-3 Gestión de los temas materiales                                                                                 | 62-66, 240-259 |
| CONECTIVIDAD Y DESARROLLO REGIONAL           |                                                                                                                     |                |
| GRI 3 TEMAS MATERIALES                       | 3-3 Gestión de los temas materiales                                                                                 | 159-161        |
| GRI 201: DESEMPEÑO ECONÓMICO 2016            | 201-1 Valor económico directo generado y distribuido                                                                | 27             |
| GRI 203: IMPACTOS ECONÓMICOS INDIRECTOS 2016 | 203-1 Inversiones en infraestructuras y servicios apoyados                                                          | 162            |
|                                              | 203-2 Impactos económicos indirectos significativos                                                                 | 79-80, 82      |
| OTROS INDICADORES                            | Destinos                                                                                                            | 14             |





| TEMA MATERIAL                                        | CONTENIDO                                                                                                                                                | PÁGINAS          |
|------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| DERECHOS HUMANOS                                     |                                                                                                                                                          |                  |
| GRI 3 TEMAS MATERIALES                               | 3-3 Gestión de los temas materiales                                                                                                                      | 131              |
| GRI 405: DIVERSIDAD E IGUALDAD DE OPORTUNIDADES 2016 | 405-1 Diversidad de órganos de gobierno y empleados                                                                                                      | 121-122, 273-279 |
|                                                      | 405-2 Ratio entre el salario básico y la remuneración de mujeres y hombres                                                                               | 122              |
| GRI 406: NO DISCRIMINACIÓN 2016                      | 406-1 Casos de discriminación y acciones correctivas emprendidas                                                                                         | 59-60            |
| ÉTICA Y COMPLIANCE                                   |                                                                                                                                                          |                  |
| GRI 3 TEMAS MATERIALES                               | 3-3 Gestión de los temas materiales                                                                                                                      | 55-61            |
| GRI 205: ANTICORRUPCIÓN 2016                         | 205-2 Comunicación y formación sobre políticas y procedimientos anticorrupción                                                                           | 58, 60, 194      |
|                                                      | 205-3 Incidentes de corrupción confirmados y medidas tomadas                                                                                             | 56, 58, 60       |
| GRI 206: COMPETENCIA DESLEAL 2016                    | 206-1 Acciones jurídicas relacionadas con la competencia desleal y las prácticas monopólicas y contra la librecompetencia                                | 55               |
| GRI 415: POLÍTICA PÚBLICA 2016                       | 415-1 Contribuciones a partidos y/o representantes políticos                                                                                             | 57, 222-223      |
| SASB AEROLÍNEAS - COMPORTAMIENTO ANTICOMPETITIVO     | TR-AL-520a.1 Importe total de las pérdidas monetarias como resultado de los procedimientos judiciales relacionados con las normas de competencia desleal | 56               |
| RESPONSABILIDAD Y COLABORACIÓN CON PROVEEDORES       |                                                                                                                                                          |                  |
| GRI 3 TEMAS MATERIALES                               | 3-3 Gestión de los temas materiales                                                                                                                      | 181-196          |
| GRI 414: EVALUACIÓN SOCIAL DE PROVEEDORES            | GRI 414-1 Nuevos proveedores que han pasado filtros de selección de acuerdo con criterios sociales                                                       | 187              |
|                                                      | GRI 414-2 Impactos sociales negativos en la cadena de suministro y medidas tomadas                                                                       | 196              |
| OTROS INDICADORES GRI Y SASB REPORTADOS              |                                                                                                                                                          |                  |
| GRI 303: AGUA Y EFLUENTES 2018                       | 303-3 Extracción de agua                                                                                                                                 | 135              |





# ÍNDICE DE CONTENIDOS

## NCG N°519

### NORMA DE CARÁCTER GENERAL N°519 CHILENA

#### NCG 519: 1. ÍNDICE DE CONTENIDOS

#### 2. PERFIL DE LA ENTIDAD

|                                                           |                   |
|-----------------------------------------------------------|-------------------|
| 2.1 Misión, visión, propósito y valores                   | 16                |
| 2.2 Información histórica                                 | 19-20             |
| 2.3 Propiedad                                             |                   |
| 2.3.1 Situación de control                                | 34                |
| 2.3.2 Cambios importantes en la propiedad o control       | 35-37             |
| 2.3.3 Identificación de socios o accionistas mayoritarios | 35, 37            |
| 2.3.4 Acciones, sus características y derechos            | 31, 34, 37-38, 55 |
| 2.3.5 Otros valores                                       | 34                |

#### 3. GOBIERNO CORPORATIVO

|                                                                |                                                                     |
|----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| 3.1 Marco de gobernanza                                        | 33, 48-49, 55-58, 67-68, 102, 117, 121, 131, 146-147, 160, 198, 262 |
| 3.2 Directorio                                                 | 40-48, 58, 63, 221                                                  |
| 3.3 Comités del Directorio                                     | 33, 46-48, 63, 217-220                                              |
| 3.4 Ejecutivos principales                                     | 35, 50-54                                                           |
| 3.5 Adherencia a códigos nacionales o internacionales          | 55                                                                  |
| 3.6 Gestión de riesgos                                         | 48, 52, 55-56, 58-59, 61-66, 107, 117, 147, 240-259, 262-266        |
| 3.7 Relación con los grupos de interés y el público en general | 39-40, 67-68                                                        |

#### 4. ESTRATEGIA

|                            |                  |
|----------------------------|------------------|
| 4.1 Horizontes de tiempo   | 213              |
| 4.2 Objetivos estratégicos | 17, 48, 125, 130 |
| 4.3 Planes de inversión    | 29               |

#### 5. PERSONAS

|                                                     |                   |
|-----------------------------------------------------|-------------------|
| 5.1 Dotación de personal                            |                   |
| 5.1.1 Número de personas por sexo                   | 122, 273          |
| 5.1.2 Número de personas por nacionalidad           | 274-276           |
| 5.1.3 Número de personas por rango de edad          | 277               |
| 5.1.4 Antigüedad laboral                            | 277               |
| 5.1.5 Número de personas con discapacidad           | 278               |
| 5.2 Formalidad laboral                              | 278               |
| 5.3 Adaptabilidad laboral                           | 278               |
| 5.4 Equidad salarial por sexo                       |                   |
| 5.4.1 Política de equidad                           | 121-122           |
| 5.4.2 Brecha salarial                               | 122               |
| 5.5 Acoso laboral, sexual y violencia en el trabajo | 59-61             |
| 5.6 Seguridad laboral                               | 171-176           |
| 5.7 Permiso postnatal                               | 119-120, 281-282  |
| 5.8 Capacitación y beneficios                       | 115, 119-120, 283 |
| 5.9 Política de subcontratación                     | 194               |

#### 6. MODELO DE NEGOCIO

|                                                               |                                           |
|---------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| 6.1 Sector industrial                                         | 14-15, 67, 76, 78, 80, 82, 225-231        |
| 6.2 Negocios                                                  | 14-15, 25, 76, 96, 110, 182, 184, 214-215 |
| 6.3 Grupos de interés                                         | 67-69                                     |
| 6.4 Propiedades e instalaciones                               | 211-212                                   |
| 6.5 Subsidiarias, asociadas e inversiones en otras sociedades |                                           |
| 6.5.1 Subsidiarias y asociadas                                | 382-396                                   |
| 6.5.2 Inversión en otras sociedades                           | N/A                                       |

#### 7. PROVEEDORES

|                               |                   |
|-------------------------------|-------------------|
| 7.1 Pago a proveedores        | 195-196           |
| 7.2 Evaluación de proveedores | 186-188, 191, 196 |

#### 8. CUMPLIMIENTO LEGAL Y NORMATIVO

|                                      |         |
|--------------------------------------|---------|
| 8.1 En relación con clientes         | 56      |
| 8.2 En relación con sus trabajadores | 56, 59  |
| 8.3 Medioambiental                   | 133-134 |
| 8.4 Libre competencia                | 56      |
| 8.5 Otros                            | 56      |

#### 9. SOSTENIBILIDAD

|                                |                                                             |
|--------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| 9.1 Métricas SASB              | 56, 84, 88, 126, 137, 140, 149, 162, 164, 166, 168, 179-180 |
| 9.2 Verificación independiente | 5, 208                                                      |

#### 10. HECHOS RELEVANTES O ESENCIALES

|                                                           |     |
|-----------------------------------------------------------|-----|
| 11. COMENTARIOS DE ACCIONISTAS Y DEL COMITÉ DE DIRECTORES | 220 |
|-----------------------------------------------------------|-----|

#### 12. INFORMES FINANCIEROS





# GLOSARIO

**ADR:** American Depositary Receipt o Recibo de Depósito Americano

**AFPs:** Administradoras de Fondos de Pensiones

**ANAC:** Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil

**ASK:** Available Seat Kilometer o asientos-kilómetro disponibles (equivale al número de asientos disponibles multiplicado por la distancia recorrida)

**ATK:** Available Ton Kilometer o toneladas-kilómetro disponibles (equivale al total de capacidad disponible en toneladas multiplicado por la distancia volada)

**CMF:** Comisión para el Mercado Financiero de Chile

**CORSIA:** Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional de la Organización de las Naciones Unidas

**DIP:** Debtor-in-Possession o Deudor en Posesión (mecanismo de financiamiento previsto en el Capítulo 11 de la ley estadounidense en el que los acreedores del préstamo tienen prioridad para recibir los valores)

**EBITDA:** Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortization o Utilidades antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización

**EBITDAR:** Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, Amortization, and Rent o Utilidades antes de intereses, impuestos, depreciación, amortización y arriendo de aviones

**GEI:** Gases de efecto invernadero

**GRI:** Global Reporting Initiative o Iniciativa de Reporte Global

**IATA:** International Air Transport Association o Asociación Internacional de Transporte Aéreo

**IEnvA:** IATA Environmental Assessment o Evaluación Ambiental de la IATA

**IFRS:** International Financial Reporting Standard o Norma Internacional de Información Financiera (NIIF)

**IOSA:** IATA Operational Safety Audit o Auditoría de Seguridad Operacional de la IATA

**JBA:** Joint Business Agreement o Acuerdo de Negocio Conjunto

**LSA:** Ley de Sociedades Anónimas de Chile

**MRO:** Maintenance, Repair, and Overhaul o Mantenimiento, Reparación y Operaciones

**NPS:** Net Promoter Score

**NYSE:** New York Stock Exchange o Bolsa de Valores de Nueva York

**OACI:** Organización de Aviación Civil Internacional

**ODS:** Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Organización de las Naciones Unidas

**OHI:** Organizational Health Index o Índice de Salud Organizacional

**ONU:** Organización de las Naciones Unidas

**OTC:** Over-the-counter o mercado extrabursátil (lugar donde se negocian los instrumentos financieros directamente entre las partes, fuera del ámbito de los mercados organizados)

**OTP:** On-time performance o Indicador de Puntualidad (mide la capacidad de una aerolínea o empresa de transporte para operar sus vuelos o servicios dentro del horario previsto)

**PHH:** Países de habla hispana

**RASK:** Revenue per Available Seat Kilometer o ingresos por asientos-kilómetro (equivale a la eficiencia de la aerolínea y se obtiene dividiendo el ingreso operacional por los ASK)

**RPK:** Revenue Passenger Kilometer o pasajeros-kilómetro rentados (equivale al total de pasajeros pagados multiplicado por la distancia recorrida)

**RTK:** Revenue Ton Kilometer o toneladas-kilómetro rentadas (equivale al total de toneladas transportadas multiplicado por la distancia recorrida)

**SEC:** Securities and Exchange Commission o Comisión de Bolsa y Valores de los Estados Unidos

**TDLC:** Tribunal de Defensa de la Libre Competencia de Chile





# VERIFICACIÓN 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.

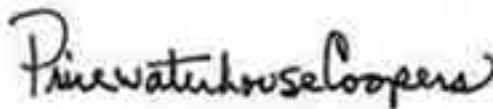
Los procedimientos efectuados en un trabajo de seguridad limitada difieren en su naturaleza y oportunidad respecto a un trabajo de seguridad razonable y tienen un alcance menor que dicho tipo de trabajos. Como resultado, el nivel de seguridad obtenido en un trabajo de seguridad limitada es sustancialmente 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







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 ATAM ) :

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** QUIÉNES SOMOS

**216** GOBIERNO CORPORATIVO

**225** NUESTRO NEGOCIO

**260** PROVEEDORES

**261** COMPROMISO CON LA SOSTENIBILIDAD

**273** EMPLEADOS

**284** ACERCA DE ESTA MEMORIA





# QUIÉNES SOMOS

GRI 2-1

LATAM AIRLINES GROUP S.A.

RUT: 89.862.200-2

DOMICILIO: SANTIAGO (CHILE)

NOMBRES DE FANTASÍA: LATAM AIRLINES, LATAM AIRLINES GROUP, LATAM GROUP, LAN AIRLINES, LAN GROUP Y/O LAN.

## CONSTITUCIÓN LEGAL

Se constituye como Sociedad de Responsabilidad Limitada, por escritura pública de fecha 30 de diciembre de 1983, otorgada en la Notaría de Eduardo Avello Arellano, habiéndose inscrito un extracto de ella en el Registro de Comercio de Santiago a fojas 20.341 número 11.248 del año 1983 y publicado en el Diario Oficial del día 31 de diciembre de 1983.

Por escritura pública de fecha 20 de agosto de 1985, otorgada en la Notaría de Miguel Garay Figueroa, la Sociedad se transforma en una Sociedad Anónima, bajo el nombre de Línea Aérea Nacional Chile S.A. (hoy LATAM Airlines Group S.A.), la que por expresa disposición de la ley N° 18.400, tiene la calidad de continuadora legal de la empresa pública del Estado creada en el año 1929 bajo el nombre de Línea Aérea Nacional de Chile, en lo relativo a las concesiones aeronáuticas y de radio comunicaciones, derechos de tráfico y otras concesiones administrativas.

## OBJETO DE LA SOCIEDAD

● El comercio del transporte aéreo y/o terrestre en cualquiera de sus formas, ya sea de pasajeros, carga, correo y todo cuanto tenga relación directa o indirecta con dicha actividad, dentro y fuera del país, por cuenta propia o ajena.

● La prestación de servicios relacionados con el mantenimiento y reparación de aeronaves, propias o de terceros.

● El desarrollo y la explotación de otras actividades derivadas del objeto social y/o vinculadas, conexas, coadyuvantes o complementarias del mismo.

● El comercio y desarrollo de actividades relacionadas con viajes, turismo y hotelería.

● El desarrollo y la explotación de otras actividades derivadas del objeto social y/o vinculadas, conexas, coadyuvantes o complementarias del mismo.

● La participación en sociedades de cualquier tipo o especie que permitan a la sociedad el cumplimiento de sus fines.

## PROPIEDADES, PLANTAS Y EQUIPOS

NCG 519: 6.4.I PROPIEDADES E INSTALACIONES

### Chile

**Casa Matriz:** La principal instalación corporativa está ubicada en Las Condes, donde se arriendan 6.750 m² para las oficinas ejecutivas en una ubicación central

de Santiago, Chile. Este espacio se distribuye en siete plantas de un edificio.

**Base de mantenimiento:** La base de mantenimiento de 162.500 m² está ubicada en un terreno de propiedad del grupo LATAM dentro del Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez. Esta instalación contiene un hangar de aviones (12.000 m²), almacenes (10.000 m²), talleres (5.300 m²) y oficinas (11.000 m²), otros espacios (20.000 m²), así como un área de estacionamiento de aviones de 98.000 m2 con capacidad para albergar hasta diecisiete aviones de corto recorrido. Asimismo, grupo LATAM arrienda a la Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel S.A. aproximadamente 6.220 m² de espacio dentro del Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez para fines operativos y de servicios.

**Otras instalaciones:** El grupo LATAM es propietario de 58.000 m² de terreno y un edificio en el lado oeste del Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez, donde opera un centro de entrenamiento de vuelo. Esta instalación cuenta con tres simuladores de vuelo completos, que no son propiedad de grupo LATAM: uno para Boeing 787 y dos para aeronaves Airbus A320. Además, el grupo LATAM posee 388.000 m² de terreno sin uso.





Además, Fast Air Almacenes de Carga S.A., una de las filiales del grupo LATAM, opera bodegas aduaneras de importación y utiliza una bodega de 10.500 m<sup>2</sup> ubicada en el Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez.

Brasil

**Casa Matriz:** Las principales instalaciones de LATAM Airlines Brasil están ubicadas en São Paulo, en hangares dentro del Aeropuerto de Congonhas y en sus alrededores. Además, en el Aeropuerto de Congonhas, LATAM Airlines Brasil alquila instalaciones de oficinas en hangares reconvertidos pertenecientes al administrador local del aeropuerto (INFRAERO). Estas instalaciones comprenden una superficie aproximada de 38.807 m<sup>2</sup>.

**Casa Matriz de la Presidencia:** La Casa Matriz de la Presidencia de la Academia de Servicio está ubicada en Rua Atica, a unos 2,5 km del Aeropuerto de Congonhas. Este inmueble, propiedad de LATAM Brasil, se utiliza para selección de recursos humanos, servicios médicos, capacitación, modelo a escala y oficinas. Por su parte, comprende 15.342 m<sup>2</sup> de terreno y 9.032 m<sup>2</sup> de construcción.

**Base de mantenimiento:** La instalación de Mantenimiento, Reparación y Revisión (MRO, por sus siglas en inglés) de LATAM Airlines Brasil, ubicada en la ciudad de São Carlos en el estado de São Paulo, es uno de los activos de infraestructura más importantes del grupo LATAM. La instalación cubre un área total de 120 hectáreas, incluyendo una reserva legal y un área de preservación. Por su parte, cuenta con 97.500 m<sup>2</sup> de área construida, ocho hangares y la construcción en curso del Hangar 9, que añadirá 5.000 m<sup>2</sup> adicionales,

además de 11.000 m<sup>2</sup> de área de plataforma.

Asimismo, LATAM Airlines Brasil opera en los Hangares II y V del Aeropuerto de Congonhas, los cuales son arrendados al administrador local del aeropuerto (INFRAERO). Esta instalación cubre 23.886 m<sup>2</sup> de oficinas y hangares, y alberga aproximadamente 1.300 estaciones de trabajo. También funciona como base para operaciones críticas, incluyendo mantenimiento de aeronaves, adquisiciones, logística de materiales aeronáuticos y modernización.

**Otras instalaciones:** En São Paulo, LATAM Airlines Brasil cuenta con otras instalaciones, entre ellas un edificio de call center de 3.199 m<sup>2</sup>, distribuido en cinco plantas (más planta baja y sótano) que actualmente alberga alrededor de 272 puestos de trabajo y salas de apoyo (reuniones/capacitación/comedor/coordinación) de las operaciones de reservas del call center, y otros servicios de back office de LATAM Cargo Brasil.

Paralelamente, en Guarulhos, LATAM Airlines Brasil cuenta con una superficie total aproximada de 12.649 m<sup>2</sup> distribuidos dentro de la terminal de pasajeros, incluyendo áreas como check-in, venta de boletos, check-out, áreas de operaciones, Sala VIP y espacios de mantenimiento de aeronaves. A su vez, el Complejo Hangar suma una superficie de 65.080 m<sup>2</sup>. En tanto, la terminal de carga cuenta con 252 m<sup>2</sup> de oficinas y 17.215 m<sup>2</sup> de área abierta, mientras que la superficie de aprovisionamiento del centro de distribución ocupa 3.030 m<sup>2</sup>.

Nuevas instalaciones

Durante 2024, LATAM Airlines Brasil completó varios proyectos de infraestructura, incluyendo:

- Mejoras y adaptaciones en el Aeropuerto de Guarulhos (GRU) para alinearse con estándares de calidad actualizados.
- Avances en la modernización de la comunicación visual en los terminales de carga.
- Adaptación de edificios no administrativos para garantizar el cumplimiento de los estándares de accesibilidad.
- Implementación de un nuevo terminal de carga en Vitória da Conquista para atender la creciente demanda operativa.
- Construcción de un nuevo hangar de mantenimiento de última generación (Hangar 9) en las instalaciones del MRO de São Carlos.
- Estudios y planificación de proyectos para la reorganización y optimización de áreas operativas en el Aeropuerto de Congonhas.

OTRAS UBICACIONES

El grupo LATAM ocupa un terreno de 36,3 acres en el Aeropuerto Internacional de Miami, arrendado bajo un contrato de concesión con el Departamento de Aviación del Condado de Miami-Dade. Sus instalaciones incluyen un edificio corporativo de 13.609 m<sup>2</sup>, una bodega de carga de 115.824 m<sup>2</sup> (incluyendo 35.561 m<sup>2</sup> de área refrigerada) y una

plataforma de estacionamiento de aeronaves de 238.658 m<sup>2</sup>. Estas instalaciones fueron construidas y actualmente son arrendadas a grupo LATAM bajo un contrato a largo plazo con Aeroterm, una división de Realterm. De esta manera, en 2024, el grupo LATAM pagó US\$11,5 millones en arriendos por estos espacios.

A modo de contexto, en febrero de 2014, el grupo LATAM firmó un contrato de arrendamiento con el Condado de Miami-Dade por aproximadamente 1,81 acres dentro del Aeropuerto Internacional de Miami. Este contrato tiene un plazo de 30 años y un costo anual de US\$239.671. Bajo este acuerdo, el grupo LATAM mantiene el derecho a construir un hangar en el terreno arrendado.

La construcción de este hangar se completó en noviembre de 2015 y ha estado en operación desde junio de 2016. Cuenta con un espacio de mantenimiento de aeronaves de 15.479 m<sup>2</sup>, suficiente para albergar un Boeing 777, además de un área de oficinas de 9.888 m<sup>2</sup>. La inversión total de LATAM Airlines en la construcción de esta instalación fue de US\$16,5 millones.

Por otro lado, LATAM Airlines Paraguay es propietaria de dos hangares en el Aeropuerto Silvio Pettrossi, en la ciudad de Asunción, con un área total de 37.535 m<sup>2</sup>, actualmente sin uso.

Finalmente, LATAM Airlines Perú está en proceso de construcción de nuevas instalaciones aeroportuarias en el Aeropuerto Jorge Chávez de Lima, que incluyen un espacio de 4.000 m<sup>2</sup> y una plataforma de mantenimiento de aeronaves de 65.000 m<sup>2</sup>.



Vida útil de los activos:

NCG 519: 4.1 HORIZONTES DE TIEMPO

Método utilizado para estimar la depreciación de Propiedades, plantas y equipos:

|                                                | VIDA ÚTIL (AÑOS)                                                                                |        |        |
|------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|
|                                                | MÉTODO DE DEPRECIACIÓN                                                                          | MÍNIMA | MÁXIMA |
| Edificios                                      | Lineal sin valor residual                                                                       | 20     | 50     |
| Plantas y equipos                              | Lineal, con valor residual de 20% en la flota corto alcance y 36% en la flota largo alcance (*) | 5      | 30     |
| Equipamientos de tecnologías de la información | Lineal sin valor residual                                                                       | 5      | 10     |
| Instalaciones fijas y accesorios               | Lineal sin valor residual                                                                       | 10     | 10     |
| Vehículos de motor                             | Lineal sin valor residual                                                                       | 10     | 10     |
| Mejoras de bienes arrendados                   | Lineal sin valor residual                                                                       | 5      | 8      |
| Activos por derecho de uso                     | Lineal sin valor residual                                                                       | 1      | 5      |

(\*) Excepto en el caso de las flotas Boeing 767-300ER, Boeing 777-300ER, Familia Airbus A320 y Boeing 767-300F que consideran un valor residual menor, debido a la extensión de su vida útil a, 22, 23, 25 y 30 años respectivamente. Adicionalmente, ciertos componentes técnicos se deprecian sobre la base de ciclos y horas voladas.Nota: Ver más en Estados financieros, en la Nota 16 - PROPIEDADES, PLANTAS Y EQUIPOS.





MARCAS, PATENTES, LICENCIAS Y  
FRANQUICIAS

NCG 519: 6.2.V, 6.2.VI Y 6.2.VII NEGOCIOS  
GRI 2-1

LATAM Airlines Group S.A. ha sido registrada y/o renovada en Argentina, Australia, Bolivia, Brasil, Canadá, Chile, China, Colombia, Costa Rica, Cuba, República Dominicana, Ecuador, El Salvador, Unión Europea, Guatemala, Honduras, Hong Kong, India, Japón, México, Nicaragua, Nueva Zelanda, Panamá, Paraguay, Perú, Corea del Sur, Taiwán, Uruguay, Estados Unidos, Reino Unido y Venezuela.

En tanto, LATAM AIRLINES ha sido registrada y/o renovada en Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, China, Colombia, Costa Rica, Cuba, República Dominicana, Ecuador, El Salvador, Unión Europea, Guatemala, Honduras, India, Japón, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Corea del Sur, España, Taiwán, Reino Unido, Uruguay y Venezuela.

Por su parte, LATAM AIRLINES BRASIL ha sido registrada y/o renovada en Brasil; LATAM Airlines Argentina ha sido registrada y/o renovada en Argentina; LATAM Airlines Colombia ha sido registrada y/o renovada en Colombia; LATAM Airlines Ecuador ha sido registrada y/o renovada en Ecuador; LATAM Airlines Paraguay ha sido registrada y/o renovada en Paraguay; y LATAM Airlines Perú ha sido registrada y/o renovada en Perú.

De manera paralela, LAN ha sido registrada y/o renovada en Argetina, Australia, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, República Dominicana, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Hong

Kong, India, Japón, México, Nicaragua, Nueva Zelanda, Panamá, Perú, Corea del Sur, Taiwán, Uruguay, Estados Unidos, Reino Unido, Venezuela y la Unión Europea; LAN America ha sido registrada y/o renovada en Bolivia; LAN Bolivia ha sido registrada y/o renovada en Bolivia; LAN CHILE ha sido registrada y/o renovada en Chile, Argentina, Paraguay, Perú, Reino Unido y Unión Europea; LANPeru ha sido registrada y/o renovada en Costa Rica, Paraguay y Venezuela; y LAN Perú ha sido registrada y/o renovada en Brasil y Perú.

A su vez, TAM ha sido registrada y/o renovada en Argentina, Brasil, China, Colombia, Corea del Sur, Hong Kong, Macao, México, Paraguay, Perú, Reino Unido, Unión Europea, Uruguay, Estados Unidos y Venezuela; y LANTAM GRUPO LATAM AIRLINES ha sido registrada y/o renovada en Ecuador.

Por otra parte, LATAM Corporate ha sido registrada y/o renovada en Argentina, Bolivia, Colombia, Chile, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Unión Europea, Reino Unido y Uruguay. En tanto, LATAM LÍNEAS AÉREAS ha sido registrada y/o renovada en Argentina, Chile, Colombia, Ecuador y Perú; mientras que, LATAM MRO ha sido registrada y/o renovada en Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Unión Europea, Reino Unido, Uruguay, Estados Unidos y Venezuela.

Además, LATAM CARGO ha sido registrada y/o renovada en Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Unión Europea, Reino Unido, Uruguay, Estados Unidos y Venezuela; LATAM CARGO BRASIL ha sido registrada

y/o renovada en Brasil; LATAM CARGO COLOMBIA ha sido registrada y/o renovada en Colombia; LÍNEA AÉREA CARGUERA DE COLOMBIA ha sido registrada y/o renovada en Colombia; LATAM CARGO MÉXICO ha sido registrada y/o renovada en México; LAN CARGO MÉXICO ha sido registrada y/o renovada en México; ABSA ha sido registrada y/o renovada en Chile; LAN CARGO COLOMBIA ha sido registrada y/o renovada en Colombia; y LAN ECUADOR ha sido registrada y/o renovada en Ecuador, Reino Unido y la Unión Europea.

Al mismo tiempo, TAM CARGO ha sido renovada en Brasil y Venezuela; TAM CARGO CONVENCIONAL ha sido registrada y/o renovada en Brasil; y CHILLCARGO ha sido registrada y/o renovada en Chile.

Igualmente, LATAM CARGO GROUP ha sido registrada con y/o renovada en Argentina, Colombia, Costa Rica, Ecuador, Guatemala, México, Paraguay, Perú, Uruguay, Australia, Brasil, Canadá, China, Unión Europea, India, Reino Unido y Estados Unidos.

A la vez, LATAM CARGO ACERCANDO OPORTUNIDADES ha sido registrada y/o renovada en Perú; ACERCANDO OPORTUNIDADES ha sido registrada y/o renovada en Ecuador y Colombia; LATAM CARGO BRINGING OPPORTUNITIES CLOSER ha sido registrada y/o renovada en Estados Unidos; y LATAM CARGO APROXIMANDO OPORTUNIDADES ha sido registrada y/o renovada en Brasil.

En cambio, LATAM FIDELIDADE ha sido registrada y/o renovada en Argentina, Australia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, México, Nueva Zelanda, Paraguay, Perú, Unión Europea, Reino Unido, Uruguay y Estados Unidos; FIDELIDAD ha sido registrada y/o renovada

en Argentina; y FIDELIDADE ha sido registrada y/o renovada en Argentina y Brasil.

Simultáneamente, la marca LATAM PASS ha sido registrada y/o renovada en Argentina, Australia, Bolivia, Brasil, Chile, Canadá, Colombia, Ecuador, México, Nueva Zelanda, Paraguay, Perú, Unión Europea, Reino Unido, Uruguay, Estados Unidos y Venezuela; LATAM PASS MILES ha sido registrada y/o renovada en Nueva Zelanda y Australia; y LAN PASS ha sido registrada y/o renovada en Chile, Argentina, Brasil, Colombia, México y Uruguay.

Mientras tanto, LATAM TOURS ha sido registrada y/o renovada en Argentina, Chile, Colombia, Ecuador y Perú; LATAM TRADE ha sido registrada y/o renovada en Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Unión Europea, Reino Unido y Uruguay; LATAM TRAVEL ha sido registrada y/o renovada en Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Unión Europea, Reino Unido, Uruguay, Estados Unidos y Venezuela; LATAM TRAVEL SOLUTIONS ha sido registrada y/o renovada en Panamá; y LATAM VIAGENS ha sido registrada y/o renovada en Brasil.

Asimismo, TAM VIAGENS ha sido renovada en Brasil y Venezuela; TAM VACATIONS ha sido renovada en Argentina y Brasil; y DESTINOS LANTOURS ha sido registrada y/o renovada en Perú.

Por su parte, LATAM, JUNTOS MÁS LEJOS ha sido registrada y/o renovada en Argentina, Chile y Ecuador; y LATAM, TOGETHER, FURTHER ha sido registrada y/o renovada en Australia, Nueva Zelanda, Reino Unido y la Unión Europea.





En tanto, LATAMPLAY ha sido registrada y/o renovada en Argentina, Brasil, Chile, Colombia y Ecuador; LATIN AIRLINE NETWORK ha sido registrada y/o renovada en Chile; LIBREVOLADOR ha sido registrada y/o renovada en Bolivia, Chile, Ecuador, Paraguay y Perú; LIBREVOLADORES ha sido registrada y/o renovada en Bolivia, Chile, Ecuador, Paraguay y Perú; LIDERES DEL SERVICIO ha sido registrada y/o renovada en Argentina; y Cyber LATAM ha sido registrada y/o renovada en Chile.

A su vez, LATAM AIRLINES, SANS FRONTIÈRES ha sido registrada y/o renovada en Francia; LATAM AIRLINES, GRENZENLOS ha sido registrada y/o renovada en Alemania; LATAM AIRLINES, SIN FRONTERAS ha sido registrada y/o renovada en España; LATAM, SIN FRONTERAS ha sido registrada y/o renovada en Honduras, Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela; y LATAM AIRLINES, SENZA FRONTIERE ha sido registrada y/o renovada en Italia.

Igualmente, LATAM, SOSTENIBILIDAD: UN DESTINO NECESARIO ha sido registrada y/o renovada en la Unión Europea; LATAM UN DESTINO NECESARIO ha sido registrada y/o renovada en Argentina, Chile, Colombia, Ecuador, México y Perú; LATAM A NECESSARY DESTINATION ha sido registrada y/o renovada en Reino Unido y Estados Unidos; y LATAM DESTINADAS A ESTAR JUNTAS ha sido registrada y/o renovada en Colombia y Perú.

En paralelo, LATAM VUELA NEUTRAL ha sido registrada y/o renovada en Bolivia, Colombia, México, Perú, Unión Europea y Uruguay; SOSELVA ha sido

registrada y/o renovada en Perú; y POSITIVE FS POSITIVE FLIGHT SPECIFIC ha sido registrada y/o renovada en Canadá.

A la vez, LATAM RECICLE SUA VIAGEM ha sido registrada y/o renovada en Brasil y Unión Europea; y LATAM RECICLA TU VIAJE ha sido registrada y/o renovada en Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, México, Unión Europea, Paraguay y Uruguay.

Por otro lado, LATAM 1+1 COMPENSAR PARA CONSERVAR ha sido registrada y/o renovada en ha sido registrada y/o renovada en Argentina, Brasil, Chile, Ecuador, Mexico y Unión Europea; y LATAM 1+1 OFFSET TO CONSERVE ha sido registrada y/o renovada en Australia, Canadá, Reino Unido, Nueva Zelanda y Estados Unidos.

Conjuntamente, LATAM SEGUNDO VUELO ha sido registrada y/o renovada en Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, Mexico, Paraguay, Perú, Unión Europea y Uruguay; y LATAM SECOND FLIGHT ha sido registrada y/o renovada en Australia, Reino Unido, Estados Unidos, Canadá y Nueva Zelanda.

Finalmente, LATAM AVIÓN SOLIDARIO ha sido registrada y/o renovada en Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, Unión Europea, México, Perú Paraguay y Uruguay; y LATAM AVIÃO SOLIDÁRIO ha sido registrada y/o renovada en Brasil.

Por su parte, TAM ha registrado o renovado las siguientes marcas en 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, LATAM WALLET, 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 SEARCH BY PRICE, TAM TARIFA LIGHT, TAM TARIFA MAX, TAM TARIFA PROMO, TAM TARIFA TOP, TAM VACATIONS, TAM VIAGENS, UM DESTINO NECESSÁRIO y VAMOS LATAM.

## SEGUROS

### NCG 519: 6.2 NEGOCIOS

#### Seguros aeronáuticos

El grupo LATAM cuenta con un programa de seguros de aviación que incluye casco y responsabilidad legal, lo que permite cubrir los riesgos inherentes a la operación aérea. En este sentido, el programa protege contra daños a aeronaves, motores y piezas, además de contemplar la responsabilidad civil frente a terceros, como pasajeros y carga.

Este programa es gestionado en conjunto con el Grupo IAG, conformado por British Airways, Iberia y sus subsidiarias y franquiciados. Como resultado, el

aumento en los volúmenes negociados ha permitido mejorar la cobertura y acceder a condiciones más competitivas.

#### Seguros generales

Igualmente, el grupo LATAM cuenta con seguros generales que abarcan diversos riesgos con el potencial de afectar sus activos y patrimonio. En este contexto, dispone de una cobertura multirriesgo, diseñada para proteger contra daños y pérdidas derivadas de incendios, catástrofes naturales, robos y otros eventos.

#### Seguros automotrices y de responsabilidad civil

El grupo LATAM también cuenta con seguros automotrices y de responsabilidad civil, los cuales refuerzan su protección ante posibles contingencias. Además, con el objetivo de resguardar el bienestar de su equipo, contrata seguros de vida, complementarios de salud y accidentes, destinados a la cobertura de su personal.



# GOBIERNO CORPORATIVO

## Pacto de accionistas

En o alrededor de la “Fecha de la Salida” del grupo LATAM de su proceso de reorganización bajo el Capítulo 11 en los Estados Unidos de acuerdo con los términos y condiciones del “Plan de Reorganización” que fue aprobado y confirmado el 18 de junio de 2022 por el Tribunal de Quiebras en dicho proceso de reorganización, los Acreedores Soportantes y los Accionistas Soportantes de dicho Plan de Reorganización firmaron un Acuerdo de Accionistas que establece, entre otras cosas, que:

- Por un plazo de dos años a partir de la Fecha de Salida, las partes del Acuerdo de Accionistas votarán con sus acciones para que el Directorio de LATAM Airlines Group S.A. esté integrado, tanto inicialmente como al cubrir las vacantes correspondientes, por nueve directores quienes, de acuerdo con la legislación chilena, serán nombrados de la siguiente manera:
  - Cinco directores, incluyendo el vicepresidente del Directorio de LATAM Airlines Group S.A., nominado por los Acreedores Soportantes; y
  - Cuatro directores, incluyendo el presidente del Directorio de LATAM Airlines Group S.A. (que será de nacionalidad chilena), designado por los Accionistas Soportantes.

- Durante los primeros cinco años posteriores a la Fecha de Salida, en caso de liquidación o disolución de LATAM Airlines Group S.A., las recuperaciones de las acciones entregadas producto del ejercicio de la opción de conversión de los Nuevos Bonos Convertibles Serie H (denominados ilustrativamente como “Clase B” en el Plan de Reorganización), estarán subordinadas a cualquier derecho de recuperación por cualquier acción de respaldo entregada producto del ejercicio de la opción de conversión de los Nuevos Bonos Convertibles Serie G (denominados ilustrativamente como “Clase A” en el Plan de Reorganización) o los Nuevos Bonos Convertibles Serie I (denominados ilustrativamente como “Clase C,” en el Plan de Reorganización), en cada caso en poder de los Acreedores de Respaldo en la Fecha de Salida.

## CONVENCIONES DE VOTO, TRANSFERENCIAS Y OTROS ACUERDOS

### Convenciones de Voto

Las partes del acuerdo de accionistas de Holdco I y del acuerdo de accionistas de TAM han acordado votar sus acciones con derecho a voto de Holdco I y sus acciones de TAM de manera que se reflejen los acuerdos respecto a la representación en el directorio de TAM mencionados anteriormente.

## Restricciones de transferencia

De acuerdo con los acuerdos de accionistas mencionados anteriormente, TEP Chile S.A. (“TEP Chile”) podrá vender en bloque todas las acciones con derecho a voto de Holdco I que posee de manera beneficiaria, sujeto al cumplimiento de las disposiciones sobre venta en bloque, si ocurre un evento de liberación (según se describe a continuación).

Un "evento de liberación" ocurrirá si:

- (i) Se lleva a cabo un aumento de capital en LATAM Airlines Group; y
- (ii) TEP Chile no ejerce completamente los derechos de suscripción preferente que le otorga la legislación chilena con respecto a dicho aumento de capital en relación con todas sus acciones restringidas de LATAM Airlines Group; y
- (iii) Después de completado dicho aumento de capital, el individuo designado por TEP Chile para la elección en el directorio de LATAM Airlines Group, con la asistencia del Grupo Cueto, no es elegido como miembro del directorio de LATAM Airlines Group.

Como resultado de la implementación de la reestructuración establecida en nuestro Plan de

Reorganización, ocurrió un "evento de liberación". Sin embargo, hasta la fecha, no se ha implementado la venta de las acciones con derecho a voto de Holdco I que son propiedad beneficiaria de TEP Chile.

## Restricción sobre transferencias de acciones de TAM

LATAM acordó en el acuerdo de accionistas de Holdco I no vender ni transferir ninguna acción de TAM a ninguna persona (que no sea una de sus filiales) en cualquier momento en que TEP Chile posea acciones con derecho a voto de Holdco I.

Sin embargo, LATAM tendrá derecho a realizar dicha venta o transferencia si, al mismo tiempo que la venta o transferencia, LATAM (o su cesionario) adquiere todas las acciones con derecho a voto de Holdco I que TEP Chile posee de manera beneficiaria por un monto igual a la base impositiva vigente de TEP Chile en dichas acciones y cualquier costo en el que TEP Chile deba incurrir para llevar a cabo dicha venta o transferencia.

TEP Chile ha otorgado irrevocablemente a LATAM el derecho transferible de comprar todas las acciones con derecho a voto de Holdco I que posee beneficiosamente en relación con cualquier venta de este tipo.



**Opción de Conversión**

De conformidad con el acuerdo de accionistas de Holdco I, LATAM tiene el derecho unilateral de convertir sus acciones sin derecho a voto de Holdco I en acciones con derecho a voto de Holdco I en la máxima medida permitida por la ley, y de aumentar su representación en los directorios de TAM y Holdco I si y cuando lo permitan las leyes de control de propiedad extranjera en Brasil y otras leyes aplicables, siempre que dicha conversión no tenga un efecto adverso (según se define en la sección "Restricciones de Transferencia").

En febrero de 2019, LATAM Airlines Group S.A. completó los procedimientos para el canje de acciones de Holdco I S.A., mediante el cual incrementó su participación indirecta en TAM S.A. del 48,99% al 51,04%.

Esta transacción se llevó a cabo en virtud de la Medida Provisional N° 863/2018, emitida por CADE el 13 de diciembre de 2018, a través de la cual se permitió una participación de hasta el 100% de capital extranjero en aerolíneas en Brasil.

Si LATAM puede comprar y/o convertir sus acciones y no ejerce oportunamente su derecho a hacerlo, los accionistas controladores de TAM tendrán el derecho de vender a LATAM sus acciones con derecho a voto de Holdco I por un monto equivalente al precio de venta.

**Compra de acciones de TAM**

Las partes han acordado que todas las adquisiciones de acciones ordinarias de TAM por parte de LATAM

Airlines Group, Holdco I, TAM o cualquiera de sus respectivas subsidiarias, desde y después de la fecha de entrada en vigencia de la fusión, serán realizadas por Holdco I.

**INFORME ANUAL DE LA GESTIÓN DEL COMITÉ DE DIRECTORES**

**NCG 519: 3.3 COMITÉS DEL DIRECTORIO Y 10. COMENTARIOS DE ACCIONISTAS Y DEL COMITÉ DE DIRECTORES**

De acuerdo con lo dispuesto en el numeral 5 del inciso 8 del artículo 50 bis de la Ley No. 18.046 sobre Sociedades Anónimas, el Comité de Directores de LATAM Airlines Group S.A. (la “Sociedad”, la “Compañía” o “LATAM”), procede a emitir el siguiente informe anual de su gestión respecto del ejercicio 2024.

**I. INTEGRACIÓN DEL COMITÉ DE DIRECTORES**

El Comité de Directores de la Sociedad está integrado desde el 2 de mayo de 2024 por Frederico Curado, Sonia J.S. Villalobos y Michael Neruda, teniendo sólo el primero la calidad de director independiente bajo legislación chilena, quien además es el Presidente del Comité de Directores.

Los directores fueron elegidos en la Junta Ordinaria de Accionistas celebrada con fecha 25 de abril de 2024 y la duración de sus funciones es de dos años, conforme a lo dispuesto en los estatutos de la Sociedad.

**II. INFORME DE ACTIVIDADES DEL COMITÉ**

Durante el ejercicio 2024 el Comité de Directores

sesionó en 16 ocasiones, de manera de ejercer sus facultades y cumplir con sus deberes con arreglo al artículo 50 Bis de la Ley número 18.046 sobre Sociedades Anónimas, como también revisar o evaluar aquellos otros asuntos que el Comité de Directores estimó necesario.

A continuación, se informan los principales temas tratados.

**Examen del balance y los estados financieros**

El Comité de Directores examinó y revisó los estados financieros de la Sociedad al 31 de diciembre de 2023, como también al cierre de los trimestres terminados al 31 de marzo, al 30 de junio y al 30 de septiembre de 2024, en la sesión extraordinaria de fecha 22 de febrero y sesiones ordinarias de fechas 18 de enero, 2 de mayo, 7 de agosto, 6 de noviembre y 3 de diciembre de 2024, respectivamente, incluyendo los informes de los Auditores Externos de la Sociedad, PriceWaterhouseCoopers Consultores Auditores Compañía Limitada (“PwC”), quienes participaron en todas las sesiones.

**Revisión de informes de deterioro**

En las sesiones de fecha 22 de febrero, 2 de mayo, 7 de agosto y 6 de noviembre 2024, el Comité de Directores trató temas relacionados con el análisis de indicios de deterioro respecto de ciertos activos incluidos en los estados financieros de la unidad generadora de efectivo Transporte Aéreo. En detalle se trataron los resultados de la prueba de deterioro (Test de Impairment) al 31 diciembre de 2023, así como, análisis de indicios de deterioro al 31 de marzo, al 30 de junio de 2024 y al 30 de septiembre,

concluyendo que no se observan indicios de deterioro que ameriten la necesidad de que la Compañía realice pruebas adicionales a tal fecha, ni llevar adelante un ajuste contable de activos en la fecha de realización de test.

**Sistemas de compensación para ejecutivos y trabajadores**

En las sesiones del 2 de mayo y 20 de diciembre de 2024 el Comité examinó las políticas y sistemas de remuneraciones vigentes y la actualización de los planes de compensación a los ejecutivos principales y a los trabajadores de la Sociedad, incluyendo el Programa de Incentivos Corporativos (CIP).

**Auditoría Interna**

En la sesión realizada el día 18 de enero de 2024, se aprobó el Plan de Auditoría Interna 2024, así como el cierre del Plan de Auditoría Interna de 2023. En las sesiones realizadas los días 6 de marzo, 2 de abril, 2 de mayo, 5 de junio, 7 de agosto, 3 de septiembre, 1 de octubre, 6 de noviembre y 3 de diciembre de 2024, se revisó el estatus del Plan de Auditoría Interna llevado a cabo durante el año 2024, destacando los principales proyectos que fueron abordados, los aspectos relevantes en las auditorías realizadas y el estatus de los controles internos.

**Auditorías bajo normativa SOX**

En las sesiones del Comité de Directores de los días 18 de enero y 22 de febrero, se dio cuenta de los resultados obtenidos en la certificación SOX durante el año 2023, en el contexto de la aprobación de los estados financieros 2023. En las sesiones de fechas



2 de abril, 5 de junio, 7 de agosto, 3 de septiembre, 1 de octubre, 6 de noviembre y 3 de diciembre de 2024 se expuso sobre la planificación a seguir en materia de normativa SOX para la certificación del año 2024. También se dio cuenta, en las sesiones de fechas 22 de febrero y 6 de marzo, de los asuntos más relevantes a considerar durante el año 2024, los proyectos de la Compañía que podrían afectar la normativa SOX, y un cronograma a seguir en relación con esta certificación durante el año 2024.

**Servicios de Auditoría Externa**

En la sesión de fecha 22 de febrero de 2024, PwC expuso el reporte de auditoría externa de 2023. En la sesión de fecha 6 de marzo de 2024, se realizó la evaluación de desempeño de los auditores externos. En la sesión de fecha 2 de mayo, PwC expuso sobre el Plan Integrado de Auditoría Externa del año 2024, abordando temas que dicen relación con los requisitos normativos en materia de comunicación y los entregables del trabajo, la composición del equipo de PwC, el enfoque de auditoría consolidado, los avances alcanzados durante el año en la revisión de control interno y el cronograma de actividades y comunicaciones que mantendrán con los miembros del Comité. En las sesiones de 7 agosto y 6 de noviembre de 2024, PwC expuso el estatus del Plan, incluyendo los testes de controles internos.

**Gestión de Riesgos Corporativos**

A lo largo del año, el Comité de Directores revisó en distintas sesiones los riesgos corporativos que se han considerado de mayor relevancia. En este contexto en las sesiones de fechas 6 de marzo y 3 de septiembre se revisaron riesgos relativos a

ciberseguridad; en la sesión de fecha 2 de abril se revisó la implementación del plan de mitigación de riesgos de fraudes; en las sesiones de fechas 7 de agosto y 3 de diciembre se revisaron riesgos relativos a temas tributarios y en las sesiones de fecha 3 de septiembre y 1 de octubre se revisaron riesgos asociados a sostenibilidad.

Asimismo, el Comité de Directores revisó el 5 de junio de 2024, riesgos corporativos, incluyendo prevención, el modelo de riesgo y su estatus. Además, en particular se realizan revisiones de los principales riesgos de los distintos territorios en los cuales opera el grupo. En este contexto, en la sesión de fecha 2 de mayo se expuso sobre el estatus de la filial LATAM Airlines Colombia, el 1 de octubre se presentó al Comité el negocio de carga y el territorio de Estados Unidos, y el 3 de diciembre, se expuso sobre el estatus LATAM Brasil, identificando los riesgos asociados a cada uno de estos negocios y las iniciativas que se han implementado para mitigarlos

**Compliance**

El Comité de Directores, en las sesiones del 22 de febrero, 6 de marzo, 3 de septiembre, 1 de octubre y 3 de diciembre de 2024, recibió los reportes semestrales y capacitaciones sobre Compliance, revisando entre otras materias, el Programa de Compliance vigente y sus principales contenidos, entre los cuales destacan el compromiso de la alta dirección, las normas y leyes más relevantes, el desarrollo de políticas, capacitaciones y comunicaciones, el estatus de los Third Party Intermediaries (“TPIs”), la identificación y gestión de riesgos de Compliance, el reporte de Compliance a nivel corporativo, entre otros.

**Políticas LATAM**

En la sesión de fecha 22 de febrero se revisó el Código de Conducta LATAM. En la sesión ordinaria de fecha 7 de agosto de 2024, se revisó la Norma de Carácter General N°501 emitida por la Comisión para el Mercado Financiero, que establece las menciones mínimas de las Políticas de Operaciones Habituales y regula la difusión pública de las operaciones con partes relacionadas, y las actualizaciones que requieren las políticas de la Compañía, relativas a (i) en materia de operaciones habituales, la norma solicita agregar información respecto a las transacciones que el Directorio defina como habituales, contraparte de la operación y montos máximos a ser considerados; y (ii) en materia de reporte de operaciones con partes relacionadas, se debe elaborar y difundir un reporte semestral de las operaciones con partes relacionadas efectivamente celebradas por la sociedad durante el semestre anterior. El Comité acordó recomendar al Directorio la aprobación de las actualizaciones a la Política de Operaciones Habituales y Política de Operaciones con Partes Relacionadas, junto con la publicación de las mismas, para efectos de dar cumplimiento a la normativa mencionada.

En la sesión ordinaria de fecha 3 de septiembre de 2024, se revisaron las actualizaciones a la Política Corporativa de Prevención de Delitos, en virtud de la reciente entrada en vigencia en Chile de la nueva Ley de Delitos Económicos.

En la sesión ordinaria del 3 de diciembre de 2024 se revisó el proceso de elaboración, revisión y aprobación de políticas existentes y se analizaron tanto actualizaciones a políticas existentes como algunas nuevas políticas, entre las que destacan

la Política de Recuperación de Compensaciones Otorgadas Erróneamente (Clawback).

**Examen de reportes relativos a la Política de Operaciones con Partes Relacionadas (“OPR”)**

En las sesiones del Comité de fechas 2 de mayo y 6 de noviembre de 2024, dando cumplimiento a la obligación de reporte establecida en la Política de OPR vigente de la Compañía, la administración informó al Comité de Directores sobre: (i) las operaciones habituales que celebra el Grupo LATAM con aquellas filiales en que su participación es inferior al 95%, (ii) las principales operaciones celebradas entre empresas del Grupo LATAM en general, y (iii) aquellas operaciones reveladas en la nota de los estados financieros sobre transacciones con partes relacionadas.

**Recomendaciones del Comité de Directores**

Por otra parte, el Comité de Directores efectuó las recomendaciones que se indican más adelante, con ocasión de la designación de Auditores Externos de la Sociedad, Clasificadoras Privadas de Riesgo para el ejercicio 2024, además de otras materias relacionadas a su rol.

**INFORME DE ACTIVIDADES POR SESIÓN DEL COMITÉ DE DIRECTORES**

**NCG 519: 3.3.IV COMITÉS DEL DIRECTORIO**

El Comité de Directores se reunió y sesionó en dieciséis oportunidades, contando en cada una de estas sesiones con la participación de sus tres integrantes, las cuales se detallan a continuación,



con un breve listado de las principales materias examinadas en cada una de las sesiones:

**1. Sesión Ordinaria N°250 18/01/2024**

- Actualización y Procesos de Cierre de Estados Financieros y Certificación SOX
- Plan de Trabajo de Auditoría Interna 2024
- Cierre Plan de Trabajo 2023 Auditoría Interna
- Resultados Metas Auditoría Interna 2023
- Agenda Comité de Directores 2024

**2. Sesión Extraordinaria N°192 22/02/2024**

- Aprobación Prueba de Deterioro al 31 de diciembre 2023
- Revisión del Proceso de Cierre de los Estados Financieros al 31 de diciembre 2023
- Reporte Auditor Externo
- Actualización Código de Conducta LATAM
- Nombramiento de Experto Financiero

**3. Sesión Ordinaria N°251 06/03/2024**

- Evaluación de Desempeño del Auditor Externo
- Proposición de las Firmas Clasificadoras de Riesgos para el Ejercicio 2024
- Estatus Ciberseguridad
- Actualización Programa Compliance
- Informe Anual de la Gestión del Comité de Directores
- Actualización plan de trabajo de Auditoría Interna
- Sesión ejecutiva - Slot reservado CEO
- Sesión ejecutiva - Slot reservado VP Legal & Compliance

**4. Sesión Ordinaria N°252 02/04/2024**

- Estatus Implementación Modelo Gestión de Fraude
- Revisión Estimaciones y Políticas Contables relevantes
- Estatus y Avance del Plan de Trabajo de Auditoría Interna y SOX 2024
- Metas Dirección Auditoría 2024

**5. Sesión Ordinaria N°253 02/05/2024**

- Sistema de Remuneraciones y Planes de Compensación a Ejecutivos y Trabajadores de la Sociedad
- Revisión Temas LATAM Airlines Colombia
- Actualización Investigación LATAM Cargo
- Revisión y Aprobación Estados Financieros para el Primer Trimestre 2024
- Plan de Auditoría Externa 2024 PwC
- Transacción con Partes Relacionadas (Título XVI de la Ley chilena N°18.046)
- Sesión ejecutiva - Slot Reservado CFO
- Sesión ejecutiva - Slot Reservado Auditor Interno LATAM
- Actualización Temas Financieros y Societarios

**6. Sesión Ordinaria N°254 05/06/2024**

- Estatus Riesgos Corporativos
- Revisión Estatus Proyecto Combustible
- Revisión Estatus Proyecto Identity & Access Management
- Avance Plan de Auditoría 2024 y SOX

**7. Sesión Extraordinaria N°193 02/07/2024**

- Presentación Actualización Proceso de Reapertura y Reliste de Programa de American Depositary Receipts (ADRS) de la Sociedad

**8. Sesión Extraordinaria N°194 15/07/2024**

- Actualización Proceso de Reapertura y Reliste del Programa de ADR y Potencial Venta Secundaria de Acciones
- Revisión y Recomendación para Publicar y Compartir Flash Numbers Segundo Trimestre
- Hecho Escencial Revolving Credit Facility (RCF)

**9. Sesión Extraordinaria N°195 17/07/2024**

- Actualización Reliste Programa ADR

**10. Sesión Ordinaria N°255 24/07/2024**

- Venta Secundaria de Acciones

**11. Sesión Ordinaria N°256 07/08/2024**

- Revisión y Aprobación de Estados Financieros para el Segundo Trimestre de 2024
- Actualización Temas Tributarios
- Noma de Carácter General N°501 de la Comisión del Mercado Financieros.
- Actualización Malla Societaria
- Actualización Plan de Auditoría 2024
- Roles y Responsabilidades entre Comité de Auditoría y Comité de Directores.
- Sesión Ejecutiva - Slot Reservado Auditor Externo

**12. Sesión Ordinaria N°257 03/09/2024**

- Estatus Ciberseguridad - Presentación Mandiant
- Ajuste Política Corporativa de Prevención de Delitos
- Actualización Riesgos Sostenibilidad
- Actualización Plan de Auditoría
- Actualización Auditor Externo (PCAOB)

**13. Sesión Ordinaria N°258 01/10/2024**

- Estatus Negocio de Carga y Estados Unidos
- Estatus Mesa de Gestión de Fraudes
- Actualización Riesgo Sostenibilidad
- Actualización Temas Compliance
- Actualización Plan de Auditoría
- Sesión Ejecutiva - Slot Reservado CEO
- Sesión Ejecutiva - Slot Reservado VP Legal & Compliance

**14. Sesión Ordinaria N°259 06/11/2024**

- Revisión y Aprobación de los Estados Financieros para el Tercer Trimestre de 2024
- Revisión de Estimaciones y Políticas Contables Relevantes
- Propuesta de Reporte de Norma de Carácter General N°501 de la Comisión del Mercado Financiero
- Actualización Plan de Auditoría y SOX





15.Sesión Ordinaria N°260 03/12/2024

- Revisión Temas LATAM Airlines Brasil
- Actualización Temas Tributarios
- Calendario Cierre Estados Financieros y Reporte 20F
- Estatus Auditoría Externa y Certificación SOX
- Sesión ejecutiva - Slot Reservado Auditor Externo
- Estatus Proyecto Combustible
- Actualización Políticas Compliance

16.Sesión Extraordinaria N°196 20/12/2024

- Actualización Plan de Incentivos

REMUNERACIONES Y GASTOS DE COMITÉ DE DIRECTORES

GRI-19  
NCG 519: 3.3 COMITÉS DEL DIRECTORIO

La Junta Ordinaria de Accionistas de la Sociedad, celebrada el 25 de abril de 2024, acordó para el Ejercicio 2024 y hasta la celebración de la próxima Junta Ordinaria de Accionistas a celebrarse en 2025:

(i) Por concepto de remuneración base para cada Director integrante del Comité de Directores, una dieta fija anual de US\$50.000 y de US\$85.417 para el Presidente del Comité de Directores, pagaderas independientemente del número de sesiones del Comité de Directores a las que asistan, sin límite de sesiones.

(ii) Por concepto de remuneración adicional para cada Director integrante del Comité de Directores,

una cantidad variable, equivalente a un tercio (1/3) adicional calculado sobre la remuneración incremental que al respectivo miembro del Comité le quepa como Director, considerando el tiempo que cada uno hubiere servido en el cargo de miembro del Comité de Directores.

Los directores Michael Neruda, Bornah Moghbel, William de Wulf y Bouk van Geloven renunciaron a sus compensaciones como miembros del Directorio, del Comité de Auditoría y los subcomités.

Para el funcionamiento del Comité de Directores y sus asesores, la Ley número 18.046 sobre Sociedades Anónimas establece que su presupuesto de gastos deberá ser al menos igual a la suma de las remuneraciones anuales de los miembros del Comité. En este sentido, la Junta Ordinaria de Accionistas celebrada el 25 de abril de 2024, aprobó un presupuesto de gastos anual para el comité de US\$185.417 para el Ejercicio 2024 y hasta la celebración de la próxima Junta Ordinaria de Accionistas a celebrarse en 2025. Durante el año 2024 no se hizo uso de este presupuesto de gastos.

RECOMENDACIONES DEL COMITÉ DE DIRECTORES

NCG 519: 3.3.IV COMITÉS DEL DIRECTORIO Y 11. COMENTARIOS DE ACCIONISTAS Y DEL COMITÉ DE DIRECTORES

IV.1 Proposición de Designación de Auditores Externos.

En la sesión del Comité de Directores del 6 de marzo de 2024 y con arreglo a lo dispuesto en el numeral 2) del inciso octavo del artículo 50 bis de

la Ley número 18.046 sobre Sociedades Anónimas, se acuerda proponer al Directorio de la Sociedad, en base al análisis realizado por la administración respecto de la evaluación técnica y económica de la licitación de este servicio realizada el 2023 y del trabajo y evaluación de desempeño del trabajo de auditoría del año anterior, continuar con los auditores externos PwC para el ejercicio 2024. La propuesta anterior fue aprobada por la Junta de Accionistas de la Sociedad celebrada el 25 de abril de 2024.

IV.2 Proposición de Clasificadoras Privadas de Riesgo.

El Comité de Directores en la sesión del día 6 de marzo de 2024 y con arreglo a lo dispuesto en el numeral 2) del inciso octavo del artículo 50 bis de la Ley número 18.046 sobre Sociedades Anónimas, acordó proponer al Directorio las Clasificadoras de Riesgo para someter a aprobación de la Junta Ordinaria de Accionistas de la Sociedad del 25 de abril de 2024. En tal sentido, el Comité resolvió proponer al Directorio de la Sociedad la designación de las siguientes firmas Clasificadoras de Riesgo locales: la designación de las firmas Fitch Chile Clasificadora de Riesgo Limitada y Feller-Rate Clasificadora de Riesgo Limitada. En cuanto a la clasificación de riesgo internacional, la designación de las firmas Fitch Ratings Inc., Moody's Investors Service y Standard & Poor's Ratings Services

IV.3 Otras recomendaciones:

Adicionalmente a las recomendaciones señaladas anteriormente y como parte de su gestión habitual, el Comité de Directores recomendó al Directorio, entre otros temas, la aprobación de los Estados Financieros

Trimestrales de marzo, junio y septiembre; la adopción de nuevas políticas corporativas y actualizaciones de las mismas; aprobar el Plan de incentivos a ejecutivos y empleados de la Sociedad (CIP).

IV.4 Comité de Auditoría:

Con fecha 17 de julio del 2024 el Directorio creó el Comité de Auditoría, para efectos de cumplir con la normativa de los Estados Unidos de América. Este Comité de Auditoría es un comité distinto al Comité de Directores requerido bajo el artículo 50 bis de la Ley N° 18.046. El Comité de Auditoría está integrado por don Frederico Curado y doña Sonia J.S. Villalobos.

Las principales funciones del Comité de Auditoría son; i) Supervisión de la Información Financiera y Reportes Contables, ii) Supervisión de la Auditoría Externa, iii) Supervisión del Sistema de Control Interno, iv) Supervisión del Cumplimiento Normativo y Ético, y por último, v) Supervisión de la Auditoría Interna y la Gestión de Riesgos.

COMENTARIOS Y PROPOSICIONES A LA MARCHA DE LOS NEGOCIOS

NCG 519: 10.COMENTARIOS DE ACCIONISTAS Y DEL COMITÉ DE DIRECTORES

Con respecto al inciso tercero del artículo 74 de la Ley N°18.046 cabe mencionar que no hubo comentarios ni proposiciones por parte del Comité de Directores ni de accionistas que representaran el 10% o más de las acciones emitidas con derecho a voto de LATAM Airlines Group S.A, en relación con a la marcha de los negocios sociales.



NUEVA ESTRUCTURA DE REMUNERACIÓN ANUAL DEL DIRECTORIO PARA EL EJERCICIO 2024

NCG 519: 3.2.II DIRECTORIO

La Junta Ordinaria de Accionistas celebrada el 25 de abril de 2024 aprobó la nueva estructura de remuneración anual del directorio para el ejercicio 2024 y hasta la próxima Junta Ordinaria de Accionistas a celebrarse dentro del primer cuatrimestre de 2025. En dicha reunión, los accionistas acordaron una dieta fija anual de US\$ 80.000 para cada miembro del directorio (US\$ 160.000 en el caso del presidente). La remuneración mencionada es pagadera mensualmente a razón de un doceavo del monto correspondiente, independientemente del número de sesiones de directorio a las que asistan los directores o el presidente, sin límite de sesiones.

Además de la remuneración base, la Junta Ordinaria de Accionistas celebrada el 25 de abril de 2024 aprobó una remuneración adicional para cada miembro del Directorio, que se determinará en base a los siguientes criterios:

a) Por el período comprendido desde el 16 de noviembre de 2023 y hasta el 15 de noviembre de 2024, cada miembro del directorio tenía derecho a recibir una remuneración adicional equivalente a 9.226.234 unidades de remuneración o "URAs", siempre que el director haya servido el cargo de manera continua hasta el final de dicho período.

b) Por el período comprendido desde el 16 de noviembre de 2024 y hasta la fecha de la próxima Junta Ordinaria de Accionistas a celebrarse dentro

del primer cuatrimestre de 2025, cada miembro del directorio tendrá derecho a recibir otro monto adicional equivalente a 3.844.264 URAs, siempre que el director sirva el cargo de manera continua hasta el final de dicho período.

c) Adicionalmente, los miembros del directorio que también forman parte del Comité de Directores tienen derecho a ciertas compensaciones fijas y variables (ver "Comité de Directores y Comité de Auditoría" a continuación).

Si un miembro del directorio deja su cargo antes del 15 de noviembre de 2024 (excepto por una inhabilidad legal para ejercer el cargo de director o bien a consecuencia de un conflicto de interés sobreviniente u otra causal que no le permita seguir ejerciendo sus deberes fiduciarios como director), dicho director tendrá derecho a una parte proporcional de las URAs mencionadas en la letra a) anterior y el remanente se perderá. De la misma manera, si un miembro del directorio deja su cargo después del 15 de noviembre de 2024 pero antes de la próxima Junta Ordinaria de Accionistas a celebrarse dentro del primer cuatrimestre de 2025, dicho miembro mantendrá el derecho a recibir las URAs mencionadas en la letra a) anterior; y tendrá derecho a una parte proporcional de las URAs mencionadas en la letra b) anterior, y el remanente se perderá. Para el solo efecto de calcular dicha parte proporcional de las URAs mencionadas en la letra b) anterior, se considerará que la Junta Ordinaria de Accionistas de 2025 se llevará a cabo el 15 de abril de 2025.

En caso de un cambio de control de la compañía, el director que mantenga su calidad de tal a la fecha de cambio de control tendrá derecho a la totalidad

de las URAs mencionadas en las letras a) y b) anteriores. En caso de cambios en la composición del directorio, cada nuevo director tendrá derecho a la remuneración adicional descrita anteriormente a prorrata del tiempo que haya desempeñado su cargo en el período respectivo, y cada director saliente recibirá dicha remuneración a prorrata del tiempo que haya desempeñado su cargo en el período respectivo.

Cada URA se medirá en función del valor de una acción de LATAM Airlines Group y se pagará considerando el precio promedio ponderado de las transacciones bursátiles de las acciones de la compañía durante los 10 días hábiles bursátiles anteriores a la fecha en que se hagan efectivas (esto es, el 15 de noviembre de 2024, la fecha de la próxima Junta Ordinaria de Accionistas a celebrarse dentro del primer cuatrimestre de 2025 o la fecha en que el director cese en su cargo, según corresponda). Para determinar dicho precio promedio ponderado, se considerarán las transacciones en las bolsas de valores de Chile y en bolsas de valores extranjeras en que esté listada la compañía (incluyendo la NYSE).

Los montos pagados durante 2024 como compensación variable según las letras a), b) y c) anteriores son:

|                                          | MUS\$ |
|------------------------------------------|-------|
| URAs (Miembros del Directorio)           | 763   |
| URAs (Miembros del Comité de Directores) | 85    |
| Total                                    | 848   |

Los directores Michael Neruda, Bornah Moghbel y William de Wulf, así como el exdirector Bouk Van Geloven, renunciaron a su compensación como miembros del Directorio, miembros del Comité de Directores y miembros de los subcomités.



INFLUENCIA POLÍTICA

GRI 415-1

Contribuciones monetarias del Grupo LATAM

|                                                                                                            | 2021      | 2022      | 2023      | 2024      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Lobby, representación de intereses o similar                                                               | 0         | 0         | 0         | 0         |
| Campañas políticas locales, regionales o nacionales, organizaciones, candidatos                            | 0         | 0         | 0         | 0         |
| Asociaciones comerciales, gremiales, asociaciones o grupos exentos de impuestos (por ejemplo, think tanks) | 1.044.795 | 1.402.306 | 1.829.742 | 1.545.987 |
| Otros                                                                                                      | 0         | 0         | 0         | 0         |
| Total de contribuciones y otros gastos                                                                     | 1.044.795 | 1.402.306 | 1.829.742 | 1.545.987 |
| Cobertura de los datos                                                                                     | 100%      | 100%      | 100%      | 100%      |





Mayores contribuciones monetarias a organizaciones

| NOMBRE DE LA ORGANIZACIÓN                                                 | DESCRIPCIÓN DE LA ORGANIZACIÓN                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | MONTO PAGADO EN 2024 |
|---------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| Asociación Brasileña de Aerolíneas (ABEAR)                                | <p>La misión de la Asociación Brasileña de Aerolíneas (ABEAR) es fomentar el hábito de volar en Brasil, promoviendo un crecimiento continuo y sostenible de la aviación civil en el país. Entre sus estrategias operativas, se destacan la planificación, implementación y apoyo de acciones y programas destinados a impulsar tanto el transporte de pasajeros como el de carga.</p> <p>Fundada en 2012 por las principales aerolíneas brasileñas, como AVIANCA, AZUL, GOL, TAM (actualmente LATAM) y TRIP, la asociación también tiene como objetivo fortalecer las relaciones dentro de la cadena de aviación, colaborando estrechamente con los sectores público y privado, asociaciones profesionales y los consumidores, para asegurar un desarrollo armónico y eficiente de la industria aérea en Brasil.</p>                                                                                        | US\$909.733          |
| Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA Brasil) | <p>La Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA Brasil) es una entidad sin fines de lucro compuesta por las principales empresas del sector de aviación civil en la región. Entre sus miembros se incluyen las aerolíneas responsables de más del 80% del tráfico aéreo en América Latina y el Caribe. El propósito fundamental de la asociación es coordinar esfuerzos colaborativos para fomentar el desarrollo de un entorno aéreo más seguro, eficiente, rentable y sostenible. Todo esto con el fin de generar crecimiento socioeconómico para las comunidades de los países latinoamericanos y caribeños.</p> <p>ALTA Brasil trabaja para contribuir al desarrollo de un entorno que sea tanto seguro como rentable para las aerolíneas de la región, buscando siempre la sostenibilidad y el bienestar económico de las naciones que forman parte de este espacio aéreo.</p> | US\$90.160           |
| Asociación Chilena de Líneas Aéreas (Achila)                              | <p>La Asociación Chilena de Líneas Aéreas (Achila) es una organización que agrupa a las principales aerolíneas que operan en Chile, tanto nacionales como internacionales. Su objetivo es promover el desarrollo y la sostenibilidad de la industria de la aviación civil en el país, garantizando altos estándares de seguridad, calidad y accesibilidad en el transporte aéreo.</p> <p>Achila también trabaja para fortalecer las conexiones aéreas entre Chile y el resto del mundo, contribuyendo a la competitividad y el crecimiento económico del sector.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | US\$62.000           |





**OTROS INDICADORES SUGERIDOS POR S&P GLOBAL (CORPORATE SUSTAINABILITY ASSESSMENT)**

**Métricas de éxito para la compensación del Gerente General**

El grupo LATAM utiliza indicadores de desempeño para la compensación variable del CEO, los cuales están vinculados a los retornos financieros. Estos indicadores generalmente reflejan un sólido desempeño financiero, como el EBITDAR Ajustado (millones de US\$), el Flujo de Caja Libre sin Apalancamiento (millones de US\$) y el ROIC (% de NOPAT Ajustado sobre Capital Invertido).

**Alineación con el desempeño a largo plazo**

El grupo LATAM ofrece incentivos a largo plazo como parte de la compensación variable de su Gerente General, con el período más extenso de otorgamiento alcanzando hasta 42 meses. Este incentivo se otorga en forma de bono y está sujeto a políticas de recuperación (*clawback*). En la medida permitida por la ley aplicable, los pagos realizados bajo el CIP estarán sujetos a recuperación o devolución: (a) según lo exija la ley o de acuerdo con cualquier política aplicable del Empleador; o (b) en caso de que el Empleado incumpla los convenios restrictivos descritos anteriormente.





# NUESTRO NEGOCIO

## Marco regulatorio

NCG 519: 6.1.III Y 6.1.IV SECTOR INDUSTRIAL  
GRI 2-27

A continuación, el grupo LATAM realiza una breve referencia a los efectos materiales de las normativas aeronáuticas y de otro tipo vigentes en las jurisdicciones en las que opera.

Cabe precisar que el grupo LATAM está sujeto a la jurisdicción de diversos organismos reguladores y de aplicación de la ley en cada uno de los países en los que opera. En este contexto, el grupo LATAM considera que ha obtenido y mantenido la autoridad necesaria, incluidas las autorizaciones y los certificados operativos correspondientes, los cuales están sujetos al cumplimiento continuo de los estatutos, normas y reglamentos relacionados con la industria aérea, incluyendo aquellos que puedan adoptarse en el futuro.

De igual manera, los países en los que el grupo LATAM lleva a cabo la mayor parte de sus operaciones son Estados contratantes y miembros permanentes de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), organismo de las Naciones Unidas creado en 1947 con el fin de contribuir a la planificación y el desarrollo del transporte aéreo internacional. La OACI establece normas técnicas para la aviación internacional, y en ausencia de una normativa local aplicable en materia de seguridad o mantenimiento,

los países en los que el grupo opera han adoptado por referencia la mayoría de estas normas técnicas.

En este sentido, el grupo LATAM considera que ha cumplido cabalmente con todas las normas técnicas pertinentes.

## NORMATIVA AMBIENTAL Y DE RUIDO

En las jurisdicciones en las que el grupo LATAM opera, no existen normativas o controles medioambientales relevantes aplicados a las compañías aéreas, a las aeronaves o que de alguna manera les afecten, salvo las leyes y normativas medioambientales de aplicación general.

No obstante, en países como Chile, Brasil, Colombia, Ecuador y Perú, entre otros, las aeronaves de las filiales deben cumplir con ciertas restricciones en cuanto a las emisiones de ruidos. En este sentido, los aviones del grupo LATAM cumplen sustancialmente con todas estas restricciones, habiendo implantado en toda su flota, al menos, la norma conocida como “Requisitos del capítulo 3” (Anexo 16 Vol. 1 de la OACI).

## SEGURIDAD Y PROTECCIÓN

Las operaciones del grupo LATAM están sujetas a la jurisdicción de diversos organismos en cada uno de los países en los que opera, los cuales establecen normas y requisitos para la explotación de aeronaves

y su mantenimiento.

Por ejemplo, en los Estados Unidos, la Ley de Seguridad de la Aviación y el Transporte (Aviation and Transportation Security Act) exige, entre otras cosas, la implementación de medidas de seguridad específicas por parte de las compañías aéreas y los aeropuertos, como la obligación de revisar (screen) todos los equipajes de los pasajeros para detectar explosivos.

En este contexto, la financiación de la seguridad de las aerolíneas y los aeropuertos, tal como exige la ley, proviene en parte de una tarifa de seguridad de los pasajeros de USD\$5,60 por segmento, con un tope de USD\$11,20 por viaje de ida y vuelta. Sin embargo, las aerolíneas son responsables de cubrir los costos que superen esta tasa. La implementación de los requisitos establecidos por la ley ha supuesto un aumento de los costos tanto para las aerolíneas como para sus pasajeros. Desde los sucesos del 11 de septiembre de 2001, el Congreso de los Estados Unidos ha ordenado y la Administración de Seguridad en el Transporte (TSA, por sus siglas en inglés) ha implementado numerosos procedimientos y requisitos de seguridad que continúan imponiendo cargas a las compañías aéreas, los pasajeros y los transportistas.

A continuación, se presentan algunas normativas aeronáuticas específicas relacionadas con los derechos de ruta y la política de precios en los países en los que el grupo LATAM opera.

## CHILE

### Regulación aeronáutica

Tanto la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) como la Junta de Aeronáutica Civil (JAC) supervisan y regulan la industria aeronáutica chilena. La DGAC, que depende directamente de la Fuerza Aérea de Chile (FACH), es responsable de garantizar el cumplimiento de las leyes y los reglamentos nacionales relativos a la navegación aérea, mientras que la JAC actúa como la autoridad chilena de aviación civil.

De hecho, en virtud del Decreto Ley N° 2.564, que regula la aviación comercial, la JAC establece las políticas comerciales clave para la industria aeronáutica chilena, regula la asignación de rutas internacionales y asegura el cumplimiento de ciertos requisitos de seguros.

Por su parte, la DGAC regula las operaciones de vuelo, incluyendo la supervisión del personal, las aeronaves, las normas de seguridad, el control del tráfico aéreo y la gestión aeroportuaria.

En este contexto, el grupo LATAM ha obtenido y mantenido la autorización necesaria del gobierno chileno para realizar operaciones de vuelo, lo que incluye los certificados de autorización de la JAC y los certificados técnicos operativos de la DGAC. La validez de dichos certificados está sujeta al cumplimiento continuo de los estatutos, normas y



reglamentos aplicables a la industria aeronáutica, incluidos aquellos que puedan adoptarse en el futuro.

Cabe señalar que Chile es un Estado contratante y miembro permanente de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). En consecuencia, las autoridades chilenas han incorporado las normas técnicas de esta para la aviación internacional a la legislación y los reglamentos nacionales. Asimismo, en ausencia de una normativa local aplicable en materia de seguridad o mantenimiento, la DGAC ha adoptado por referencia la mayoría de las normas técnicas de la OACI.

Por lo tanto, el grupo LATAM considera que ha cumplido cabalmente con todas las normas técnicas pertinentes.

**Derechos de ruta**

**Rutas domésticas:** Las aerolíneas chilenas no están obligadas a obtener permisos para operar en rutas nacionales, sino que deben cumplir con los requisitos técnicos y de seguros establecidos por la DGAC y la JAC, respectivamente.

Por otro lado, no existen barreras regulatorias que impidan a una aerolínea extranjera crear una filial en Chile y acceder al mercado nacional a través de esta filial. De hecho, el 18 de enero de 2012, el Secretario de Transporte y el Secretario de Economía de Chile anunciaron la apertura unilateral de los cielos nacionales. Esta medida fue confirmada en noviembre de 2013 y ha estado en vigor desde entonces.

**Rutas internacionales:** Como aerolínea que opera en rutas internacionales, el grupo LATAM está sujeto a diversos acuerdos bilaterales de transporte aéreo civil que permiten el intercambio de derechos de tráfico aéreo entre Chile y varios otros países. No obstante, no es posible garantizar que los acuerdos bilaterales actuales entre Chile y otros gobiernos se mantendrán sin cambios. Cualquier modificación, suspensión o revocación de uno o más tratados bilaterales podría tener un impacto material adverso en las operaciones y los resultados financieros del grupo LATAM.

Los derechos de rutas internacionales, así como los correspondientes derechos de aterrizaje, se derivan de los acuerdos de transporte aéreo negociados entre Chile y gobiernos extranjeros. En virtud de estos acuerdos, el gobierno de un país concede al de otro el derecho de designar a una o varias de sus aerolíneas nacionales para operar servicios regulares a determinados destinos en el primero, y en algunos casos, para conectar además con destinos en terceros países. En Chile, cuando se disponen de frecuencias de ruta adicionales hacia y desde ciudades extranjeras, cualquier aerolínea elegible puede solicitar su asignación.

En caso de que haya más de un solicitante para una frecuencia de ruta, la JAC adjudica dicha frecuencia mediante una licitación pública por un periodo de cinco años. La JAC otorga las frecuencias de ruta con la condición de que la aerolínea beneficiaria las explote de forma permanente. Sin embargo, si una aerolínea no opera una ruta durante un periodo de seis meses o más, la JAC puede revocar sus derechos sobre dicha ruta. Además, las frecuencias de las rutas internacionales son libremente transferibles.

En octubre de 2023, la JAC realizó una licitación pública de 13 frecuencias internacionales para la ruta Santiago - Lima, en la que participaron tres aerolíneas chilenas. El grupo LATAM se adjudicó diez de las trece frecuencias, por un costo total de USD\$315.000.

**Política de precios de pasajes**

Las aerolíneas chilenas tienen la libertad de establecer sus propias tarifas tanto nacionales como internacionales, sin intervención directa del gobierno. Para más detalles, consulte la sección “Regulación antimonopolio” más adelante.

En 1997, el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC) aprobó e impuso un plan específico de autorregulación de tarifas para las operaciones nacionales del grupo LATAM en Chile, con el objetivo de mantener un entorno competitivo. Según este plan, el grupo LATAM debe notificar a la Junta de Aeronáutica Civil (JAC) sobre cualquier aumento o disminución de las tarifas estándar en rutas que la JAC considere “no competitivas”. En el caso de las rutas “competitivas”, la notificación debe realizarse con al menos 20 días de antelación para las disminuciones de tarifas y con al menos 10 días para los aumentos.

Además, las autoridades chilenas exigen que el grupo LATAM informe cualquier modificación en sus tarifas en rutas no competitivas y garantice que los rendimientos medios en estas rutas no sean superiores a los de las rutas competitivas de distancia similar.

**PERÚ**

**Regulación aeronáutica**

La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) supervisa y regula la industria aeronáutica en Perú. Dependiente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, su función principal es garantizar el cumplimiento de las leyes y los reglamentos peruanos relacionados con la navegación aérea. Además, la DGAC regula la asignación de rutas nacionales e internacionales, el cumplimiento de los requisitos en materia de seguros y las operaciones de vuelo, incluyendo la normativa sobre el personal, aeronaves, estándares de seguridad, control del tráfico aéreo y gestión aeroportuaria.

En este contexto, el grupo LATAM ha obtenido y mantenido la autorización necesaria del gobierno peruano para realizar operaciones de vuelo, incluidos los certificados de autorización y los certificados técnicos operativos, cuya validez está sujeta al cumplimiento continuo de los estatutos, normas y reglamentos aplicables a la industria aeronáutica, incluidos aquellos que puedan adoptarse en el futuro.

Es importante señalar que Perú es un estado contratante y miembro permanente de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). En este sentido, la OACI establece normas técnicas para la aviación internacional, las cuales han sido incorporadas a la legislación y los reglamentos peruanos. Además, en ausencia de normativas locales específicas en materia de seguridad o mantenimiento, la DGAC ha adoptado por referencia la mayoría de las normas técnicas de la OACI.



En consecuencia, el grupo LATAM considera que ha cumplido plenamente con todas las normas técnicas pertinentes.

**Derechos de ruta**

**Rutas domésticas:** Las aerolíneas peruanas deben obtener permisos para transportar pasajeros o carga en cualquier ruta nacional, cumpliendo con los requisitos técnicos y legales establecidos por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC). Por otro lado, las aerolíneas extranjeras no están autorizadas para operar servicios aéreos nacionales entre destinos dentro de Perú.

**Rutas internacionales:** Como aerolínea que opera en rutas internacionales, el grupo LATAM está sujeto a diversos acuerdos bilaterales de transporte aéreo civil, los cuales establecen el intercambio de derechos de tráfico aéreo entre Perú y varios otros países. No obstante, no se puede garantizar la continuidad de los acuerdos bilaterales vigentes entre Perú y gobiernos extranjeros, y cualquier modificación, suspensión o revocación de uno o más de estos tratados podría tener un impacto material adverso en nuestras operaciones y resultados financieros.

Además, los derechos de las rutas internacionales, así como los derechos de aterrizaje, se derivan de los acuerdos de transporte aéreo negociados entre Perú y otros países. Según estos acuerdos, el gobierno de un país otorga al de otro la facultad de designar a una o varias de sus aerolíneas nacionales para operar servicios regulares a destinos específicos, y en ciertos casos, para conectar con destinos en terceros países.

En este contexto, en Perú, cuando se liberen frecuencias de ruta adicionales hacia y desde ciudades extranjeras, cualquier aerolínea elegible podrá solicitar su asignación. Si existen varios solicitantes para una misma frecuencia de ruta, la PDGAC la adjudica de acuerdo con las normas de asignación vigentes, por un periodo de cinco años. Cabe señalar que la PDGAC concede frecuencias de ruta bajo la condición de que la aerolínea beneficiaria las opere de manera permanente. De hecho, si una aerolínea no opera una ruta durante un periodo de 90 días o más, la PDGAC tiene la facultad de revocar los derechos sobre esa ruta. Un ejemplo de ello es que en los últimos años, la PDGAC ha revocado frecuencias de ruta no utilizadas por varios operadores peruanos.

**ECUADOR**

**Regulación aeronáutica**

En Ecuador, la aviación comercial está supervisada por dos entidades estatales: (i) el Consejo Nacional de Aviación Civil (CNAC), encargado de dirigir la política aeronáutica, y (ii) la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), organismo técnico responsable de la regulación y el control del sector.

En este contexto, el CNAC otorga permisos y concesiones de explotación a aerolíneas nacionales e internacionales. Además, emite dictámenes sobre tratados bilaterales y multilaterales de transporte aéreo, asigna rutas y derechos de tráfico, y aprueba acuerdos de operación conjunta, arrendamientos con tripulación y códigos compartidos.

Por su parte, la DGAC tiene como función principal garantizar el cumplimiento de las normativas técnicas

nacionales e internacionales establecidas por la OACI. Entre sus responsabilidades destacan:

- Supervisar la aplicación de regulaciones nacionales e internacionales en materia aeronáutica.
- Mantener registros sobre seguros, aeronavegabilidad y licencias de aeronaves civiles ecuatorianas.
- Administrar el Registro Nacional de Aeronaves.
- Expedir licencias para tripulaciones.
- Controlar el tráfico aéreo dentro del espacio aéreo ecuatoriano.
- Aprobar acuerdos de código compartido.
- Modificar permisos de operación.

Asimismo, la DGAC debe cumplir con las normas y métodos recomendados por la OACI, dado que Ecuador es signatario del Convenio de Chicago de 1944.

**Derechos de ruta**

**Rutas domésticas:** Las aerolíneas deben obtener autorización del Consejo Nacional de Aviación Civil (CNAC), ya sea mediante un permiso o una concesión de explotación, para prestar servicios de transporte aéreo en Ecuador.

En cuanto a las operaciones nacionales, solo pueden ser realizadas por empresas constituidas en el país.

Actualmente, las aerolíneas pueden operar con

aeronaves de matrícula ecuatoriana o extranjera bajo la modalidad de dry lease (arrendamiento sin tripulación), pero en todos los casos deben ser operadas exclusivamente por tripulación ecuatoriana.

**Rutas internacionales:** Los permisos para operaciones internacionales se otorgan en función de los tratados de transporte aéreo suscritos por Ecuador o, en ausencia de estos, bajo el principio de reciprocidad. En este contexto, todas las aerolíneas que operan en América Latina y que están constituidas en países miembros de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) obtienen sus derechos de tráfico conforme a las disposiciones vigentes dentro de este régimen, en particular la Decisión N°582 de 2004, la cual garantiza el libre acceso a los mercados sin restricciones, salvo por razones técnicas.

**Política de precios de pasajes**

La Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado, aprobada el 13 de octubre de 2011, tiene como objetivo evitar, prevenir, corregir, eliminar y sancionar el abuso de los operadores económicos con poder de mercado, así como castigar acuerdos restrictivos, desleales y prácticas colusorias. Esta ley establece un organismo público como máxima autoridad de aplicación y define los procedimientos de investigación y sanciones, las cuales son severas.

No obstante, las tarifas aéreas no están reguladas y solo están sujetas a registro. En general, los tratados bilaterales de transporte aéreo estipulan que las tarifas deben regirse por la normativa del país de origen.



## BRASIL

### Regulación Aeronáutica y de Aviación Civil

La industria aeronáutica en Brasil es regulada y supervisada por la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC), vinculada al Ministerio de Puertos y Aeropuertos (MPOR) y trabaja en conjunto con la Secretaría de Aviación Civil (SAC), que está subordinada al MPOR. Mientras que la SAC define las políticas públicas, la ANAC es responsable de regular y monitorear su implementación. Creada mediante la Ley N°11.182/2005, la ANAC regula la aviación comercial, la asignación de rutas, el cumplimiento de requisitos de seguros, las operaciones de vuelo, los derechos y deberes de los pasajeros, y representa a Brasil en organismos internacionales de aviación civil. Además, el Departamento de Control del Espacio Aéreo (DECEA), dependiente del Comando de la Fuerza Aérea y del Ministerio de Defensa, supervisa la navegación aérea y el control del espacio aéreo.

Creada mediante la Ley N°11.182/2005, la ANAC regula la aviación comercial, la asignación de rutas nacionales e internacionales, el cumplimiento de determinados requisitos en materia de seguros, las operaciones de vuelo, incluyendo las normas relativas a personal, aeronaves y estándares de seguridad, los derechos y deberes de los pasajeros, y representa a Brasil en organismos internacionales de aviación civil.

Además, el Departamento de Control del Espacio Aéreo (DECEA), dependiente del Comando de la Fuerza Aérea, órgano a su vez subordinado al del Ministerio de Defensa, supervisa la navegación aérea y el control del espacio aéreo.

En tanto, en términos de infraestructura aeroportuaria, desde 2011, el Gobierno Federal ha implementado el Programa de Concesiones Aeroportuarias, con 59 aeropuertos concesionados al sector privado, gestionados por 11 grupos económicos que controlan los aeropuertos concesionados en Brasil. La Compañía Brasileña de Infraestructura Aeroportuaria (INFRAERO) es responsable únicamente del Aeropuerto Santos Dumont en Río de Janeiro.

Por su parte, LATAM Airlines Brasil ha obtenido y mantiene la autorización necesaria del gobierno brasileño para operar vuelos, incluidos los certificados de autorización y técnicos operativos emitidos por la ANAC, cuya continuidad depende del cumplimiento ininterrumpido de estatutos, normas y reglamentos aplicables a la aviación civil, incluyendo normas y reglamentos que puedan adoptarse en el futuro.

Cabe precisar que, como miembro permanente de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), las autoridades brasileñas, representadas por el Ministerio de Asuntos Exteriores, han incorporado sus normas técnicas para la industria de la aviación internacional a las leyes y reglamentos brasileños. En ausencia de normativa local específica, la ANAC ha adoptado por referencia la mayoría de las normas técnicas de la OACI en materia de seguridad y mantenimiento.

### Derechos de ruta

**Rutas domésticas:** Las aerolíneas brasileñas operan bajo un régimen de autorización de servicios públicos, por lo que deben obtener autorizaciones de las autoridades brasileñas para prestar servicios de transporte aéreo de pasajeros y carga. Asimismo, es obligatorio contar con un Certificado de Operador

Aéreo (AOC, por sus siglas en inglés) para que las aerolíneas brasileñas presten servicios regulares de transporte nacional de pasajeros o carga. Además, todas las aerolíneas brasileñas deben cumplir con los requisitos técnicos establecidos por la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC).

Según el Código Brasileño Aeronáutico (CBA), establecido por la Ley Federal N° 7.565/86, no existen restricciones a la propiedad de aerolíneas brasileñas por parte de inversores extranjeros, siempre que la empresa esté constituida bajo las leyes brasileñas y tenga su sede y administración en el país. Sin embargo, el CBA prohíbe a aerolíneas no brasileñas prestar servicios de transporte aéreo doméstico dentro de Brasil.

**Rutas internacionales:** Las aerolíneas brasileñas y extranjeras que operan en rutas internacionales están sujetas a acuerdos bilaterales de transporte aéreo civil, que establecen el intercambio de derechos de tráfico aéreo entre Brasil y otros países. Estos derechos, junto con los correspondientes derechos de aterrizaje, derivan de tratados negociados entre Brasil y gobiernos extranjeros. En virtud de estos acuerdos, un país puede designar a una o varias aerolíneas nacionales para operar servicios regulares en destinos específicos y, en algunos casos, conectar con terceros países.

En Brasil, cuando se disponen de frecuencias de ruta adicionales hacia y desde ciudades extranjeras, cualquier aerolínea elegible puede solicitarlas. Si hay más de un solicitante, la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) realiza una licitación pública y adjudica la frecuencia a la compañía elegida. No obstante, la ANAC exige que las aerolíneas beneficiarias operen

las frecuencias asignadas de manera permanente. La Resolución 491/18 de la ANAC establece los criterios para determinar la infrautilización de una frecuencia, así como los procedimientos para su revocación y reasignación, disposición que entró en vigor en septiembre de 2019.

### Política de precios de pasajes

Las aerolíneas brasileñas y extranjeras pueden establecer libremente sus tarifas internacionales, mientras que, en el caso de las tarifas nacionales, esta libertad aplica únicamente a las aerolíneas brasileñas, sin regulación gubernamental. No obstante, deben evitar el abuso de posición dominante en el mercado.

A pesar de esta autonomía tarifaria, las aerolíneas pueden presentar denuncias ante la autoridad de defensa de la libre competencia si consideran que otras compañías incurren en prácticas monopólicas o fijación de precios que violen las leyes antimonopolio de Brasil.

## COLOMBIA

### Regulación aeronáutica

La Aeronáutica Civil (AC) es el organismo encargado de regular, dirigir y supervisar la aviación civil en Colombia. Dependiente del Ministerio de Transporte, la AC actúa como autoridad aeronáutica en todo el territorio colombiano. Su función principal es regular y supervisar el espacio aéreo colombiano, además de interpretar, aplicar y complementar la normativa relacionada con la aviación civil y el transporte aéreo, garantizando el cumplimiento del



Reglamento Aeronáutico Colombiano (RAC). También se encarga de otorgar los permisos necesarios para las operaciones de transporte aéreo.

**Derechos de ruta**

La Aeronáutica Civil (AC) otorga permisos de operación tanto a transportistas nacionales como extranjeros que deseen operar en, desde o hacia Colombia. Para que las aerolíneas colombianas obtengan el permiso de operación, deben cumplir con el Reglamento Aeronáutico Colombiano (RAC) y con requisitos legales, económicos y técnicos. Posteriormente, la solicitud es sometida a audiencias públicas, donde se evalúa la conveniencia y necesidad pública del servicio.

Este mismo proceso aplica cuando se solicitan nuevas rutas nacionales o internacionales, y la concesión de rutas está sujeta a los tratados bilaterales firmados por Colombia. No obstante, la única excepción para no pasar por el proceso de audiencia pública es cuando la solicitud proviene de un país miembro de la Comunidad Andina (CAN) o si la ruta o el permiso solicitado forma parte de un régimen desregulado. Aunque en estos casos no se requiere audiencia pública, la aerolínea debe presentar un estudio completo a la AC y la solicitud debe ser publicada en la página web de la autoridad.

Es importante destacar que las rutas no pueden transferirse bajo ninguna circunstancia, y no existen límites a la inversión extranjera en las aerolíneas nacionales.

**Política de precios de pasajes**

Desde julio de 2007, según la resolución 3299 de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEC), se eliminó la regulación de tarifas aéreas de nivel inferior tanto para el transporte internacional como nacional. Posteriormente, con la resolución 904 emitida en febrero de 2012, la Aeronáutica Civil dejó de imponer la obligación de cobrar un recargo por combustible en el transporte de pasajeros y carga, tanto nacional como internacional.

A partir del 1 de abril de 2012, las aerolíneas tienen la libertad de decidir si cobran o no un recargo por combustible. En caso de que se aplique, este recargo debe ser incluido dentro de la tarifa aérea, pero desglosado en los pasajes, publicidad u otros métodos de marketing utilizados por la aerolínea.

Además, desde esa misma fecha, se eliminó cualquier restricción sobre las tarifas máximas publicadas por las aerolíneas, y ya no existe la obligación de comunicar a la autoridad aeronáutica las tarifas y condiciones al día siguiente de ser publicadas.

No obstante, las tarifas administrativas siguen siendo obligatorias y no están sujetas a cambios, siendo aplicadas al transporte de pasajeros de acuerdo con el reglamento de la aeronáutica civil. También se aplican tarifas administrativas diferenciadas para la venta de pasajes a través de Internet.

**REGULACIÓN ANTIMONOPOLIOS**

**Chile**

La Fiscalía Nacional Económica (FNE) es una de las principales autoridades antimonopolio en Chile. Tiene el rol de promover y defender la libre competencia, supervisando e investigando posibles infracciones al Decreto Ley N° 211 de 1973 (la "Ley Antimonopolio"). La Ley Antimonopolio considera anticompetitiva toda conducta que impida, restrinja o entorpezca la competencia o que tienda a producir dichos efectos. Entre las diversas conductas anticompetitivas que sanciona la Ley Antimonopolio se encuentran: (i) colusión; (ii) abuso de posición dominante; e (iii) interlocking.

Tanto la FNE como los particulares pueden presentar acciones por posibles infracciones de la Ley Antimonopolio ante el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia de Chile (TDLC). En caso de que el TDLC resuelva que se configura un ilícito anticompetitivo, está facultado para imponer diversas sanciones, entre las que se incluyen: (i) la modificación o terminación de los actos y contratos; (ii) la modificación o disolución de las personas jurídicas involucradas en la infracción; y/o (iii) la imposición de una multa de hasta un 30% de las ventas de la entidad infractora correspondientes a la línea de productos y/o servicios asociados a la infracción, durante todo el tiempo que duró la infracción; alternatively, una multa equivalente al doble del beneficio económico obtenido por la empresa infractora; o cuando ninguna de estas alternativas pueda ser aplicada, una multa de hasta 60.000 UTA (aproximadamente US\$50 millones). En caso de una sentencia condenatoria, los eventuales afectados por las conductas anticompetitivas pueden

interponer acciones de daños ante el mismo TDLC, incluyendo acciones individuales o colectivas.

La Ley Antimonopolio también considera la posibilidad de imponer sanciones penales a personas naturales, aunque exclusivamente para casos de colusión. Cabe precisar que el 17 de agosto de 2023, se publicó en el Diario Oficial la Ley N° 21.595, correspondiente a la Ley de Delitos Económicos (LDE), que modifica el sistema de sanciones penales para casos de colusión. En concreto, las sanciones que se pueden imponer a un individuo que comete el delito de colusión son las siguientes:

Penal de presidio menor en su grado máximo a presidio mayor en su grado mínimo (de 3 años y un día a 10 años de privación de libertad).

Penal de multa, calculada según el sistema de “días-multa” (en principio, 151 a 200 días-multa). “El valor del día-multa corresponderá al ingreso diario promedio líquido que el condenado haya tenido en el período de un año antes de que la investigación se dirija en su contra, considerando sus remuneraciones, rentas, réditos del capital o ingresos de cualquier otra clase. (...) Si el ingreso diario promedio líquido (...) resultare desproporcionadamente bajo en relación con el patrimonio del condenado, el tribunal podrá aumentar hasta en dos veces el valor del día-multa”.

Comiso de ganancias, por el cual “se priva a una persona de activos patrimoniales cuyo valor corresponda a la cuantía de las ganancias obtenidas a través del delito, o bien para o por perpetrarlo. (...) Las ganancias obtenidas comprenden los frutos y las utilidades que se hubieren originado, cualquiera sea su naturaleza jurídica. Las ganancias comprenden también el





equivalente a los costos evitados mediante el hecho ilícito”. El comiso de ganancias puede imponerse incluso sin que exista condena por delito alguno, siempre que se acredite que los activos tienen su origen en un hecho constitutivo de delito.

Inhabilitación para el ejercicio de cargos u oficios públicos (de 3 años a perpetuidad).

Inhabilitación para ejercer como director o ejecutivo principal en cualquier entidad sujeta a la fiscalización de la Comisión para el Mercado Financiero o en una empresa del Estado en que este tenga participación mayoritaria (de 3 a 10 años).

Inhabilitación para contratar con el Estado (cualquiera de sus órganos, servicios, empresas o sociedades) y terminación de cualquier contrato vigente con el Estado (de 3 años a perpetuidad). La inhabilitación se hará extensible a cualquier sociedad, fundación o corporación en la que el condenado sea directa o indirectamente socio, accionista o miembro, mientras se mantenga su participación.

Todas estas sanciones pueden aplicarse de forma conjunta. Adicionalmente, de acuerdo con la LDE, el delito de colusión siempre será considerado como “delito económico”, de manera que la determinación concreta de la pena de cárcel que deba imponerse, así como la decisión acerca de su potencial sustitución por una forma de cumplimiento en libertad o con reclusión parcial, se regirán por sus reglas.

Precedentes relevantes

Plan de Autorregulación

Como se ha descrito anteriormente en el apartado “—Derechos de ruta—Política de precios de tarifas aéreas”, en virtud de la Resolución N° 445 de agosto de 1995, la Comisión Resolutiva (órgano predecesor del TDLC) aprobó la fusión entre LAN Chile y LADECO, sujeta a ciertas medidas. Entre ellas, se impuso un plan específico de autorregulación de tarifas para el mercado nacional de pasajeros aéreos conforme a la directiva de la autoridad de mantener un entorno competitivo dentro del mercado nacional (“Plan de Autorregulación”). El Plan de Autorregulación fue actualizado por el TDLC, estableciendo tarifas máximas en rutas no competitivas bajo un esquema de cumplimiento mensual. En definitiva, desde octubre de 1997, LATAM Chile sigue un Plan de Autorregulación, que fue modificado y aprobado por el TDLC en julio de 2005 y posteriormente, en septiembre de 2011. A su vez, en febrero de 2010, la FNE cerró la investigación iniciada en 2007 sobre el cumplimiento del Plan de Autorregulación por parte del grupo LATAM y no se emitieron más observaciones.

Combinación LAN y TAM

En junio de 2012 las autoridades antimonopolio de Chile y Brasil impusieron ciertas medidas de mitigación como parte de su aprobación de la combinación de LAN y TAM. Además, la asociación también se presentó a las autoridades antimonopolio de Alemania, Italia, España y Argentina. Todas estas jurisdicciones concedieron autorizaciones sin condiciones para la transacción. Para más información sobre estas

medidas mitigación, véase más abajo.

Las medidas de mitigación impuestas por el TDLC, respecto de la combinación entre LAN y TAM están contenidas en la Resolución N° 37/2011 de 21 de septiembre de 2011. El TDLC aprobó la operación propuesta sujeta a 14 condiciones que se describen de forma general a continuación:

1. Permutar determinados slots en el aeropuerto de Guarulhos, en São Paulo (Brasil), para que las utilice un tercero ocasional interesado en ofrecer vuelos directos sin escalas entre São Paulo y Santiago.
2. Apertura del programa de fidelización a las aerolíneas que operen o estén dispuestas a operar las rutas Santiago (Chile) - São Paulo (Brasil); Santiago (Chile) - Río de Janeiro (Brasil); Santiago (Chile) - Montevideo (Uruguay); y Santiago (Chile) - Asunción (Paraguay) durante el periodo de cinco años a partir de la entrada en vigor de la combinación.
3. Ejecución de acuerdos interlínea con las compañías aéreas que operan las rutas Santiago (Chile) - São Paulo (Brasil); Santiago (Chile) - Río de Janeiro (Brasil); y Santiago (Chile) - Asunción (Paraguay).
4. Determinadas restricciones de capacidad y otras restricciones transitorias aplicables a la ruta Santiago (Chile) - São Paulo (Brasil).
5. Ciertas modificaciones del Plan de Autorregulación con respecto al negocio nacional de pasajeros de LAN.
6. La obligación de LATAM de renunciar a una alianza global de aerolíneas en un plazo de 24 meses a partir de la fecha en que se haga efectiva la combinación,

excepto en el caso de que el TDLC apruebe lo contrario o bien, de optar por no participar en ninguna alianza global de aerolíneas.

7. Restricciones a los acuerdos de código compartido con ciertas aerolíneas en Sudamérica o fuera de la alianza global de aerolíneas a la que pertenece LATAM, para rutas con origen o destino en Chile o que conecten Sudamérica con Norteamérica o Europa, incluyendo la obligación de obtener aprobación del TDLC previo a la ejecución de algunos de esos acuerdos de código compartido (la “Condición Séptima”).
8. El abandono de cuatro frecuencias de tráfico aéreo con derechos de libertad entre Chile y Perú, además de limitaciones para adquirir más de 75% de las frecuencias de tráfico aéreo en esa ruta y respecto de la duración de nuevas frecuencias de tráfico aéreo que negocien los estados y que la autoridad aeronáutica chilena asigne a LATAM.
9. Emisión de una declaración de LATAM apoyando la apertura unilateral de los cielos domésticos chilenos (cabotaje) y abstención de cualquier acción que impida dicha apertura.
10. Promoción por parte de LATAM del crecimiento y normal funcionamiento de los aeropuertos de Guarulhos (Brasil) y Arturo Merino Benítez (Chile), para facilitar el acceso de otras compañías aéreas a los mismos.
11. Restricciones relativas a los incentivos a las agencias de viajes.
12. Mantener temporalmente 12 vuelos semanales de ida y vuelta entre Chile y Estados Unidos y al



menos siete vuelos semanales sin escalas de ida y vuelta entre Chile y Europa.

13. Ciertas restricciones transitorias al aumento de tarifas en las rutas Santiago-São Paulo y Santiago-Río de Janeiro para el negocio de pasajeros y en las rutas Chile-Brasil para el negocio de carga.

14. Contratar a un consultor independiente, experto en operaciones aéreas, para que, en coordinación con la FNE, supervise y audite el cumplimiento de las condiciones impuestas por la Decisión durante 36 meses.

Cumplimiento Condición Séptima

En 2015, la FNE presentó un requerimiento ante el TDLC alegando que LATAM habría incumplido la Condición Séptima. LATAM contestó el requerimiento y luego alcanzó un acuerdo conciliatorio con la FNE (el “Acuerdo de Conciliación”), que fue aprobado por el TDLC el 22 de diciembre de 2015. Con ello se puso fin al proceso judicial iniciado por la FNE y no determinó ninguna violación por parte de LATAM de las resoluciones del TDLC o de la Ley Antimonopolio. El Acuerdo de Conciliación estableció la obligación de LATAM de modificar y rescindir determinados acuerdos de código compartido y de contratar a un consultor tercero independiente, que actuaría como asesor de la FNE para supervisar el cumplimiento por parte de LATAM de la Condición Séptima y del Acuerdo de Conciliación.

Joint venture con Delta

El 15 de octubre de 2019 LATAM fue notificada de que la FNE había iniciado una investigación en relación

con un acuerdo de empresa conjunta (joint venture agreement) celebrado entre LATAM y Delta Air lines, Inc. (Delta). En el contexto de esa investigación, el 13 de agosto de 2021 Delta y LATAM alcanzaron un acuerdo extrajudicial para permitir, sujeto a ciertas medidas de mitigación, la implementación del joint venture. El acuerdo extrajudicial fue aprobado el 28 de octubre de 2021 por el TDLC, dando término a la investigación de la FNE.

Cabe precisar que las medidas de mitigación incluían, entre otras, la obligación de LATAM de restringir y aislar los intercambios de información y las bases de datos relacionadas con los mercados en que operaría el joint venture, así como la actualización del programa de compliance de la compañía. Asimismo, el acuerdo impone ciertas obligaciones a Delta y a los miembros del directorio de LATAM nombrados con los votos de Delta, tales como declaraciones juradas que atestigüen la independencia de los directores de LATAM nombrados con los votos de Delta, medidas de cumplimiento (compliance) para restringir el intercambio de información comercial sensible y reforzar periódicamente la capacitación en materias de libre competencia y las obligaciones contenidas en el acuerdo extrajudicial.

Por otra parte, el 6 de noviembre de 2023, LATAM y Delta alcanzaron un nuevo acuerdo extrajudicial con la FNE para modificar parte de los acuerdos de código compartido entre ambas compañías. Este acuerdo extrajudicial fue aprobado por el TDLC el 7 de diciembre de 2023.

Brasil

El Consejo Administrativo de Defensa Económica (CADE) aprobó la combinación de LAN y TAM por decisión unánime durante su audiencia del 14 de diciembre de 2011, sujeta a las siguientes condiciones: (1) el nuevo grupo combinado (LATAM) debería abandonar una de las dos alianzas globales de las que formaba parte (Star Alliance o bien, oneworld); y (2) el nuevo grupo combinado (LATAM) debería ofrecer intercambiar dos pares de slots en el Aeropuerto Internacional de Guarulhos, para ser utilizados por un tercero ocasional interesado en ofrecer vuelos directos sin escalas entre São Paulo y Santiago de Chile. Estas imposiciones están en consonancia con las medidas de mitigación adoptadas por el TDLC, en Chile.

En tanto, el 24 de febrero de 2021, el CADE aprobó sin recursos el acuerdo de empresa conjunta (joint venture) entre Delta Air Lines y LATAM Airlines Group. Anteriormente, en un caso separado, el CADE aprobó sin remedios la adquisición por parte de Delta Air Lines de hasta 20% de las acciones ordinarias de LATAM el 18 de marzo de 2020.

El 15 de enero de 2024, la Superintendencia General del CADE aprobó, sin restricciones, la inclusión del transporte de carga en el ámbito de la empresa conjunta entre Delta y LATAM.

En 21 de marzo de 2024, el CADE, reaccionando a un artículo de prensa envió un oficio a LATAM Airlines Brasil con el objetivo de obtener informaciones relacionadas a la adquisición de otros tipos de aeronaves. LATAM se encuentra cooperando con la autoridad y envió todas las aclaraciones necesarias.

Uruguay

El 14 de diciembre de 2020, la autoridad antimonopolio de Uruguay (Comisión de Promoción y Defensa de la Competencia) aprobó el Acuerdo de empresa conjunta entre LATAM y Delta Air Lines. El mismo acuerdo fue presentado ante la autoridad aeronáutica de Uruguay (la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica) el 21 de septiembre de 2020 y aprobado por defecto el 20 de diciembre de 2020, ya que el plazo otorgado por el Código Aeronáutico a la autoridad para resolver sobre el asunto expiró (90 días después de la presentación).

Estados unidos

El 8 de julio de 2020, LATAM y Delta Air Lines solicitaron la aprobación y autorización antimonopolio de todos los acuerdos relacionados con su acuerdo de empresa conjunta ante el Departamento de Transporte de los Estados Unidos (DOT, por sus siglas en inglés). De esta manera, el 30 de septiembre de 2022, el DOT aprobó el acuerdo de empresa conjunta (joint venture) entre Delta Air Lines y LATAM Airlines Group.

Colombia

El 4 de septiembre de 2020, LATAM y Delta Air Lines solicitaron la aprobación del acuerdo de empresa conjunta ante Aerocivil, que fue finalmente recibida el 10 de mayo de 2021.



HECHOS ESENCIALES

NCG 519: 10. HECHOS RELEVANTES O ESENCIALES

Santiago, 03 de abril de 2024

Otros

De conformidad con el artículo 9º e inciso segundo del artículo 10º de la Ley N°18.045 y con la Norma de Carácter General N°30 y la Circular N°660, ambas de la Comisión para el Mercado Financiero, debidamente facultado al efecto, informo a usted el siguiente Hecho Esencial respecto de LATAM Airlines Group S.A. (la “Sociedad”):

Renuncia de Director

El Directorio de la Sociedad, en Sesión celebrada el día de hoy, tomó conocimiento de la renuncia presentada con esta misma fecha por don Bouk Van Geloven a su cargo de Director de la Sociedad, la que será efectiva a partir las 23:59 horas del día 24 de abril de 2024. El Directorio agradeció en forma especial la labor desempeñada por el señor Van Geloven y su aporte a la Sociedad. A consecuencia de dicha renuncia, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 32 de la Ley N°18.046 sobre Sociedades Anónimas, en la próxima Junta Ordinaria de Accionistas, cuya citación se informa a continuación, deberá procederse a la renovación total del Directorio de la Sociedad.

Citación a Juntas Extraordinaria y Ordinaria de Accionistas

El Directorio de la Sociedad, en la misma Sesión de hoy, acordó citar a Junta Extraordinaria de

Accionistas a celebrarse el día 25 de abril de 2024, a las 11:00 horas, y a Junta Ordinaria de Accionistas, que se celebrará inmediatamente a continuación de la anterior, las que se llevarán a efecto en Mac-Iver 125, piso 17, Santiago, con el objeto de conocer o pronunciarse, según corresponda, sobre las materias que se indican a continuación:

Junta Extraordinaria de Accionistas

La Junta Extraordinaria tendrá por objeto las siguientes materias:

- Eliminar el artículo cuarto transitorio de los estatutos sociales;
- Dejar constancia de la disminución de pleno derecho del capital social por el vencimiento del plazo de colocación de los bonos convertibles en acciones emitidas con cargo al aumento de capital acordado en la Junta Extraordinaria de Accionistas de la Sociedad de 5 de julio de 2022; y
- En general, adoptar las reformas de estatutos sociales y todos los demás acuerdos, que fueren necesarios o convenientes para llevar a efecto las decisiones que adopte la Junta.

Junta Ordinaria de Accionistas

La Junta Ordinaria tendrá por objeto las siguientes materias:

- Memoria, Balance y Estados Financieros correspondientes al Ejercicio 2023; la situación de la Sociedad; y respectivo informe de la Empresa de Auditoría Externa;

- Distribución de un dividendo definitivo con cargo a utilidades del Ejercicio 2023;

- Elección del Directorio;

- Remuneración del Directorio para el Ejercicio 2024;

- Remuneración y presupuesto del Comité de Directores para el Ejercicio 2024;

- Designación de la Empresa de Auditoría Externa;

- Designación de Clasificadoras de Riesgo;

- Determinación del periódico para las publicaciones que deba hacer la Sociedad;

- Cuenta de las operaciones con partes relacionadas; y

- Otras materias de interés social que sean propias de la Junta Ordinaria de Accionistas.

El Directorio de la Sociedad ha resuelto la implementación de medios remotos de participación y votación en las Juntas.

Tendrán derecho a participar en las Juntas, y a ejercer en ellas su derecho a voz y voto, los titulares de acciones inscritos en el Registro de Accionistas a la medianoche del quinto día hábil anterior al día de su celebración, es decir, inscritos a la medianoche del día 19 de abril de 2024.

El accionista interesado en participar en las Juntas, o su representante, deberá, hasta las 15:00 horas del día anterior a las Juntas, registrarse mediante el envío

de un correo electrónico a la casilla registrojuntas@dcv.cl, manifestando su interés de participar en las Juntas, adjuntando una imagen escaneada de su cédula de identidad por ambos lados o su pasaporte; del poder, si procediera; y del formulario de solicitud de participación a las Juntas. Las Juntas se llevarán a efecto por la plataforma de videoconferencia Zoom y las votaciones por aclamación o votación a viva voz, o bien mediante la plataforma de votación electrónica que provee DCV Registros S.A. a la cual se ingresará a través de la plataforma Click&Vote, a través del vínculo “Unirse a la Junta”. El resto de la documentación requerida y la información con más detalle respecto de cómo registrarse, participar y votar en forma remota en las Juntas y demás aspectos que sean procedentes al efecto, quedarán disponibles y se comunicarán oportunamente a través de un instructivo que será subido al sitio web de la Sociedad, [www.latamairlinesgroup.net](http://www.latamairlinesgroup.net).

Los avisos de convocatoria serán publicados en el Diario La Tercera, de Santiago, los días 10, 15 y 19 de abril de 2024.

Los accionistas podrán obtener copia de los documentos que fundamentan las materias sobre las cuales deberán pronunciarse en las Juntas, a contar del 10 de abril de 2024, en el sitio web de la Compañía, [www.latamairlinesgroup.net](http://www.latamairlinesgroup.net). Además, todo accionista que desee obtener copia de dichos documentos puede contactar, también a contar del 10 de abril de 2024, al departamento de atención a los inversionistas de la Compañía a la dirección de correo electrónico [InvestorRelations@latam.com](mailto:InvestorRelations@latam.com) o al teléfono (56-2) 2565-8785, con tal objeto. Entre tales documentos, se encontrarán disponibles la información sobre las alternativas de empresas de auditoría externa que



se propondrán a la Junta Ordinaria para el Ejercicio 2024 y sus respectivos fundamentos.

Propuesta de Dividendo

Finalmente, el Directorio acordó proponer a la Junta Ordinaria, la distribución del Dividendo N°52, Definitivo, Mínimo Obligatorio, hasta completar el 30% de las utilidades líquidas del Ejercicio 2023, esto es, la suma equivalente en pesos de US\$174.549.442,99, lo cual significa repartir un dividendo de US\$0,0002887797894 por acción, que se pagaría el día 16 de mayo de 2024, en su equivalente en pesos según el tipo de cambio “observado” publicado en el Diario Oficial al quinto día hábil anterior al día del reparto, es decir, al día 10 de mayo de 2024. En caso que el dividendo sea aprobado en los términos propuestos por el Directorio, tendrán derecho a percibir el dividendo los accionistas inscritos en el Registro de Accionistas a la medianoche del día 10 de mayo de 2024.

Santiago, 03 de abril de 2024

Otros

De conformidad con el artículo 9º e inciso segundo del artículo 10º de la Ley N°18.045 y con la Norma de Carácter General N°30 y la Circular N°660, ambas de la Comisión para el Mercado Financiero, debidamente facultado al efecto, informo a usted el siguiente Hecho Esencial respecto de LATAM Airlines Group S.A. (la “Sociedad” o la “Compañía”):

- En sesión celebrada con esta misma fecha, el Directorio de la Sociedad aprobó dar inicio al proceso para volver a abrir y listar los ADRs de la Sociedad en la Bolsa de Valores de Nueva York (“NYSE”) (el

“Reliste del Programa de ADR”). Dicho proceso conlleva diversos trámites y requisitos ante la Securities and Exchange Commission de los Estados Unidos de América y la NYSE.

- Una vez que se hayan cumplido los requisitos referidos en el párrafo 1. que precede, corresponderá al Directorio la decisión de en definitiva aprobar o no, y hacer efectivo, el Reliste del Programa de ADR. El Reliste del Programa de ADR así resuelto será oportunamente informado mediante un nuevo hecho esencial. Esta decisión se adoptará:

- Una vez que se obtenga el consentimiento de quienes eran los principales acreedores soportantes del plan de reorganización de la Sociedad que fue aprobado y confirmado en su procedimiento de reorganización bajo el Capítulo 11 del Código de Quiebras de los Estados Unidos de América, y sin los cuales la Sociedad no habría emergido de dicho procedimiento de reorganización; y

- teniendo en consideración las condiciones de mercado y el mejor interés de la Sociedad.

- El proceso para concretar en definitiva el Reliste del Programa de ADR se estima a esta fecha puede tomar hasta seis meses, a contar de este Hecho Esencial.

La Sociedad mantendrá informados a sus accionistas y al mercado en general sobre el progreso del proceso del Reliste del Programa de ADR.

Santiago, 25 de abril de 2024

Otros

En virtud de lo establecido en el artículo 9º e inciso segundo del artículo 10º de la Ley N°18.045 sobre Mercado de Valores, y en la Norma de Carácter General N°30 de vuestra Comisión, debidamente facultado al efecto, me permito informarle en carácter de Hecho Esencial de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM”) lo siguiente:

- Reformas de Estatutos

En Junta Extraordinaria de Accionistas de LATAM (la “Junta Extraordinaria”) celebrada con esta fecha, 25 de abril de 2024, se aprobaron todas las reformas de estatutos para las cuales dicha Junta fue citada, entre las que destaca la eliminación del artículo cuarto transitorio de los estatutos sociales de LATAM, que regulaba la duración del Directorio.

La renuncia presentada por don Bouk Van Geloven a su cargo de Director el pasado 3 de abril de 2024, según fuera informado en Hecho Esencial de esa misma fecha, obligó a renovar en forma total los miembros del Directorio en la Junta Ordinaria de Accionistas a que se refiere el punto II siguiente. Atendida la eliminación del referido artículo, el Directorio electo en dicha Junta durará en sus funciones por un período de dos años a contar de esta fecha.

- En Junta Ordinaria de Accionistas de LATAM celebrada también con esta fecha, inmediatamente a continuación de la Junta Extraordinaria, se procedió a renovar el Directorio de LATAM. Resultaron electos las siguientes personas:

- don Enrique Cueto Plaza;
- don Ignacio Cueto Plaza;
- don Frederico F. Curado (en carácter de director independiente);
- don William de Wulf;
- don Antonio Gil Nievas;
- don Bornah Moghbel;
- don Michael Neruda;
- doña Sonia Villalobos; y
- don Alexander D. Wilcox.

Santiago, 25 de abril de 2024

Reparto de utilidades (pago de dividendos)

De acuerdo con lo dispuesto por la Circular número 660, de fecha 22 de octubre de 1986, de vuestra Comisión, y debidamente facultado, cumpla con informar a vuestra Comisión que en Junta Ordinaria de Accionistas de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM”) celebrada con esta fecha, 25 de abril de 2024, se aprobó la distribución del Dividendo N°52, Definitivo, Mínimo Obligatorio, hasta completar el 30% de las utilidades líquidas del Ejercicio 2023, esto es, la suma equivalente en pesos de US\$174.549.442,99, lo cual significa repartir un dividendo de US\$0,0002887797894 por acción, que se pagará el día 16 de mayo de 2024, en su equivalente en pesos según el tipo de cambio “observado” publicado en el Diario Oficial al quinto



día hábil anterior al día del reparto, es decir, al día 10 de mayo de 2024.

Tendrán derecho a percibir el dividendo los accionistas inscritos en el Registro de Accionistas a la medianoche del día 10 de mayo de 2024.

El aviso a que se refiere la Sección II de la citada Circular 660 se publicará el día 8 de mayo de 2024, en el diario “La Tercera” de Santiago.

Se adjunta formulario N°1 que establece la misma Circular N°660, debidamente llenado y firmado.

**Santiago, 03 de mayo de 2024**

**Otros**

De conformidad con el artículo 9º e inciso segundo del artículo 10º de la Ley N°18.045 y con la Norma de Carácter General N°30, de vuestra Comisión, debidamente facultado al efecto, informo a usted el siguiente Hecho Esencial respecto de LATAM Airlines Group S.A. (la “Sociedad”):

**Presidente y Vicepresidente.**

En Sesión de Directorio celebrada con esta misma fecha, fueron designados como Presidente y Vicepresidente del Directorio Ignacio Cueto Plaza y Bornah Moghbel, respectivamente.

**Comité de Directores**

Asimismo, en la misma Sesión de Directorio y conforme lo dispone el artículo 50 bis de la Ley N° 18.046 sobre Sociedades Anónimas, se dejó constancia

que el Comité de Directores quedó integrado por los Directores Frederico Curado (en carácter de director independiente), y Michael Neruda y Sonia J.S. Villalobos.

**Santiago, 02 de julio de 2024**

**Otros**

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 9º y en el inciso segundo del Artículo 10º de la Ley N° 18.045, y a lo dispuesto en la Norma de Carácter General N° 30, debidamente facultado por el Directorio en sesión realizada con esta misma fecha, informo a la Comisión para el Mercado Financiero (la “Comisión”), como HECHO ESENCIAL de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM”, la “Sociedad”, o la “Compañía”), lo siguiente:

● Según fuera informado mediante hecho esencial de fecha 3 de abril de 2024, en dicha fecha el Directorio de LATAM aprobó iniciar el proceso de volver a abrir y listar el programa de ADR de la Compañía en la Bolsa de Valores de Nueva York (el “Reliste del Programa de ADR”). Dicho proceso se encuentra actualmente en curso.

● Con la convicción de que una venta secundaria, de ocurrir, podría redundar en una mayor liquidez del programa, y por tanto, hacer más efectivo el Reliste del Programa de ADR, LATAM exploró con ciertos acreedores que fueron partes soportantes de nuestro plan de reorganización (el “Plan de Reorganización”) que fue aprobado y confirmado en nuestro proceso de reorganización en los Estados Unidos de América de acuerdo a las normas establecidas en el Capítulo

11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América (el “Procedimiento Capítulo 11”) – y que hoy son accionistas producto de la implementación del mismo, si acaso ellos estarían interesados en principio en considerar una posible venta secundaria de parte de su participación accionaria en la Compañía. En este sentido, mediante información de interés divulgada con fecha 17 de mayo de 2024 se informó que, si bien a dicha fecha ellos no habían adoptado decisión alguna sobre la materia, sí confirmaron su interés preliminar e indicaron que dicha decisión estará posiblemente guiada por el proceso de implementación del Reliste del Programa de ADR y las condiciones del mercado.

● Al respecto, cabe recordar que en el contexto de la implementación del Plan de Reorganización, tal como fuera informado mediante hecho esencial de fecha 3 de noviembre de 2022, entre otras cosas:

- En noviembre de 2022, los acreedores de la Compañía recibieron en dación en pago por sus acreencias, bonos convertibles en acciones de la Sociedad, los cuales han sido convertidos

- La Sociedad y las partes que apoyaron la reorganización contemplada en el Plan de Reorganización suscribieron un acuerdo de derechos de registro (“RRA”, por su denominación en inglés Registration Rights Agreement). En virtud del RRA dichas partes soportantes tendrían derecho a obtener el apoyo de la Compañía en caso que opten por desinvertir todo o parte de su participación accionaria en LATAM en una o más ofertas públicas secundarias de acciones en los Estados Unidos de América garantizadas mediante un compromiso de underwriting a

firme (underwritten public offering) que sean registradas con la Comisión de Valores de los Estados Unidos de América. En adelante, cada una de dichas ventas secundarias, una “Venta Secundaria bajo el RRA”. De acuerdo a los términos del RRA, la primera Venta Secundaria bajo el RRA (i) sólo puede ser iniciada a solicitud de las principales partes soportantes bajo el RRA (las “Partes Soportantes Necesarias” - Necessary Backstop Parties por su denominación en inglés); y (ii) debe, en una estimación de buena fe de los underwriters que administren dicha oferta, representar al menos US\$200 millones

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.

- La suscripción del RRA fue una condición precedente para que las partes soportantes del Plan de Reorganización apoyasen la restructuración contemplada en el mismo, sin lo cual, la Sociedad no habría salido de la quiebra.

● Como consecuencia de este proceso, con esta misma fecha, la Sociedad ha recibido de parte de ciertos accionistas que son Partes Soportantes Necesarias bajo el RRA (conjuntamente, los “Accionistas Vendedores”) una solicitud para proceder con la primera Venta Secundaria bajo el RRA, la cual cumple con los requisitos del RRA para proceder con la primera Venta Secundaria bajo el RRA, sujeto a ciertos factores, incluyendo condiciones de mercado.

Atendido lo indicado en el párrafo 2. que precede, es intención de la Compañía que el Reliste del Programa



de ADR ocurra de modo simultáneo con la primera Venta Secundaria bajo el RRA con la convicción de que, como se dijo, una mayor liquidez hará más efectivo el Reliste del Programa de ADR en el mejor interés de la Sociedad y la generalidad de sus accionistas.

- Cabe mencionar que de acuerdo a los términos del RRA, los Accionistas Vendedores tienen la facultad de determinar la fecha en que ocurra la venta secundaria, estando incluso facultados para retractarse o modificar el tamaño de la misma. Por ende, dado que la preferencia es que el Reliste del Programa de ADR ocurra de manera simultánea con la primera Venta Secundaria bajo el RRA, a esta fecha la Sociedad no tiene certeza de la fecha en la cual podrían tener lugar el Reliste del Programa de ADR y la primera Venta Secundaria bajo el RRA.
- Se contempla que dicha primera Venta Secundaria bajo el RRA ocurra únicamente en los Estados Unidos de América y en otras jurisdicciones fuera de Chile mediante la emisión de nuevos ADRs que serían emitidos en forma simultánea en la fecha del Reliste del Programa de ADR.
- De acuerdo a los términos del RRA, los demás acreedores partes del mismo, que también son hoy accionistas producto de la implementación del Plan de Reorganización, tienen el derecho a adherir a esta primera Venta Secundaria bajo el RRA en carácter de accionistas vendedores. Para tales efectos, la Sociedad procederá a emitir las comunicaciones contempladas en dicho contrato de modo que los demás firmantes del RRA se pronuncien acerca de si ejercerán o no su derecho de adhesión.
- En caso que conforme a lo indicado los Accionistas

Vendedores opten por postergar o retirar su solicitud relativa a la venta secundaria referida en este hecho esencial, el Directorio de la Compañía evaluará la mejor oportunidad para el Reliste del Programa de ADR cuando estén dadas las condiciones que se describen en mayor detalle en nuestro hecho esencial del pasado 3 de abril de 2024 (i.e., (i) sujeto al consentimiento de quienes eran los principales acreedores soportantes del Plan de Reorganización aprobado y confirmado en el Procedimiento Capítulo 11, sin los cuales la Sociedad no habría emergido de dicho procedimiento de reorganización; y (ii) teniendo en consideración las condiciones de mercado y el mejor interés de la Sociedad).

La Sociedad mantendrá informados a sus accionistas y al mercado en general sobre el progreso del Reliste del Programa de ADR.

Según lo requerido por la Regla 135e de la Securities Act de los Estados Unidos de América de 1933, en su versión modificada (la “Ley de Valores de los Estados Unidos de América”), este anuncio no constituye una oferta de venta ni una solicitud de oferta de compra de valores en los Estados Unidos, y los valores no pueden ofrecerse ni venderse en los Estados Unidos sin registro o exención de registro. Cualquier oferta, solicitud u oferta de compra, o cualquier venta de valores, incluida una posible venta secundaria, se realizará de conformidad con los requisitos de registro y prospecto de la Ley de Valores de los Estados Unidos de América.

**Santiago, 15 de julio de 2024**

**Otros**

- De acuerdo a lo establecido en el Artículo 9° y en el inciso segundo del Artículo 10° de la Ley N° 18.045, y a lo dispuesto en la Norma de Carácter General N° 30, debidamente facultado por el Directorio en sesión realizada con esta misma fecha, informo a la Comisión para el Mercado Financiero (la “Comisión”), como HECHO ESENCIAL de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM”, la “Sociedad”, o la “Compañía”), lo siguiente:
- Con fecha 29 de marzo del 2016 la Sociedad celebró con distintos bancos un contrato de línea de crédito rotativa, el cual fue posteriormente modificado y reformulado con fecha 3 de noviembre del 2022 mediante instrumento privado en idioma inglés y sujeto a las leyes del Estado de Nueva York, Estados Unidos de América, titulado “Amended and Restated Credit and Guaranty Agreement”, por medio del cual se le otorgó a la Compañía una línea de crédito rotativa por un monto de capital de US\$600 millones (en adelante, la “Línea de Crédito Rotativa I”) Dicha Línea de Crédito Rotativa I se encontraba garantizada inicialmente por una combinación de aeronaves, motores y repuestos varios de propiedad de LATAM y TAM Linhas Aéreas S.A.
- Con fecha de hoy, la Sociedad actuando a través de su sucursal domiciliada en el Estado de Florida, Estados Unidos de América ha firmado una modificación de la Línea de Crédito Rotativa I (en adelante, la “Modificación de la Línea de Crédito Rotativa I”). Esta Modificación de la Línea de Crédito Rotativa I tiene por objeto, entre otras cosas: (i) extender la

- fecha de vencimiento programada de la Línea de Crédito Rotativa I hasta julio de 2029 (vencimiento original Noviembre 2025), con opción de renovación hasta julio de 2030; (ii) aumentar el monto de la Línea de Crédito Rotativa I desde US\$600 millones a un monto total de US\$800 millones; (iii) eliminar referencias al procedimiento de reorganización del que la Sociedad y diversas de sus filiales fueron objeto bajo las normas del Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América (el “Procedimiento Capítulo 11”); y (iv) incluir financistas adicionales a la Línea de Crédito Rotativa I, de modo que luego de la Modificación de la Línea de Crédito Rotativa I, los financistas de la misma serán los que se indican en el párrafo 3 siguiente.
- Por último, cabe señalar que la Sociedad garantizará dicha Modificación de Línea de Crédito Rotativa I con diferentes activos compuestos por una combinación de aeronaves, motores y repuestos varios de su propiedad y de TAM Linhas Aéreas S.A., y tendrá la opción de modificar o reemplazar dichas garantías reales, con el consentimiento de la mayoría de los bancos partícipes en la Modificación de la Línea de Crédito Rotativa I. Además, TAM Linhas Aéreas S.A. también se constituirá como garante de las obligaciones que emanen de la Sociedad en virtud de la Modificación de la Línea de Crédito Rotativa I.
- Según fue informado mediante hecho esencial de fecha 11 de octubre de 2022, en el contexto del financiamiento otorgado a la Sociedad para emerger del Procedimiento Capítulo 11, la Sociedad actuando a través de su sucursal domiciliada en el Estado de Florida, Estados Unidos de América, suscribió con fecha 12 de octubre de 2022, una línea de crédito rotativa de US\$500 millones mediante instrumento



privado en idioma inglés y sujeto a las leyes del Estado de Nueva York, Estados Unidos de América, titulado “Super-Priority Debtor-In-Possession and Exit Revolving Loan Credit Agreement” con distintos bancos e instituciones financieras como acreedores, JPMorgan Chase Bank como agente administrativo para dichos acreedores y Wilmington Trust, National Association como agente de fideicomisario de garantías para las partes garantizadas (la “Línea de Crédito Rotativa II”, y en conjunto con la Línea de Crédito Rotativa I, las “Líneas de Crédito Rotativas”).

Con fecha de hoy, la Sociedad actuando a través de su sucursal domiciliada en el Estado de Florida, Estados Unidos de América ha firmado la modificación de la Línea de Crédito Rotativa II (en adelante, la “Modificación de la Línea de Crédito Rotativa II”, y en conjunto con la Modificación de la Línea de Crédito Rotativa I, las “Modificaciones de las Líneas de Crédito Rotativas”), para efectos de, entre otras cosas: (i) extender la fecha de vencimiento programada de la Línea de Crédito Rotativa II desde octubre de 2026 hasta el 15 de julio de 2029; en el entendido, sin embargo, que la Línea de Crédito Rotativa II podrá ser exigible anticipadamente 180 días antes de la fecha de vencimiento de cualquiera de los contratos de financiamiento que comparten garantías con la Línea de Crédito Rotativa II si para entonces dichos contratos de financiamiento no hubiesen sido pagados o diferidos; (ii) aumentar el monto de la Línea de Crédito Rotativa II desde US\$500 millones a US\$750 millones; (iii) eliminar referencias al Procedimiento Capítulo 11; (iv) incluir financistas adicionales a la Línea de Crédito Rotativa II, de modo que luego de la Modificación de la Línea de Crédito Rotativa II, los financistas de la misma serán los que se indican en el párrafo 3 siguiente; y

(v) modificar ciertas condiciones comerciales de la Línea de Crédito Rotativa II en relación con las tasas de intereses y comisiones, incluyendo las siguientes:

Tasas de Intereses

A partir de noviembre de 2026, (i) se redujo el margen aplicable a cada tasa de intereses en un 1.00% (de 3.00% al 2.00% para la tasa ABR y del 4% al 3% para la tasa de SOFR a Plazo (Term SOFR Rate) y SOFR Diario Simple (Daily Simple SOFR), (ii) se introdujo una comisión de disposición (utilización fee) que se suma al margen aplicable a cada tasa de intereses, que varía ente 0.10% y 0.50% dependiendo del monto desembolsado; y (ii) se eliminaron los ajustes a la tasas de SOFR a Plazo (Term SOFR Rate) y SOFR Diario Simple (Daily Simple SOFR); y

**Comisión de Disponibilidad:** A partir de noviembre de 2026, se incrementará la comisión de disponibilidad (commitment fee) de 0.625% al 1.00%

Por último, con ocasión de la Modificación de la Línea de Crédito Rotativa II, será necesario modificar en lo pertinente las garantías otorgadas tanto en Chile como en el extranjero, y que garantizan la Línea de Crédito Rotativa II, para efectos de que las mismas sean extensivas a esta modificación.

● Luego de las Modificaciones de las Líneas de Crédito Rotativas, los bancos financistas de las mismas son JPMorganChase Bank, N.A.; Goldman Sachs Lending Partners LLC; Citibank, N.A.; Barclays Bank PLC; Banco Santander, S.A.; Deutsche Bank Securities Inc, New York Branch; BNP Paribas; MUFG Bank, LTD y Natixis, New York Branch.

● Producto de las Modificaciones de las Líneas de Crédito Rotativas, la Compañía contará a partir de esta fecha con un total de Líneas de Crédito Rotativas ascendente a US\$1.550 millones con fecha de vencimiento programada en el año 2029.

A esta fecha, la Sociedad no ha realizado giros con cargo a las Líneas de Crédito Rotativas, por lo que ellas se encuentran completamente disponibles.

Santiago, 18 de julio de 2024

Otros

De conformidad con el artículo 9º e inciso segundo del artículo 10º de la Ley N°18.045 y con la Norma de Carácter General N°30, debidamente facultado al efecto, informo a usted el siguiente Hecho Esencial respecto de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM”, la “Sociedad” o la “Compañía”):

● Según fuera informado mediante hechos esenciales de fecha 3 de abril de 2024 y 2 de julio de 2024, la Compañía se encuentra actualmente en proceso para volver a abrir y listar su programa de ADR en la Bolsa de Valores de Nueva York (“NYSE”) (el “Reliste del Programa de ADR”). Dicho proceso conlleva diversos trámites y requisitos ante la Securities and Exchange Commission de los Estados Unidos de América (la “SEC”) y la NYSE.

● Como parte de los trámites y requisitos para el Reliste del Programa de ADR:

- El Directorio ha aprobado que LATAM suscriba un nuevo contrato de depósito (el “Nuevo Contrato de Depósito”) con el banco depositario de su

programa de ADRs (i.e., JP Morgan);

- El Directorio ha aprobado que LATAM presente a la SEC, entre otros, los formularios F-6, F-3, el suplemento preliminar del formulario F-3, MD&A 6-K y el formulario 8-A, según lo contemplado por la normativa de los Estados Unidos de América; y

- Para efectos de desempeñar las funciones del comité de auditoría requerido por la normativa de los Estados Unidos de América, el Directorio ha creado un comité del Directorio para servir como Comité de Auditoría. Este Comité de Auditoría es adicional al Comité de Directores requerido bajo el artículo 50 bis de la Ley N° 18.046. Este Comité de Auditoría estará integrado por don Frederico P. Fleury Curado y doña Sonia J.S. Villalobos

● El Nuevo Contrato de Depósito contempla, entre otras cosas, la modificación del ratio entre acciones y ADRs actualmente vigente (el “Cambio de Ratio”), desde el ratio 1:1 existente hasta la fecha, a un nuevo ratio de 2.000:1 (esto es, cada ADR representará dos mil acciones). Se estima que el Cambio de Ratio será efectivo el, o alrededor del, 24 de julio de 2024.

Con respecto a los ADR en actual existencia, se adoptarán las medidas para llevar a efecto esta nueva relación de acuerdo a la normativa de los Estados Unidos de América.

● El Directorio de la Compañía aprobó además con esta misma fecha que con ocasión del Reliste del Programa de ADR y con efecto a partir de la fecha



en que éste sea efectivo, se inscriban 100 millones nuevos ADRs. Para efectos de implementar lo anterior, se procederán a efectuar las presentaciones que correspondan con la SEC.

Estos nuevos ADRs son adicionales a los 217 millones de ADRs actualmente registrados y, por ende, el número total de ADRs registrados será de aproximadamente 317 millones. Dichos nuevos ADRs estarán a disposición de aquellos accionistas que, de tiempo en tiempo, opten por canjear sus acciones por ADRs de nuestro programa de ADRs.

● Tal como fue informado mediante hecho esencial de fecha 2 de julio de 2024, la preferencia de la Compañía sigue siendo que el Reliste del Programa de ADR ocurra de modo simultáneo con la primera venta secundaria bajo el acuerdo de derechos de registro (“RRA” - por su denominación en inglés Registration Rights Agreement, y dicha primera venta secundaria bajo el RRA, la “Primera Venta Secundaria bajo el RRA”).

● Considerando dicha preferencia, el Directorio determinará la fecha en la que el Reliste del Programa de ADR se hará efectivo una vez que se le confirme que vaya a ocurrir la Primera Venta Secundaria bajo el RRA y para efectos de permitir dicha venta.

● De acuerdo con la información disponible para el Directorio a esta fecha, se contempla que la Primera Venta Secundaria bajo el RRA tenga lugar el, o alrededor del, 24 de julio de 2024, oportunidad en la cual se suscribirá el correspondiente contrato de underwriting. De confirmarse lo anterior, el Directorio aprobará que la fecha en la cual el Reliste del Programa de ADR sea efectivo sea el, o alrededor del, 25 de julio de 2024.

● Dicho lo anterior, no obstante el interés de los accionistas que solicitaron la Primera Venta Secundaria bajo el RRA (los “Accionistas Vendedores”) para proceder con la Primera Venta Secundaria bajo el RRA, los Accionistas Vendedores pueden desistir de la misma hasta que se suscriba el correspondiente contrato de underwriting.

● Si los Accionistas Vendedores desisten de la Primera Venta Secundaria bajo el RRA, es razonable esperar que el Reliste del Programa de ADR se lleve a cabo en una etapa posterior, sujeto a la aprobación del Directorio y a las condiciones descritas en nuestro hecho esencial del pasado 3 de abril de 2024 (esto es, (i) la obtención del consentimiento de quienes eran los principales acreedores soportantes del plan de reorganización aprobado y confirmado en el Procedimiento Capítulo 11, y que hoy son los Accionistas Vendedores; y (ii) la concurrencia de condiciones de mercado adecuadas y el mejor interés de la Sociedad).

● A esta fecha, la Compañía contempla que el Reliste del Programa de ADR sea efectivo el, o alrededor del, 25 de julio de 2024, sujeto a la suscripción del correspondiente contrato de underwriting conforme a lo indicado en el párrafo 7 que precede.

La Sociedad mantendrá informados a sus accionistas y al mercado en general sobre el progreso del Reliste del Programa de ADR.

**Santiago, 18 de julio de 2024**

**Otros**

De conformidad con el artículo 9º e inciso segundo del artículo 10º de la Ley N°18.045 y con la Norma de Carácter General N°30, debidamente facultado al efecto, informo a usted el siguiente Hecho Esencial respecto de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM”, la “Sociedad” o la “Compañía”):

● Según fuera informado mediante hechos esenciales de fecha 3 de abril de 2024, 2 de julio de 2024 y 17 de julio de 2024:

- La Compañía se encuentra actualmente en proceso para volver a abrir y listar su programa de ADR en la Bolsa de Valores de Nueva York (el “Reliste del Programa de ADR”); y

- La preferencia de la Compañía sigue siendo que el Reliste del Programa de ADR ocurra de modo simultáneo con la primera venta secundaria bajo el acuerdo de derechos de registro (“RRA” - por su denominación en inglés Registration Rights Agreement, y dicha primera venta secundaria bajo el RRA, la “Primera Venta Secundaria bajo el RRA”).

● Si bien la Sociedad no tiene certeza sobre la fecha en la que podría tener lugar la Primera Venta Secundaria bajo el RRA y el Reliste del Programa de ADR, con esta misma fecha:

- La Compañía presentará ante la Securities and Exchange Commission de los Estados Unidos de América (la “SEC”) los prospectos y demás

presentaciones requeridas por la normativa de la SEC para efectos de avanzar en la eventual Primera Venta Secundaria bajo el RRA (esto es, (i) formulario F-3, (ii) suplemento preliminar del formulario F-3, (iii) MD&A 6-K; y (iv) formulario 8-A). En adelante, dichas presentaciones, las “Presentaciones ante la SEC”); y

- se dará inicio al respectivo roadshow. Todo lo anterior, tal como se dijo en hecho esencial de fecha 17 de julio de 2024, es sin perjuicio de que los accionistas que solicitaron la Primera Venta Secundaria bajo el RRA pueden desistir de la misma hasta que se suscriba el correspondiente contrato de underwriting.

● Cuando se proponga llevar a cabo una colocación primaria o secundaria de acciones de una sociedad en ese país a continuación del cierre de un trimestre, es esperable, y es también de hecho habitual, que la sociedad respectiva divulgue públicamente cierta información financiera preliminar de dicho trimestre. En tal caso, la Regulación G y el Item 10(e) de la Regulación S-K bajo la Ley de Valores de los Estados Unidos de América de 1933, requiere de la sociedad respectiva ciertas divulgaciones adicionales relacionadas con métricas financieras que no sean GAAP ni IFRS (las “Métricas Financieras Adicionales”).

Para efectos de que las presentaciones ante la SEC cumplan con lo antes indicado, dichas presentaciones deben incluir además, entre otras cosas: (i) la medida financiera GAAP o IFRS más directamente comparable; y (ii) una conciliación cuantitativa a la medida financiera GAAP o IFRS más cercana para las Métricas Financieras Adicionales históricas.





● Atendido lo indicado en el párrafo que precede, dado que las Presentaciones ante la SEC se efectuarán transcurridos que son sólo unos pocos días desde el cierre del segundo trimestre ocurrido el 30 de junio de 2024, las Presentaciones ante la SEC incluyen cierta información financiera referida al término de dicho trimestre. Una copia de dicha información se adjunta al presente hecho esencial como Anexo A.

● La información financiera referida al segundo trimestre de 2024 aquí divulgada está en curso de ser auditada, tiene un ámbito limitado y por ende puede estar sujeta a ajustes relacionados con el proceso regulatorio de preparación de los estados financieros trimestrales de la Sociedad (incluyendo, por hechos externos o posteriores, producto de la revisión interna o producto de la revisión de nuestros auditores externos, de corresponder). Los estados financieros trimestrales correspondientes al segundo trimestre de 2024 se revelarán conforme ha sido informado el 7 de agosto próximo.

La presente información financiera no constituye ni reemplaza de forma alguna la entrega de los estados financieros correspondientes a la Comisión para el Mercado Financiero y al mercado, en cuanto a los requisitos de contenido, procedimientos y plazos de presentación dispuestos por dicho Servicio en la normativa vigente.

La Sociedad mantendrá informados a sus accionistas y al mercado en general sobre el progreso del Reliste del Programa de ADR.

**Santiago, 24 de julio de 2024**

**Otros**

De conformidad con el artículo 9º e inciso segundo del artículo 10º de la Ley N°18.045 y con la Norma de Carácter General N°30, debidamente facultado al efecto, informo a usted el siguiente Hecho Esencial respecto de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM”, la “Sociedad” o la “Compañía”):

● En sesión celebrada con esta misma fecha, el Directorio de la Sociedad ha aprobado que la reapertura y el reliste de su programa de ADR en la Bolsa de Valores de Nueva York tenga lugar con efecto a contar del 25 de julio de 2024.

● Con esta fecha, los accionistas que solicitaron la primera venta secundaria bajo el acuerdo de derechos de registro (la “Primera Venta Secundaria bajo el RRA”) han acordado con los bancos que actúan en carácter de underwriters de la misma, que el precio de dicha venta secundaria sea de US\$24 por ADR. Dado que cada ADR representa 2.000 acciones de la Sociedad producto del cambio de ratio anunciado mediante hecho esencial de fecha 18 de julio de 2024, ello resulta en un precio por acción de US\$0,012.

● Con esta misma fecha, se ha suscrito el respectivo contrato de contrato underwriting entre (i) la Sociedad, (ii) los accionistas vendedores y (iii) Goldman Sachs & Co. LLC, Barclays Capital Inc. y J.P. Morgan Securities LLC, en su carácter de coordinadores globales, agentes colocadores y representantes de los restantes underwriters en esta venta secundaria (i.e., 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 and Morgan Stanley & Co. LLC).

● La Primera Venta Secundaria bajo el RRA fue en definitiva por 19.000.000 de ADRs de la Sociedad, y el pago de la misma se hará el 26 de julio de 2024. Actuaron como vendedores en la misma los accionistas que se indicarán en las presentaciones que se realizarán ante la SEC, los que se individualizan en el Anexo adjunto.

**Santiago, 08 de agosto de 2024**

**Otros**

De conformidad con el artículo 9º e inciso segundo del artículo 10º de la Ley N°18.045 y con la Norma de Carácter General N°30, debidamente facultado al efecto, informo a usted el siguiente Hecho Esencial respecto de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM”, la “Sociedad” o la “Compañía”):

● Con esta fecha y conforme a lo exigido por la Norma de Carácter General Número 501 emitida por la Comisión para el Mercado Financiero, con el pronunciamiento favorable del Comité de Directores, el Directorio de LATAM con fecha de hoy acordó modificaciones a la política de operaciones habituales de LATAM (la “Política de Operaciones Habituales de LATAM”), las que, de conformidad con lo establecido en la norma referida, entrarán en vigencia a contar del 1º de septiembre de 2024.

● El texto íntegro y actualizado de la Política de Operaciones Habituales de LATAM se encuentra publicado en el sitio web de la Sociedad, bajo la

sección Directrices de Gobierno corporativo en la pestaña de Gobierno corporativo ([https://www.latamairlinesgroup.net/system/filesencrypted/nasdaq\\_kms/assets/2024/08/08/15-28-20/Pol%C3%ADtica%20de%20Habitualidad%20LATAM.pdf](https://www.latamairlinesgroup.net/system/filesencrypted/nasdaq_kms/assets/2024/08/08/15-28-20/Pol%C3%ADtica%20de%20Habitualidad%20LATAM.pdf)). Asimismo, copias del mismo se encuentran a disposición de los interesados en las oficinas de la Sociedad, ubicadas en Avenida Presidente Riesco N°5711, piso 20, comuna de Las Condes, Santiago.

**Santiago, 01 de octubre de 2024**

**Colocación de valores en mercados internacionales y/o nacionales**

De conformidad con el artículo 9º e inciso segundo del artículo 10º de la Ley N°18.045 y con la Norma de Carácter General N°30, debidamente facultado al efecto, informo a usted el siguiente Hecho Esencial respecto de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM”, la “Sociedad” o la “Compañía”):

Con esta fecha, la Sociedad ha acordado colocar en los mercados internacionales, bonos garantizados por US\$1.400 millones, a una tasa de interés anual del 7,875% y con vencimiento en el año 2030 (los “Bonos US”), al amparo de la Regla 144-A y la Regulación S de la Securities and Exchange Commission de los Estados Unidos de América, bajo la Ley de Valores (Securities Act) de 1933, de los Estados Unidos de América (la “Ley de Valores US”). Dadas las condiciones imperantes en el mercado, la Compañía resolvió emitir bonos por la cantidad citada, esto es, US\$200 millones mayor a la informada con fecha 26 de septiembre de 2024.

Con los fondos que se obtengan en virtud de los



Bonos US y con la utilización de US\$200 millones de efectivo (esto es, US\$200 millones menor de lo informado con fecha 26 de septiembre de 2024), se contempla el pago y extinción de las obligaciones de LATAM bajo los bonos por un monto total de US\$450 millones que tienen fecha de vencimiento programada en 2027 (los “Bonos 2027”) y un cupón de 13,375%, y del financiamiento a plazo por un monto de US\$1.081 millones con vencimiento el 2027 (el “Financiamiento a Plazo 2027”) con un cupón de SOFR + 965 bps, equivalente a aproximadamente 15%, todos contemplados en el financiamiento de salida del Procedimiento Capítulo 11 de la Compañía (el “Financiamiento de Salida”), así como la terminación y/o modificación de los documentos otorgados bajo el Financiamiento de Salida que sea necesario terminar o modificar, según corresponda, para efectos de implementar lo anterior. De existir, el resto de los fondos que se obtengan en virtud de los Bonos US y las reservas de efectivo que mantiene actualmente LATAM deberán ser destinados a capital de trabajo y otros fines corporativos generales.

Como consecuencia de lo anterior, y en conformidad con lo establecido en la Circular N°988 de 16 de enero de 1991 de vuestra Comisión, la Compañía estima ahorros anuales por concepto de menor pago de intereses por un monto aproximado de US\$83 millones y un impacto de única vez en el Estado de Resultados de la Compañía por un monto aproximado de US\$134 millones, de los cuales US\$45 serán impactos en caja durante el cuarto trimestre del año en curso.

Los Bonos US estarán garantizados en su esencia y compartirán el mismo paquete de garantías vigente contemplado en el Financiamiento de Salida. No

obstante lo anterior, en el caso de que los bonos con vencimiento en el año 2029 sean refinanciados, la compañía tendrá la opción de liberar una parte del colateral relacionado al negocio de carga y otras garantías relacionadas a este mismo negocio.

Los Bonos US han sido vendidos a compradores institucionales calificados en los Estados Unidos de acuerdo con la Ley de Valores US y no se han registrado de conformidad a la Ley de Valores ni otras leyes de valores de cualquier estado o de otra jurisdicción.

**Santiago, 15 de octubre de 2024**

**Otros**

De conformidad con el artículo 9º e inciso segundo del artículo 10º de la Ley N°18.045, con la Norma de Carácter General N°30 y con la Circular N°1.072 de 14 de mayo de 1992, ambas de la Comisión para el Mercado Financiero (la “Comisión”), el suscrito, debidamente facultado al efecto, informa a usted el siguiente Hecho Esencial respecto de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM”, la “Sociedad” o la “Compañía”):

Según lo informado mediante Hecho Esencial de fecha 1º de octubre de 2024, con esta fecha, la Sociedad ha emitido y colocado en los mercados internacionales, bonos garantizados por US\$1.400 millones, a una tasa de interés anual del 7,875% y con vencimiento programado en el año 2030 (los “Bonos US”), al amparo de la Regla 144-A y la Regulación S de la Securities and Exchange Commission de los Estados Unidos de América, bajo la Ley de Valores (Securities Act) de 1933, de los Estados Unidos de América (la “Ley de Valores US”).

Con los fondos obtenidos en virtud de los Bonos US y con la utilización de US\$200 millones de efectivo, se pagaron y extinguieron las obligaciones de LATAM bajo los bonos por un monto total de US\$450 millones con fecha de vencimiento programada en 2027 (los “Bonos 2027”) y un cupón de 13,375%, y bajo el financiamiento a plazo por un monto de US\$1.081 millones con vencimiento el 2027 (el “Financiamiento a Plazo 2027”) con un cupón de SOFR + 965 bps, equivalente a aproximadamente 15%, todos contemplados en el financiamiento de salida del Procedimiento Capítulo 11 de la Compañía (el “Financiamiento de Salida”). De existir, el resto de los fondos que se obtengan en virtud de los Bonos US y las reservas de efectivo que mantiene actualmente LATAM deberán ser destinados a capital de trabajo y otros fines corporativos generales.

Como consecuencia de lo anterior, y en conformidad con lo establecido en la Circular N°988 de 16 de enero de 1991 de vuestra Comisión, la Compañía estima ahorros anuales por concepto de menor pago de intereses por un monto aproximado de US\$83 millones y un impacto de única vez en el Estado de Resultados de la Compañía por un monto aproximado de US\$134 millones, de los cuales US\$45 serán impactos en caja durante el cuarto trimestre del año en curso.

Los Bonos US estarán garantizados en su esencia y compartirán el mismo paquete de garantías vigente contemplado en el Financiamiento de Salida. No obstante lo anterior, en el caso de que los bonos con vencimiento en el año 2029 también emitidos en el contexto del Financiamiento de Salida sean refinanciados, la Compañía tendrá la opción de liberar una parte de las garantías relacionadas al negocio de carga.

Los Bonos US han sido vendidos a compradores institucionales calificados en los Estados Unidos de acuerdo con la Ley de Valores US y no se han registrado de conformidad a la Ley de Valores ni otras leyes de valores de cualquier estado o de otra jurisdicción. Se adjunta a la presente el formulario previsto en la referida Circular N°1.072.



FACTORES DE RIESGO

NCG 519: 3.6 GESTIÓN DE RIESGOS  
GRI 3-3

Los siguientes factores de riesgo, y aquellos factores de riesgo importantes descritos en otros informes que presentamos o registramos ante la Comisión de Bolsa y Valores (“SEC”), podrían afectar nuestros resultados reales y podrían causar que nuestros resultados reales difieran materialmente de aquellos expresados en cualquier declaración prospectiva hecha por nosotros o en nuestro nombre.

Para evaluar los riesgos descritos en los factores de riesgo, contamos con un modelo de riesgo integral que abarca diversos aspectos de nuestro negocio y que se revisa trimestralmente. Este modelo de riesgo sirve como marco para identificar, evaluar y mitigar los riesgos potenciales que puedan afectar a nuestra organización. Entendemos que los panoramas de riesgo evolucionan y, por lo tanto, realizamos revisiones continuas de nuestro modelo de riesgo para garantizar su relevancia y eficacia para abordar los riesgos emergentes.

En particular, dado que no somos una empresa estadounidense, existen riesgos asociados con la inversión en nuestros ADS que no son típicos de las inversiones en acciones de empresas estadounidenses. Antes de tomar una decisión de inversión, debe considerar cuidadosamente toda la información contenida en este documento, incluida la que se describe a continuación.

Resumen de factores de riesgo

A continuación se presenta un resumen de los principales riesgos que podrían afectar negativamente nuestro negocio, operaciones y resultados financieros.

Riesgos relacionados con nuestro negocio

- Los altos niveles de competencia en la industria aérea y la consolidación o fusiones de competidores en los mercados en los que opera el grupo, pueden afectar negativamente el nivel de operaciones.
- Algunos de nuestros competidores pueden recibir apoyo externo, lo que podría afectar negativamente nuestra posición competitiva.
- El negocio y los resultados de las operaciones del grupo podrían verse afectados negativamente si no logramos obtener y mantener rutas, accesos adecuados al aeropuerto, franjas horarias y otros permisos operacional
- No se puede garantizar que en el futuro tengamos acceso a las instalaciones adecuadas y a los derechos de aterrizaje necesarios para lograr nuestros planes de expansión.
- El grupo depende de alianzas estratégicas, relaciones comerciales y aprobaciones regulatorias para su crecimiento estratégico internacional, y su negocio podría verse afectado negativamente si cualquiera de estas se interrumpe o se vuelve inalcanzable.
- El hecho de no implementar con éxito la estrategia del grupo o de no adaptar dicha estrategia a la situación económica actual podría perjudicar el negocio del grupo.

- El grupo LATAM puede experimentar dificultades para encontrar, capacitar y retener empleados, lo que puede generar mayores costos y perjudicar nuestra capacidad para ejecutar la estrategia e implementar iniciativas operativas.
- Si perdemos altos directivos y otros empleados clave y no son reemplazados por personas con habilidades comparables, o si no logramos mantener la cultura de nuestra empresa, nuestro negocio y los resultados de nuestras operaciones podrían verse afectados materialmente de manera adversa.
- Nuestro negocio puede experimentar consecuencias adversas debido a acciones colectivas de empleados el grupo LATAM o de empleados de terceros, incluidas interrupciones por huelgas u otras acciones relacionadas con el trabajo.
- Dependemos de mantener una alta tasa de utilización de aeronaves para aumentar nuestros ingresos y absorber nuestros costos fijos, lo que nos hace especialmente vulnerables a los retrasos.
- Nuestras operaciones están sujetas a fluctuaciones en el suministro y el costo del jet fuel, lo que podría afectar negativamente nuestro negocio.
- Estamos expuestos a aumentos en las tarifas de aterrizaje y otros cargos por servicios aeroportuarios que podrían afectar negativamente nuestro margen y posición competitiva.
- Una parte importante de nuestros ingresos por carga proviene de relativamente unos pocos tipos de productos y pueden verse afectados por eventos que afecten su producción, comercio o demanda.

- Una acumulación de reembolsos de billetes podría tener un efecto adverso en nuestros resultados financieros.
- Si no podemos incorporar aeronaves arrendadas, incluidos tanto arrendamientos operacional como arrendamientos financieros, a la flota a tasas y términos aceptables en el futuro, nuestro negocio podría verse afectado negativamente.
- Los aumentos en los costos de seguros y/o reducciones significativas en la cobertura podrían dañar nuestra condición financiera y los resultados de nuestras operaciones.
- Los aumentos en nuestros costos laborales, que constituyen una parte sustancial de nuestros gastos operacional totales, podrían afectar directamente nuestras ganancias.
- Nos enfrentamos a riesgos de reputación relacionados con el uso de las redes sociales.
- Nos enfrentamos a riesgos de reputación relacionados con la desinformación y la información errónea

Riesgos operativos y de seguridad

- Dependemos de un número limitado de proveedores para determinadas piezas de aeronaves y motores. el grupo LATAM vuela y depende de aeronaves Airbus y Boeing, y nuestro negocio podría verse afectado negativamente si no recibimos las entregas oportunas de aeronaves, si las aeronaves de estos proveedores dejan de estar disponibles o si el público desarrolla una percepción negativa de las aeronaves que utilizamos en nuestras operaciones.





- Problemas con los sistemas de control de tráfico aéreo u otras fallas técnicas podrían interrumpir nuestras operaciones y tener un efecto adverso material en nuestro negocio.
- Las pérdidas y responsabilidades en caso de un accidente que involucre a una o más de nuestras aeronaves podrían afectar materialmente nuestro negocio.
- Los problemas técnicos y operativos prolongados con la infraestructura aeroportuaria en las ciudades donde tenemos una presencia significativa pueden tener un efecto adverso sustancial en nuestras operaciones.
- Nuestro negocio puede verse afectado negativamente por una recesión en la industria aérea causada por eventos exógenos que afecten el comportamiento de viaje o aumenten los costos, como brotes de enfermedades, condiciones climáticas y desastres naturales, guerra o ataques terroristas.
- Los impactos de una pandemia y los esfuerzos para mitigar la propagación de un virus pueden afectar negativamente el negocio, las operaciones y los resultados financieros del grupo.
- Las interrupciones o violaciones de seguridad de nuestra infraestructura o sistemas de tecnología de la información podrían interferir con las operaciones, comprometer la información de pasajeros o empleados y exponernos a responsabilidad, lo que puede afectar negativamente nuestro negocio y reputación.

**Riesgos relacionados con la industria aérea y los países en los que operamos**

- Debido a que nuestro desempeño depende en gran medida de las condiciones económicas de los países en los que el grupo realiza negocios, las condiciones económicas negativas en esos países podrían afectar negativamente el negocio y los resultados de las operaciones del grupo y provocar que el precio de mercado de nuestras acciones ordinarias y ADS disminuya.
- Los gobiernos latinoamericanos han ejercido y siguen ejerciendo una influencia significativa sobre sus economías.
- La inestabilidad política y el malestar social en América Latina pueden afectar negativamente nuestro negocio.
- Debido a que nuestro negocio depende en gran medida de proveedores de servicios externos, el hecho de que estos terceros no desempeñen como se espera, o las interrupciones en nuestras relaciones con estos proveedores o en su prestación de servicios hacia nosotros, podrían tener un efecto adverso en nuestra posición financiera y los resultados de nuestras operaciones.
- Nuestros resultados financieros están expuestos a fluctuaciones de divisas.

**Riesgos ambientales y regulatorios**

- Nuestras operaciones están sujetas a regulaciones ambientales locales, nacionales e internacionales; los costos de cumplimiento de las regulaciones

- aplicables, o las consecuencias del incumplimiento, podrían afectar negativamente nuestros resultados, nuestro negocio o nuestra reputación.
- Nuestro negocio puede verse afectado negativamente por las consecuencias del cambio climático.
  - El negocio está altamente regulado y los cambios en el entorno regulatorio en los diferentes países pueden afectar negativamente nuestro negocio y los resultados de nuestras operaciones.
  - Estamos sujetos a leyes y reglamentos anticorrupción, antisoborno, antilavado de dinero y antimonopolio en Chile, Brasil, Perú, Estados Unidos y en los demás países en los que operamos. Las violaciones de dichas leyes o reglamentos podrían tener un impacto negativo sustancial en nuestra reputación, los resultados de nuestras operaciones y nuestra situación financiera.
  - Estamos sujetos a riesgos relacionados con litigios y procedimientos administrativos que podrían afectar negativamente el negocio y el desempeño financiero en caso de una decisión desfavorable.
  - Los rápidos avances tecnológicos y la digitalización podrían generar riesgos en la implementación y el control regulatorio.
  - Nuestra reputación y marca podrían verse afectadas negativamente si no logramos avances hacia el logro de nuestros objetivos de sostenibilidad ambiental.
- Riesgos relacionados con nuestro endeudamiento**
- Tenemos necesidades de liquidez sustanciales y

- seguimos buscando diversas opciones de financiación. Nuestro negocio podría verse afectado negativamente si no podemos pagar nuestra deuda o cumplir con nuestras futuras necesidades de financiación.
- Tenemos una exposición significativa a SOFR y otras tasas de interés flotantes; los aumentos en las tasas de interés aumentarán nuestro costo financiero y pueden tener efectos adversos en nuestra condición financiera y resultados de operaciones.
  - Nuestros contratos de deuda contienen diversos compromisos afirmativos, negativos y financieros que podrían limitar nuestra capacidad para llevar adelante nuestro negocio. El incumplimiento de ciertos compromisos negativos también podría desencadenar un evento de incumplimiento y la aceleración de nuestro endeudamiento.
- Riesgos relacionados con nuestras acciones ordinarias y ADR**
- Nuestros principales accionistas pueden tener intereses diferentes a los de los tenedores de ADS.
  - La percepción del mercado de una oferta secundaria podría crear una presión a la baja sobre el precio de mercado de nuestras acciones ordinarias y ADR.
  - Los tenedores de ADS pueden verse afectados negativamente por sus derechos de voto limitados.
  - Los tenedores de ADS pueden verse afectados negativamente por las devaluaciones monetarias y las fluctuaciones del tipo de cambio.
  - Los cambios futuros en los controles de inversión





extranjera chilena y las retenciones de impuestos podrían afectar negativamente a los residentes no chilenos que inviertan en nuestras acciones.

- Es posible que nuestros tenedores de ADS no puedan ejercer derechos de preferencia en determinadas circunstancias.
- No estamos obligados a revelar tanta información a los inversores como lo está un emisor estadounidense y, como resultado, es posible que reciba menos información sobre nosotros que la que recibiría de una empresa estadounidense comparable.

Riesgos relacionados con nuestro negocio

**Los altos niveles de competencia en la industria aérea y la consolidación o fusiones de competidores en los mercados en los que opera el grupo, pueden afectar negativamente el nivel de operaciones.**

Nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones podrían verse afectados negativamente por altos niveles de competencia dentro de la industria, particularmente la entrada de nuevos competidores a los mercados en los que opera el grupo y la posible implementación de estrategias de precios agresivas por parte de los competidores. Las aerolíneas compiten principalmente por niveles de tarifas, frecuencia y confiabilidad del servicio, reconocimiento de marca, comodidades para los pasajeros (como programas de viajero frecuente) y la disponibilidad y conveniencia de otros servicios de pasajeros o carga. Las aerolíneas nuevas y existentes (y las compañías que brindan transporte terrestre de carga o pasajeros) podrían ingresar a nuestros mercados y competir con nosotros en cualquiera de

estas bases, incluso ofreciendo precios más bajos, servicios más atractivos o aumentando sus ofertas de rutas en un esfuerzo por ganar una mayor participación de mercado. Para obtener más información sobre nuestros principales competidores, consulte el “Punto 4. Información de la Compañía: Descripción general del negocio: Operaciones de Pasajeros Operaciones de Pasajeros internacionales” y el “Punto 4. Información de la Compañía: Descripción general del negocio: Operaciones de Pasajeros Modelo comercial para operaciones nacionales”.

Las aerolíneas de bajo costo tienen un impacto importante en los ingresos de la industria debido a sus bajos costos unitarios. Los costos más bajos les permiten ofrecer tarifas económicas que, a su vez, permiten a los clientes sensibles al precio volar o cambiar de aerolíneas tradicionales a aerolíneas de bajo costo. En los últimos años, hemos visto interés en el desarrollo del modelo de bajo costo en toda América Latina. Por ejemplo, Sky Airline y JetSmart son los principales competidores en los mercados chileno y peruano y ambos tienen modelos de negocios de bajo costo. En 2024, JetSmart expandió aún más su presencia en la región al ingresar al mercado doméstico en Colombia, un paso adelante en su estrategia de crecimiento e intensificar la competencia con las aerolíneas locales. Avianca también ha adaptado su modelo de negocios incorporando elementos de una aerolínea de bajo costo, al tiempo que conserva su red, programa de fidelización y asociaciones estratégicas. Además, algunas aerolíneas han seguido estrategias de consolidación a través de alianzas o fusiones con aerolíneas tradicionales. Los ejemplos incluyen la creación de Abra Group (una asociación entre Avianca y Gol), la adquisición por parte de American Airlines de una participación minoritaria en

JetSmart en diciembre de 2022 y la reciente firma de un memorando de entendimiento no vinculante entre Abra Group y Azul para explorar una posible fusión.

En el negocio de carga, empresas como Maersk, CMA CGM y MSC se han expandido al transporte aéreo, en parte debido a la pandemia de COVID-19 y la escasez de contenedores. CMA CGM y Air France-KLM lanzaron oficialmente su asociación estratégica de carga aérea a largo plazo en abril de 2023, combinando sus redes de carga complementarias y capacidad de carga. Sin embargo, esta asociación se terminó de mutuo acuerdo en enero de 2024, sin cambios en la participación del 9% de CMA CGM en Air France-KLM. Además, MSC Air Carga comenzó a operar en diciembre de 2022, con vuelos operados por Atlas Air. Estas consolidaciones, fusiones o nuevas alianzas podrían seguir apareciendo, aumentando la concentración y los niveles de competencia.

Además, como resultado del entorno competitivo, puede haber una mayor consolidación en la industria de las aerolíneas latinoamericana y mundial, ya sea por medio de adquisiciones, empresas conjuntas, asociaciones o alianzas estratégicas. No podemos predecir los efectos de una mayor consolidación en la industria. Además, la consolidación en la industria de las aerolíneas y los cambios en las alianzas internacionales seguirán afectando el panorama competitivo de la industria y pueden dar como resultado el desarrollo de aerolíneas y alianzas con mayores recursos financieros, redes globales más extensas y estructuras de costos reducidas.

**Algunos de nuestros competidores pueden recibir apoyo externo, lo que podría afectar negativamente**

**nuestra posición competitiva.**

Algunos de nuestros competidores pueden recibir apoyo de fuentes externas, como sus gobiernos nacionales, que pueden no estar disponibles para nosotros. El apoyo puede incluir, entre otros, subsidios, ayuda financiera o exenciones fiscales. Este apoyo podría colocar al grupo en desventaja competitiva y afectar negativamente las operaciones y el desempeño financiero. Por ejemplo, Aerolíneas Argentinas históricamente ha sido subsidiada por el gobierno. Además, durante la pandemia de COVID-19, algunos competidores en rutas de larga distancia (como American Airlines, Delta Air lines, Southwest, United y Airfrance-KLM) recibieron apoyo gubernamental. Más recientemente, en enero de 2025, Azul y Gol celebraron acuerdos con el gobierno brasileño para reducir sus deudas tributarias en aproximadamente un 42%. Este apoyo podría colocarnos en desventaja competitiva y afectar negativamente nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

**El negocio y los resultados de las operaciones del grupo podrían verse afectados negativamente si no logramos obtener y mantener rutas, accesos adecuados al aeropuerto, franjas horarias y otros permisos operacional.**

El negocio del grupo LATAM depende de nuestro acceso a rutas y aeropuertos clave. Los acuerdos bilaterales de aviación entre países, las leyes de cielos abiertos y las aprobaciones de aviación locales con frecuencia involucran consideraciones políticas y de otro tipo que están fuera de nuestro control. Las operaciones del grupo podrían verse limitadas por cualquier demora o incapacidad para obtener acceso a rutas o aeropuertos clave, incluyendo:





- limitaciones a nuestra capacidad para transportar más pasajeros;
- la imposición de restricciones a la capacidad de vuelo;
- la incapacidad de obtener o mantener derechos de ruta en los mercados locales o en virtud de acuerdos bilaterales; o
- la incapacidad de mantener nuestras franjas horarias existentes y obtener franjas horarias adicionales.

El grupo opera numerosas rutas internacionales sujetas a acuerdos bilaterales, así como vuelos nacionales en Chile, Perú, Brasil, Ecuador y Colombia, sujetos a las aprobaciones de rutas locales y acceso a aeropuertos. Véase el “Punto 4. Información sobre la Compañía—Descripción general del negocio—Regulación”.

No se puede garantizar que los acuerdos bilaterales existentes con los países en los que las empresas del grupo tienen su sede y los permisos de los gobiernos extranjeros seguirán vigentes. Una modificación, suspensión o revocación de uno o más acuerdos bilaterales podría tener un efecto adverso sustancial en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones. La suspensión de nuestro permiso para operar en ciertos aeropuertos, destinos o franjas horarias, o la imposición de otras sanciones también podría tener un efecto adverso sustancial en nuestro negocio. Un cambio en la administración de las leyes y regulaciones actuales o la adopción de nuevas leyes y regulaciones en cualquiera de los países en los que opera el grupo que restrinjan nuestras rutas, aeropuertos u otros accesos puede tener un efecto

adverso sustancial en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

**No se puede garantizar que en el futuro tengamos acceso a las instalaciones adecuadas y a los derechos de aterrizaje necesarios para lograr nuestros planes de expansión.**

Algunos aeropuertos a los que prestamos servicios actualmente o que planeamos prestar servicios en el futuro pueden tener limitaciones de capacidad e imponer diversas restricciones. Estas restricciones incluyen limitaciones en las franjas horarias de despegue y aterrizaje durante períodos específicos del día y restricciones en los niveles de ruido de las aeronaves. No podemos garantizar que nuestro grupo pueda asegurar una cantidad adecuada de franjas horarias, puertas y otras instalaciones en los aeropuertos para expandir nuestros servicios de acuerdo con nuestra estrategia de crecimiento. Además, los aeropuertos que actualmente no están sujetos a restricciones de capacidad pueden enfrentar tales restricciones en el futuro.

Además, las aerolíneas deben utilizar sus franjas horarias de manera regular y oportuna, o corren el riesgo de perderlas ante otras aerolíneas. Si las franjas horarias u otros recursos del aeropuerto no están disponibles o están restringidos de alguna manera, es posible que debamos modificar los horarios, alterar las rutas o reducir la utilización de las aeronaves. También es posible que las autoridades de aviación de los países donde opera nuestro grupo cambien las reglas para la asignación de franjas horarias de despegue y aterrizaje. Un ejemplo de esto es el aeropuerto de São Paulo (Congonhas), donde las franjas horarias que anteriormente operaba Avianca

Brasil fueron reasignadas principalmente a Azul en 2019, luego de que la Agência Nacional de Aviação Civil en Brasil (ANAC) aprobara nuevas reglas para la distribución de franjas horarias. Asimismo, el 7 de junio de 2022, la ANAC aprobó la Resolución N° 682, mediante la cual aprobó una nueva regulación para la coordinación aeroportuaria y definió las reglas para la asignación y monitoreo del uso de la infraestructura aeroportuaria mediante el uso de franjas horarias (por ejemplo, coordinación de horarios de llegada y salida) en aeropuertos coordinados. También actualizó los parámetros aplicables a los aeropuertos de Congonhas, Guarulhos (Aeropuerto Internacional Gobernador André Franco Montoro), Río de Janeiro (Aeropuerto Santos Dumont), Recife (Aeropuerto Internacional Gilberto Freyre) y Pampulha (Aeropuerto Carlos Drummond de Andrade). La ocurrencia de cualquiera de estos escenarios que involucren las operaciones el grupo LATAM podría tener un impacto financiero negativo en nuestro negocio.

En octubre de 2023, LATAM y JetSmart disputaron la asignación de frecuencias en la ruta Santiago-Lima. Durante un proceso de licitación pública realizado por la Junta de Aeronáutica Civil (JAC) de Chile, LATAM obtuvo 10 de las 13 frecuencias disponibles, mientras que Sky Airline obtuvo las tres restantes. JetSmart, que anteriormente operaba 14 frecuencias en esta ruta, perdió nueve de ellas en la licitación. JetSmart criticó el proceso, argumentando que la asignación favorecía a las aerolíneas con posiciones dominantes en el mercado y planteó preocupaciones sobre un posible acaparamiento de frecuencias. En respuesta, LATAM sostuvo que el hecho de que JetSmart no consiguiera frecuencias se debía a sus propias decisiones estratégicas y no al mecanismo

de licitación. La disputa fue presentada por JetSmart ante el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC), que, en enero de 2025, concluyó que el proceso de licitación no violaba las leyes antimonopolio y se apegaba a las regulaciones existentes.

Además, no podemos garantizar que los aeropuertos que no tienen restricciones actuales no las implementarán en el futuro, o que las restricciones existentes no se volverán más gravosas. Estas restricciones pueden limitar nuestra capacidad para seguir brindando servicios o expandir nuestras operaciones en estos aeropuertos.

**El grupo depende de alianzas estratégicas, relaciones comerciales y aprobaciones regulatorias para su crecimiento estratégico internacional, y su negocio podría verse afectado negativamente si cualquiera de estas se interrumpe o se vuelve inalcanzable.**

LATAM y sus filiales mantienen numerosas alianzas y relaciones comerciales en las jurisdicciones en las que operan. Estas alianzas permiten al grupo mejorar su red y ofrecer a los clientes servicios que de otro modo no estarían disponibles. Sin embargo, si alguna de estas alianzas o relaciones se deteriora, se termina o no proporciona los beneficios previstos, el negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones del grupo podrían verse afectados negativamente.

Además, los planes de crecimiento estratégico internacional del grupo dependen, en parte, de la obtención de las aprobaciones regulatorias en los países donde pretende expandir sus operaciones mediante acuerdos comerciales conjuntos. Existe el riesgo de que el grupo no obtenga las aprobaciones



necesarias, mientras que sus competidores sí podrían hacerlo, lo que les permitiría competir por rutas clave y potencialmente erosionar la participación de mercado del grupo. Esto podría afectar negativamente la capacidad del grupo para lograr sus objetivos de crecimiento y sus resultados financieros. No se pueden dar garantías sobre los beneficios, si los hubiera, que podrían derivarse de dichos acuerdos.

**El hecho de no implementar con éxito la estrategia del grupo o de no adaptar dicha estrategia a la situación económica actual podría perjudicar el negocio del grupo.**

Hemos desarrollado un plan estratégico centrado en conectar a América Latina consigo misma y con el mundo a través de una red de transporte de pasajeros y carga. Nuestra estrategia se basa en brindar experiencias inigualables a nuestros clientes, fomentar la sostenibilidad e impulsar la innovación, todo ello manteniendo un equilibrio entre el crecimiento económico, la eficiencia operativa, el cuidado del medio ambiente y el bienestar social.

Para alcanzar estos objetivos, nos centramos en ofrecer una amplia red de rutas que combina precios competitivos con una conectividad perfecta en todo el continente americano y más allá. Nuestro enfoque integra la segmentación de pasajeros y los servicios personalizados, garantizando la accesibilidad para un público más amplio y cumpliendo al mismo tiempo con las expectativas de los clientes premium. La satisfacción del cliente sigue siendo el centro de nuestros esfuerzos, respaldada por soluciones digitales de vanguardia que crean una experiencia de viaje segura y confiable.

Además, estamos comprometidos con la sostenibilidad y la responsabilidad social, integrando prácticas ambientales y sociales en nuestras operaciones. Reconocidos a nivel mundial, incluida la inclusión en el Índice de Sostenibilidad Dow Jones, lideramos los esfuerzos en gestión ambiental, cambio climático y economía circular, asegurando un impacto positivo en las regiones en las que operamos.

Las dificultades en la implementación de nuestra estrategia podrían afectar negativamente el negocio y los resultados operativos del grupo.

**el grupo LATAM puede experimentar dificultades para encontrar, capacitar y retener empleados, lo que puede generar mayores costos y perjudicar nuestra capacidad para ejecutar la estrategia e implementar iniciativas operativas.**

La industria de las aerolíneas es intensiva en mano de obra. Empleamos a una gran cantidad de pilotos, asistentes de vuelo, técnicos de mantenimiento y otro personal operacional y administrativo, como personal especializado en tecnología. La industria de las aerolíneas ha experimentado, de vez en cuando, una escasez de personal calificado, especialmente pilotos y técnicos de mantenimiento, que se ha intensificado un poco durante la fase de recuperación del tráfico aéreo después del pico de la pandemia. Si la rotación de empleados, en particular de pilotos y técnicos de mantenimiento, aumenta drásticamente, nuestros costos de capacitación serán significativamente más altos. el grupo LATAM no puede asegurar que podrá reclutar, capacitar y retener a los gerentes, pilotos, técnicos y otros empleados calificados que se necesitan para continuar con las operaciones actuales o reemplazar a los empleados que se van.

Un aumento en la rotación o la falta de reclutamiento, capacitación y retención de empleados calificados a un costo razonable podría afectar materialmente de manera adversa el negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones. Una pérdida de personal clave o una erosión material de la moral de los empleados podría perjudicar la capacidad de ejecutar la estrategia e implementar iniciativas operativas, lo que afectaría negativamente al grupo.

**Si perdemos altos directivos y otros empleados clave y no son reemplazados por personas con habilidades comparables, o si no logramos mantener la cultura de nuestra empresa, nuestro negocio y los resultados de nuestras operaciones podrían verse afectados materialmente de manera adversa.**

Dependemos de la experiencia y el conocimiento de la industria de nuestros ejecutivos y otros empleados clave para diseñar y ejecutar nuestros planes de negocios. Si experimentamos una rotación sustancial en nuestro liderazgo y otros empleados clave y no podemos reemplazar a estas personas con habilidades comparables, o si no logramos mantener la cultura de nuestra Compañía, nuestro desempeño podría verse afectado de manera adversa y material. Además, es posible que no podamos atraer y retener personal calificado adicional de alta gerencia y otro personal clave según sea necesario en el futuro.

**Nuestro negocio puede experimentar consecuencias adversas debido a acciones colectivas de empleados el grupo LATAM o de empleados de terceros, incluidas interrupciones por huelgas u otras acciones relacionadas con el trabajo.**

Al 31 de diciembre de 2024, aproximadamente el

46% de los empleados del grupo, incluyendo personal administrativo, tripulantes de cabina, auxiliares de vuelo, pilotos y técnicos de mantenimiento, son miembros de sindicatos y tienen contratos y convenios colectivos de trabajo que vencen periódicamente. El negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones podrían verse afectados de manera adversa y sustancial por la falta de acuerdo con cualquier sindicato que represente a dichos empleados o por un acuerdo con un sindicato que contenga términos que no estén en línea con las expectativas o que impidan al grupo competir de manera efectiva con otras aerolíneas. Para obtener más información sobre los sindicatos que representan a los empleados en cada país en el que opera el grupo y donde hemos establecido convenios colectivos de trabajo, consulte el “Punto 6. Directores, Alta Gerencia y Empleados—Empleados—Relaciones Laborales”.

Ciertos grupos de empleados, como pilotos, auxiliares de vuelo, mecánicos y nuestro personal aeroportuario, tienen habilidades altamente especializadas. En consecuencia, las acciones de estos grupos, como huelgas, paros o paros, podrían perturbar gravemente las operaciones y afectar negativamente nuestro desempeño operacional y financiero, así como nuestra imagen.

Una huelga, una interrupción o paro laboral o cualquier disputa prolongada con empleados representados por cualquiera de estos sindicatos podría tener un impacto adverso en las operaciones. Estos riesgos suelen verse exacerbados durante los períodos de renegociación con los sindicatos, que suelen ocurrir cada dos a cuatro años según la jurisdicción y el sindicato. Cualquier acuerdo de negociación



colectiva renegociado podría incluir aumentos salariales significativos y un consiguiente aumento de nuestros gastos operacional. Si no se llega a un acuerdo durante las negociaciones con los sindicatos, es posible que debamos iniciar procedimientos de arbitraje, utilizar recursos financieros y de gestión y, potencialmente, aceptar términos que sean menos favorables para nosotros que nuestros acuerdos existentes. Los empleados que actualmente no son miembros de sindicatos también pueden formar nuevos sindicatos que puedan buscar más aumentos salariales o beneficios.

Además de las acciones de los empleados el grupo LATAM las disputas laborales que involucren a empleados de terceros también podrían afectar nuestras operaciones. Por ejemplo:

El 12 de septiembre de 2024, los trabajadores del Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago, Chile, iniciaron una huelga tras el fracaso de las negociaciones con el concesionario del aeropuerto, Nuevo Pudahuel. La huelga duró un día y los trabajadores solicitaron principalmente ajustes salariales y un aumento de las dietas. Los trabajadores y Nuevo Pudahuel lograron llegar a un acuerdo al día siguiente.

El 9 de octubre de 2024, los controladores aéreos empleados por NAV Brasil planearon una huelga nacional para exigir un reajuste salarial del 8,5%. Aunque la huelga estaba prevista para un día, fue cancelada tras una decisión judicial del Tribunal Superior del Trabajo, que impuso fuertes multas por cualquier interrupción. El incidente intensificó las tensiones laborales en el sector de la aviación brasileña.

El 15 de noviembre de 2024, los empleados de la Dirección General de Aviación Civil (“DGAC”) de Chile iniciaron una huelga nacional indefinida por el impago de bonificaciones. La huelga duró tres días antes de que se reanudaran las negociaciones, lo que provocó retrasos y cancelaciones generalizados en los aeropuertos chilenos. La interrupción afectó significativamente a las operaciones de vuelo y acentuó los conflictos laborales en curso en la región.

Si bien el grupo LATAM ha establecido protocolos para gestionar este tipo de situaciones, no hay garantía de que siempre podamos llegar a acuerdos mutuamente beneficiosos en futuras disputas con empleados, sindicatos o terceros. Cualquier disputa o interrupción prolongada podría afectar materialmente nuestras operaciones, desempeño financiero y posición en el mercado.

**Dependemos de mantener una alta tasa de utilización de aeronaves para aumentar nuestros ingresos y absorber nuestros costos fijos, lo que nos hace especialmente vulnerables a los retrasos.**

En general, un elemento clave de nuestra estrategia es mantener una alta tasa de utilización diaria de aeronaves, que mide la cantidad de horas que utilizamos nuestras aeronaves por día. Una alta tasa de utilización diaria de aeronaves nos permite maximizar la cantidad de ingresos que generamos de nuestras aeronaves y absorber los costos fijos asociados con nuestra flota, y se logra, en parte, reduciendo los tiempos de escala en los aeropuertos y desarrollando horarios que nos permitan aumentar el promedio de horas de vuelo por día. Nuestra tasa de utilización de aeronaves podría verse afectada negativamente por una serie de factores diferentes

que están fuera de nuestro control, incluidos el tráfico aéreo y la congestión aeroportuaria, las condiciones climáticas adversas, el mantenimiento imprevisto y las demoras de los proveedores de servicios externos en cuestiones como el abastecimiento de combustible, el servicio de comidas y la asistencia en tierra. Si las aeronaves se retrasan con respecto a los horarios, las demoras resultantes podrían causar una interrupción en nuestro desempeño operacional y tener un impacto financiero en nuestros resultados.

**Nuestras operaciones están sujetas a fluctuaciones en el suministro y el costo del jet fuel, lo que podría afectar negativamente nuestro negocio.**

El aumento de los precios del jet fuel podría tener un efecto materialmente adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones. Los costos del combustible para aviones han representado históricamente una cantidad significativa de nuestros gastos operacional y representaron el 34,5 % de nuestros costos totales de ventas en 2024. Para obtener información adicional, consulte el “Punto 11. Divulgaciones cuantitativas y cualitativas sobre el riesgo de mercado: riesgo de fluctuaciones en los precios del combustible”. Tanto el costo como la disponibilidad del combustible están sujetos a muchos factores y eventos económicos y políticos que no podemos controlar ni predecir, incluidas las circunstancias políticas y económicas internacionales, como la inestabilidad política en los principales países exportadores de petróleo.

Cualquier escasez de suministro de combustible podría resultar en precios más altos o reducciones en los servicios aéreos programados. En agosto de 2024, una falla eléctrica en la refinería de Ecopetrol

(la empresa estatal de Colombia) en Cartagena causó una escasez significativa de combustible de aviación. Este evento específico provocó desafíos operativos, incluidas cancelaciones de vuelos en los principales aeropuertos, ya que las aerolíneas luchaban por gestionar la oferta reducida. Ecopetrol implementó medidas de contingencia para abordar esta escasez, incluida la importación de combustible de aviación, pero las restricciones de suministro persistieron durante semanas, lo que subraya la vulnerabilidad de las operaciones de las aerolíneas a tales interrupciones.

Otros factores, como los déficits de producción de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (“OPEP”), las perturbaciones provocadas por fenómenos meteorológicos severos o desastres naturales, las acciones laborales (por ejemplo, la huelga de camioneros de 2018 en Brasil) o los conflictos geopolíticos como los disturbios en Oriente Medio o el conflicto en Ucrania, podrían afectar de manera similar los precios y la disponibilidad del combustible.

No podemos garantizar que podamos compensar cualquier aumento en el precio del combustible. Además, los precios más bajos del combustible pueden resultar en tarifas más bajas a través de la reducción o eliminación de los recargos por combustible. Hemos celebrado acuerdos de cobertura de combustible, pero no podemos garantizar que dichos acuerdos sean adecuados para protegernos de un aumento en los precios del combustible en el futuro cercano o en el largo plazo. Consulte el “Punto 11. Divulgaciones cuantitativas y cualitativas sobre el riesgo de mercado: riesgo de fluctuaciones en los precios del combustible”.



**Estamos expuestos a aumentos en las tarifas de aterrizaje y otros cargos por servicios aeroportuarios que podrían afectar negativamente nuestros márgenes y nuestra posición competitiva.**

El grupo debe pagar tasas a los operadores aeroportuarios por el uso de sus instalaciones. Cualquier aumento sustancial de las tasas aeroportuarias, incluyendo las del Aeropuerto Internacional de Guarulhos en São Paulo, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en Lima o el Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez en Santiago, entre otros, podría tener un impacto negativo sustancial en nuestros resultados operativos. Los impuestos a los Pasajeros y las tasas aeroportuarias han aumentado sustancialmente en los últimos años. No podemos asegurar que los aeropuertos en los que opera el grupo no aumentarán o mantendrán altos los impuestos a los pasajeros y las tasas por servicio en el futuro. Cualquier aumento de este tipo podría tener un efecto adverso en nuestra situación financiera y en nuestros resultados operativos.

**Una parte importante de nuestros ingresos por carga proviene de relativamente unos pocos tipos de productos y pueden verse afectados por eventos que afecten su producción, comercio o demanda.**

La demanda de carga del grupo, especialmente de los exportadores latinoamericanos, se concentra en un pequeño número de categorías de productos, como las exportaciones de pescado, mariscos y frutas de Chile, espárragos de Perú y flores frescas de Ecuador y Colombia. De manera similar, los mercados de importación desempeñan un papel clave en nuestras operaciones de carga, ya que la demanda de productos como bienes manufacturados, autopartes, productos

farmacéuticos y equipos tecnológicos impulsa el tráfico de carga entrante a América Latina.

Los eventos que afecten negativamente la producción, el comercio o la demanda de estos bienes pueden afectar negativamente el volumen de bienes que se transportan y pueden tener un impacto significativo en los resultados de las operaciones. Las futuras medidas de protección comercial por parte de o contra los países para los que brindamos servicios de carga pueden tener un impacto en los volúmenes de tráfico de carga y afectar negativamente nuestros resultados financieros. Algunos de los productos de carga son sensibles a los tipos de cambio y, por lo tanto, los volúmenes de tráfico podrían verse afectados por la apreciación o depreciación de las monedas locales.

**Una acumulación de reembolsos de billetes podría tener un efecto adverso en nuestros resultados financieros.**

Si el grupo debe pagar una cantidad sustancial de reembolsos de boletos en efectivo, esto podría tener un efecto adverso en nuestros resultados financieros o posición de liquidez. Además, LATAM tiene acuerdos con instituciones financieras que procesan transacciones de tarjetas de crédito de clientes para la venta de viajes aéreos y otros servicios. Bajo ciertos acuerdos de procesamiento de tarjetas de crédito de LATAM, las instituciones financieras en ciertas circunstancias tienen el derecho de exigir que LATAM mantenga una reserva equivalente a una parte de las ventas anticipadas de boletos que han sido procesadas por esa institución financiera, pero para las cuales LATAM aún no ha proporcionado el servicio (es decir, transporte aéreo). Dichas instituciones financieras

pueden requerir que se establezcan reservas de efectivo u otras garantías o que se retengan los pagos relacionados con las cuentas por cobrar que se deben cobrar. Los reembolsos reducen nuestra liquidez y nos ponen en riesgo de activar los convenios de liquidez en estos acuerdos de procesamiento y, al hacerlo, podrían obligarnos a depositar garantías en efectivo con las compañías de tarjetas de crédito para las ventas anticipadas de boletos.

**Si no podemos incorporar aeronaves arrendadas, incluidos tanto arrendamientos operacional como arrendamientos financieros, a la flota a tasas y términos aceptables en el futuro, nuestro negocio podría verse afectado negativamente.**

Una gran parte de la flota de aeronaves está sujeta a contratos de arrendamiento a largo plazo, incluidos los arrendamientos operacional y financieros. Estos arrendamientos suelen tener una duración de entre 8 y 12 años a partir de la fecha de ejecución. Es posible que nos enfrentemos a una mayor competencia por las aeronaves arrendadas o a una oferta limitada de ellas, lo que dificulta la negociación en términos competitivos al vencimiento de los arrendamientos actuales o el arrendamiento de la capacidad adicional necesaria para el nivel de operaciones previsto. Si nos vemos obligados a pagar tarifas de arrendamiento más altas, ya sea por arrendamientos operacional o financieros, en el futuro para mantener nuestra capacidad y la cantidad de aeronaves en la flota, nuestra rentabilidad podría verse afectada negativamente.

**Los aumentos en los costos de seguros y/o reducciones significativas en la cobertura podrían dañar nuestra condición financiera y los resultados de nuestras operaciones.**

Los acontecimientos importantes que afecten a la industria de seguros de aviación (como ataques terroristas, accidentes o caídas de aviones y epidemias de salud y las restricciones de viaje generalizadas impuestas por los gobiernos) pueden dar lugar a aumentos significativos de las primas de seguros de las aerolíneas y/o reducciones relevantes de la cobertura de seguros. Aumentos adicionales en los costos de seguros y/o reducciones en la cobertura de seguros disponible podrían tener un impacto material en nuestros resultados financieros, cambiar la estrategia de seguros y también aumentar el riesgo de pérdidas no cubiertas.

**Los aumentos en nuestros costos laborales, que constituyen una parte sustancial de nuestros gastos operacional totales, podrían afectar directamente nuestras ganancias.**

Los costos laborales constituyen un porcentaje significativo de nuestro costo total de ventas (15,1 % en 2024) y, en ocasiones, durante nuestra historia operacional hemos experimentado presiones para aumentar los salarios y los beneficios de nuestros empleados. Un aumento significativo de nuestros costos laborales podría resultar en una reducción sustancial de nuestras ganancias.

**Nos enfrentamos a riesgos de reputación relacionados con el uso de las redes sociales.**

el grupo LATAM utiliza frecuentemente plataformas de redes sociales como herramientas de marketing. Estas plataformas proporcionan el grupo LATAM, así como a las personas, acceso a una amplia audiencia de consumidores y otras personas interesadas. Los comentarios negativos sobre el grupo LATAM



o los productos que vende pueden publicarse en plataformas de redes sociales y dispositivos similares en cualquier momento y pueden ser adversos para la reputación o el negocio del grupo LATAM. Además, como las leyes, regulaciones y los términos de servicio de las diferentes plataformas evolucionan rápidamente para regir el uso de las redes sociales, el incumplimiento por parte el grupo LATAM, sus empleados o terceros que actúen en nombre del grupo LATAM de las leyes y regulaciones aplicables en el uso de estas plataformas y dispositivos podría afectar negativamente el negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones del grupo LATAM o exponerlo a multas u otras sanciones.

**Nos enfrentamos a riesgos reputacionales relacionados con la desinformación y la información errónea**

La proliferación de contenido falso o engañoso puede utilizarse como mecanismo para sembrar dudas entre el público en general y empañar la imagen de los productos y servicios extranjeros. La desinformación o información errónea sobre el grupo LATAM o los productos que vende puede afectar su reputación y las relaciones con los clientes. La difusión de noticias falsas o maliciosas podría generar percepciones negativas sobre la seguridad, la calidad del servicio o las prácticas ambientales del grupo LATAM, debilitando la confianza de los consumidores en las operaciones del grupo. Adicionalmente, las críticas amplificadas a través de las redes sociales y plataformas digitales podrían dañar la marca, especialmente en mercados sensibles o durante crisis específicas. Más aún, la difusión de dicha información podría (i) crear mayores costos de gestión de crisis para LATAM, ya que el grupo necesitaría recursos dedicados para monitorear y contrarrestar la desinformación en tiempo real,

(ii) influir en el comportamiento de los clientes, reduciendo la demanda de vuelos o afectando la preferencia por la aerolínea sobre los competidores, y (iii) crear tensiones con los empleados o sindicatos, impactando el ambiente de trabajo y obstaculizando las negociaciones colectivas.

**Riesgos operativos y de seguridad**

Dependemos de un número limitado de proveedores para determinadas piezas de aeronaves y motores. el grupo LATAM vuela y depende de aeronaves Airbus y Boeing, y nuestro negocio podría verse afectado negativamente si no recibimos las entregas oportunas de aeronaves, si las aeronaves de estos proveedores dejan de estar disponibles o si el público desarrolla una percepción negativa de las aeronaves que utilizamos en nuestras operaciones.

Dependemos de un número limitado de proveedores de aeronaves, motores de aeronaves y muchas partes de aeronaves y motores. Como resultado, somos vulnerables a problemas asociados con el suministro de dichas aeronaves, partes y motores, incluidos defectos de diseño, problemas mecánicos, cumplimiento contractual por parte de los proveedores o percepción adversa por parte del público que daría lugar a requisitos de mantenimiento no programados, a la evasión de los clientes o a acciones de las autoridades de aviación que resultarían en la incapacidad de operar nuestras aeronaves. Durante el año 2024, los principales proveedores del grupo LATAM fueron los fabricantes de aeronaves Airbus y Boeing.

Además de Airbus y Boeing, el grupo LATAM cuenta con otros proveedores, principalmente relacionados

con accesorios, repuestos y componentes de aeronaves, entre los que se incluyen Pratt & Whitney Canada, MTU Maintenance, Rolls-Royce, General Electric Commercial Aviation Services Ltd., General Electric Celma, General Electric Engines Service, CMF International y Honeywell, entre otros.

Al 31 de diciembre de 2024, el grupo LATAM contaba con una flota total de 270 aeronaves Airbus y 77 Boeing (4 de estas aeronaves son activos no corrientes clasificados como mantenidos para la venta). Los riesgos relacionados con Airbus y Boeing incluyen:

- nuestra falla o incapacidad para obtener aeronaves Airbus o Boeing, piezas o servicios de soporte relacionados de manera oportuna debido a la alta demanda, retrasos en la entrega de aeronaves u otros factores;
- la interrupción del servicio de la flota como resultado de requisitos de mantenimiento no programados o imprevistos para estas aeronaves;
- la emisión por parte de las autoridades aeronáuticas chilenas u otras de directivas que restrinjan o prohíban el uso de nuestras aeronaves Airbus o Boeing, o que requieran inspecciones y mantenimiento que consumen mucho tiempo;
- percepción pública adversa de un fabricante como resultado de preocupaciones de seguridad, publicidad negativa u otros problemas, ya sean reales o percibidos, en caso de accidente;
- retrasos entre el momento en que nos damos cuenta de la necesidad de una nueva aeronave y el tiempo que nos lleva organizar que Airbus y Boeing

o un proveedor externo entreguen esta aeronave; o

- el retraso, por cualquier motivo, en la conclusión de proyectos de mejora de la cabina que pudieran dar lugar a la indisponibilidad de la aeronave durante un determinado período de tiempo.

La pandemia de COVID-19 y su impacto en la industria de la aviación, junto con los consiguientes desafíos en la cadena de suministro global que enfrentaron los fabricantes y distribuidores, dieron como resultado una escasez generalizada de aeronaves y retrasos en las entregas programadas. En consecuencia, el período de espera para obtener nuevas aeronaves, así como el tiempo entre un nuevo pedido y su entrega, se hicieron más largos, lo que afectó tanto a Airbus como a Boeing, así como el grupo LATAM.

El 25 de julio de 2023, Pratt & Whitney reveló un problema de contaminación por metales en polvo que afectaba a los motores PW1100 GTF, que impulsan los aviones de la familia Airbus Neo. Al 31 de diciembre de 2024, el grupo LATAM informó que tenía 44 aviones de la familia Airbus Neo en su flota (aproximadamente el 13% de la flota total). El número total de AOG (aviones en tierra) que afectan las operaciones del grupo LATAM es una fracción de este número y dependerá del tiempo de respuesta de la inspección del taller y la reparación del motor, y del nivel de ciclos que tengan los motores. Estas interrupciones operativas resultantes de la escasez de motores de Pratt & Whitney, junto con las posibles reducciones en el tráfico aéreo, podrían tener un efecto adverso en nuestro negocio, resultados operativos y situación financiera. Nuestro negocio también podría verse afectado materialmente de manera adversa si los pasajeros evitan volar en nuestros aviones



debido a una percepción adversa de la fabricación de aviones, ya sea por preocupaciones de seguridad u otros problemas, reales o percibidos, o en caso de un accidente que involucre a dichos aviones o sus motores.

Además, durante 2024 Rolls-Royce experimentó retrasos en el mantenimiento de los motores utilizados en el avión Boeing 787-9. Estos retrasos intensificaron los desafíos operativos que enfrentan las aerolíneas, incluido el grupo LATAM, mientras enfrentan las disrupciones causadas por la escasez de motores.

Al 31 de diciembre de 2024, LATAM ha encontrado el apoyo tanto de Pratt & Whitney como de Rolls-Royce, quienes, junto a la compañía, están explorando soluciones a las dificultades mecánicas mencionadas.

Si bien LATAM se encuentra actualmente abordando las dificultades mecánicas mencionadas anteriormente con el apoyo de Pratt & Whitney y Rolls-Royce, la ocurrencia de uno o más de los factores mencionados anteriormente podría restringir nuestra capacidad de utilizar aeronaves para generar ganancias, responder a mayores demandas o podría limitar nuestras operaciones y afectar negativamente nuestro negocio.

**Problemas con los sistemas de control de tráfico aéreo u otras fallas técnicas podrían interrumpir nuestras operaciones y tener un efecto adverso material en nuestro negocio.**

Las operaciones, incluida la capacidad de prestar servicios a los clientes, dependen del funcionamiento eficaz de los equipos, incluidas las aeronaves, los sistemas de mantenimiento y los sistemas de

reserva. Las operaciones también dependen del funcionamiento eficaz de los sistemas de control del tráfico aéreo nacional e internacional y de la infraestructura de control del tráfico aéreo por parte de las autoridades correspondientes en los mercados en los que opera el grupo. Las fallas de los equipos, la escasez de personal, los problemas de control del tráfico aéreo y otros factores que podrían interrumpir las operaciones podrían afectar negativamente nuestros resultados financieros, así como nuestra reputación.

**Las pérdidas y responsabilidades en caso de un accidente que involucre a una o más de nuestras aeronaves podrían afectar materialmente nuestro negocio.**

Estamos expuestos a posibles pérdidas catastróficas en caso de accidente aéreo, incidente terrorista o cualquier otro evento similar. No se puede garantizar que, como resultado de un accidente aéreo o incidente significativo:

- No necesitaremos aumentar nuestra cobertura de seguros;
- Nuestras primas de seguros no aumentarán significativamente;
- Nuestra cobertura de seguro cubrirá completamente todas nuestras responsabilidades; y
- No nos veremos obligados a soportar pérdidas sustanciales.

Las reclamaciones sustanciales resultantes de un accidente o incidente significativo que excedan la

cobertura de nuestro seguro relacionado podrían tener un efecto adverso sustancial en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones. Además, cualquier accidente de aviación, incluso cuando esté asegurado a todo riesgo, podría causar la percepción negativa del público de que nuestras operaciones o aeronaves son menos seguras o confiables que las operadas por otras aerolíneas u otros operadores de vuelo, lo que podría tener un efecto adverso sustancial en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

El 18 de noviembre de 2022, LATAM Airlines Perú informó que durante el despegue del vuelo LA 2213 en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de Lima, un camión de bomberos ingresó a la pista mientras realizaba un simulacro de emergencia y colisionó con su aeronave. Posteriormente, las autoridades confirmaron la muerte de tres bomberos que se encontraban en el camión de bomberos que impactó la aeronave. No hubo víctimas fatales entre los 102 pasajeros y 6 tripulantes de la aeronave. Según el informe final de la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación (“CIAA”) emitido en septiembre de 2023, esta cadena de eventos se originó por la inadecuada planificación y coordinación del operador del aeropuerto, así como por la falta de uso de la comunicación y fraseología estandarizada de la Organización de Aviación Civil Internacional (“OACI”). Los daños a la aeronave por este evento fueron cubiertos por las pólizas de seguros de LATAM.

De manera similar, el 11 de marzo de 2024, LATAM sufrió otro incidente relacionado con el vuelo LA800, que operaba desde Sídney a Auckland. El avión Boeing 787-9 tuvo una dificultad técnica grave aproximadamente una hora antes de aterrizar, lo que

provocó una caída abrupta de altitud. Este movimiento inesperado provocó lesiones entre diez pasajeros y tres tripulantes. No hubo víctimas mortales entre los 263 pasajeros y nueve tripulantes de la aeronave. El incidente fue causado por un problema técnico dentro de la aeronave, que una investigación posterior sugirió que fue causado por un asistente de vuelo que podría haber activado inadvertidamente un interruptor en un asiento de la cabina. Desde entonces, la Compañía ha estado trabajando en estrecha colaboración con las autoridades de seguridad aérea para evitar futuros incidentes. Las pólizas de seguro de LATAM cubrieron el tratamiento médico de los pasajeros y la tripulación lesionados y los costos de reparación asociados con el incidente.

**Los problemas técnicos y operativos prolongados con la infraestructura aeroportuaria en las ciudades donde tenemos una presencia significativa pueden tener un efecto adverso material en nuestras operaciones.**

Nuestras operaciones y estrategia de crecimiento dependen de las instalaciones e infraestructura de aeropuertos clave, incluidos el Aeropuerto Internacional de Santiago, los Aeropuertos Internacionales de Guarulhos y Congonhas de São Paulo, el Aeropuerto Internacional de Brasilia, el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá y el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de Lima.

El Aeropuerto Internacional de Santiago inauguró su nueva Terminal Internacional, denominada Terminal 2, a fines de febrero de 2022. La nueva terminal redujo en un 50% los mostradores de check-in asistido, lo que representa un desafío para las aerolíneas ya que las obliga a implementar modelos de autoservicio.



El Aeropuerto Internacional de Santiago ha logrado avances significativos en sus planes de remodelación de la Terminal 1, que se están llevando a cabo en dos fases (este y oeste). Durante la fase inicial de la remodelación de la Terminal 1, LATAM mantuvo y concentró efectivamente las operaciones en el sector este, utilizando las instalaciones existentes. En agosto de 2024, el concesionario comenzó la segunda fase de la remodelación, trasladando toda la operación de la terminal nacional al sector oeste. Esta transición ha resultado en algunos impactos en el uso de las instalaciones por parte de LATAM, lo que ha provocado desafíos operativos, incluidos tiempos de procesamiento más prolongados para los pasajeros. Todo el proyecto de remodelación de la Terminal 1 está en marcha y está programado para completarse en agosto de 2025, como se planeó inicialmente.

La renovación y ampliación del Aeropuerto Internacional Diego Aracena de Iquique, en Chile, ha finalizado con éxito, mejorando significativamente su infraestructura. La modernización incluyó la ampliación de la terminal de pasajeros, mejoras en las zonas de embarque y desembarque y la instalación de sistemas de manipulación de equipaje de última generación. De manera similar, el Aeropuerto Internacional Chacalluta de Arica concluyó su renovación en diciembre de 2024. El proyecto duplicó el tamaño de la terminal a 12.184 m<sup>2</sup> e introdujo mejoras, como la incorporación de cinco puentes de embarque, una nueva torre de control, áreas ampliadas para el retiro de equipaje y mostradores adicionales para las aerolíneas.

Además, hay otros cuatro proyectos en marcha en Chile, principalmente enfocados en ampliación y renovación, que se espera que concluyan entre 2025

y 2026: el Aeropuerto de Balmaceda, el Aeropuerto de Calama, el Aeropuerto Internacional La Florida y el Aeropuerto Internacional Presidente Carlos Ibáñez del Campo.

En Perú, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en Lima sigue enfrentando desafíos con una capacidad de crecimiento limitada en la infraestructura del lado aire, incluyendo la pista, la plataforma y las áreas de estacionamiento, así como el hacinamiento dentro de la terminal. El concesionario del aeropuerto se encuentra en las etapas finales de construcción de una segunda pista y una nueva terminal. Si bien se planeó inicialmente que estas instalaciones estuvieran terminadas a fines de enero de 2025, su apertura ha sido reprogramada para el 30 de marzo de 2025. Cualquier retraso o limitación adicional derivada de la construcción en curso podría afectar negativamente nuestras operaciones, obstaculizar el potencial de crecimiento y afectar nuestra competitividad tanto en Perú como en la región en general.

Por otro lado, el aeropuerto de Jaén y el aeropuerto de Jauja en Perú siguen enfrentando desafíos debido a problemas de infraestructura de pista, que anteriormente llevaron a interrupciones operativas y cancelaciones de vuelos. En respuesta, el gobierno peruano inició intervenciones urgentes en 2023 para abordar estas preocupaciones. En el aeropuerto de Jaén, las operaciones se suspendieron varias veces en 2023 debido a las malas condiciones de la pista, lo que llevó al anuncio de un cronograma de rehabilitación de la pista y un proyecto de mejora de la terminal. Sin embargo, las obras aún están en curso y no se ha confirmado una fecha oficial de finalización, lo que deja al aeropuerto con una capacidad operativa limitada. De manera similar, en el aeropuerto de

Jauja, se iniciaron obras de renovación y mejora de la pista con el objetivo de mejorar la seguridad y acomodar aeronaves más grandes. Se espera que el proyecto esté terminado a mediados de 2025, según actualizaciones recientes del gobierno. Si bien estos esfuerzos reflejan el compromiso del gobierno de mejorar los aeropuertos regionales, los retrasos y la construcción en curso continúan afectando los horarios de vuelo y la conectividad en la región.

Los aeropuertos brasileños, como los aeropuertos internacionales de Brasilia y São Paulo (Guarulhos), han limitado el número de franjas horarias de despegue y aterrizaje por día debido a limitaciones de infraestructura. Cualquier condición que impida o retrase nuestro acceso a aeropuertos o rutas que son vitales para nuestra estrategia, o nuestra capacidad de mantener nuestras franjas horarias existentes y obtener franjas horarias adicionales, podría afectar negativamente de manera sustancial nuestras operaciones.

En 2022, en el marco del Programa de Concesiones Aeroportuarias del gobierno estatal de Brasil, se otorgaron nuevas concesiones a 15 aeropuertos. De ellos, ocho son operados por LATAM, incluido el Aeropuerto de Congonhas en el centro de São Paulo. El Programa de Concesiones facilita importantes inversiones en infraestructura, pero también implica un volumen sustancial de trabajo simultáneo. Durante los próximos cinco años, 29 de los 55 aeropuertos operados por el grupo LATAM en Brasil están programados para mejoras de infraestructura, lo que puede generar restricciones temporales y afectar nuestros ingresos.

En 2023, GRU Airport, concesionaria del aeropuerto

de Guarulhos, inició la fase final de la ampliación de su infraestructura tras los retrasos debido a la pandemia de COVID-19. El proyecto incluye la construcción de una nueva calle de salida rápida en la pista principal y calles de rodaje adicionales, así como planes para nuevos muelles y ampliaciones de la plataforma. La finalización está prevista entre 2025 y 2029, con inversiones adicionales de R\$ 1.400 millones requeridas en virtud del contrato de concesión ampliado aprobado por el Tribunal de Cuentas de la Unión (“TCU”).

En 2024, el gobierno brasileño anunció planes para construir o modernizar 100 aeropuertos en todo el país en los próximos cinco años. Hasta el momento, muchos de estos proyectos se encuentran en las etapas de planificación o construcción inicial, y algunas renovaciones ya están en marcha.

Si bien el grupo LATAM se encuentra coordinando y apoyando estrechamente a los concesionarios aeroportuarios, cualquier retraso en la finalización de las obras de remodelación o expansión en curso de cualquiera de los aeropuertos indicados anteriormente afectaría materialmente de manera adversa nuestras operaciones.

**Nuestro negocio puede verse afectado negativamente por una recesión en la industria aérea causada por eventos exógenos que afecten el comportamiento de viaje o aumenten los costos, como brotes de enfermedades, condiciones climáticas y desastres naturales, guerra o ataques terroristas.**

La demanda de transporte aéreo puede verse afectada negativamente por eventos exógenos, como epidemias (como el ébola y el zika) y pandemias (como la



pandemia de COVID-19), ataques terroristas, guerra o inestabilidad política y social. El aumento de las tensiones geopolíticas y las hostilidades en relación con el conflicto en Ucrania y en Oriente Medio, y las sanciones comerciales y monetarias que se han impuesto en relación con esos acontecimientos, han afectado, y podrían afectar significativamente, los precios y la demanda de petróleo a nivel mundial, han causado turbulencias en el sistema financiero mundial y han afectado negativamente a los viajes aéreos. Situaciones como estas podrían tener un impacto material en el negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones.

Tras un ataque terrorista perpetrado por Hamás en la Franja de Gaza el 7 de octubre de 2023, Israel declaró la guerra a Hamás y otras organizaciones terroristas en Gaza. Si bien se ha declarado un alto el fuego, la situación sigue siendo incierta y sujeta a cambios. El conflicto militar en curso en Israel y la región circundante, así como la estabilidad de cualquier alto el fuego y sus resultados a largo plazo, son altamente impredecibles. El conflicto israelí y cualquier ataque terrorista futuro o amenaza de ataque, ya sea que involucre o no a aeronaves comerciales, cualquier aumento de las hostilidades relacionadas con represalias contra organizaciones terroristas o de otro tipo y cualquier impacto económico relacionado podrían resultar en una disminución del tráfico de pasajeros y afectar material y negativamente el negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones.

Los ingresos de las aerolíneas dependen de la cantidad de pasajeros transportados, la tarifa pagada por cada pasajero y factores de servicio, como los horarios de salida y llegada de los vuelos. Durante períodos

de niebla, hielo, bajas temperaturas, tormentas u otras condiciones climáticas adversas o desastres naturales fuera de nuestro control, algunos o todos nuestros vuelos pueden cancelarse o retrasarse significativamente, lo que afecta e interrumpe nuestras operaciones y reduce la rentabilidad. El aumento de la frecuencia, la gravedad o la duración de las tormentas eléctricas, huracanes, tifones, inundaciones u otros eventos climáticos severos, incluidos los cambios en el clima global y el aumento de las temperaturas globales, podría resultar en un aumento de los retrasos y cancelaciones, las lesiones relacionadas con las turbulencias y el consumo de combustible para evitar dichas condiciones climáticas, cualquiera de los cuales podría resultar en pérdida de ingresos y mayores costos. Por ejemplo, en 2022, un avión de LATAM sufrió graves daños después de volar en medio de un clima tormentoso en la aproximación al aeropuerto de Asunción en Paraguay, y se vio obligado a realizar un aterrizaje de emergencia. En octubre de 2023, se produjeron importantes retrasos y cancelaciones debido a las fuertes condiciones climáticas en el aeropuerto de Guarulhos, Brasil. Asimismo, en febrero de 2024, los incendios forestales en Chile que afectaron la Región de Valparaíso y la Región de La Araucanía impactaron las operaciones de LATAM en el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez y en el Aeropuerto Internacional de La Araucanía, respectivamente, retrasando vuelos y aumentando los costos operacionales derivados de ciertas medidas de flexibilidad comercial otorgadas a los pasajeros afectados por los incendios.

Además, a principios de mayo de 2024, el Aeropuerto Internacional Salgado Filho en Porto Alegre, Brasil, sufrió inundaciones sin precedentes debido a las fuertes tormentas en la región. Las pistas y

terminales del aeropuerto quedaron sumergidas, lo que provocó una suspensión indefinida de todas las operaciones. Para mantener la conectividad, los vuelos comerciales se trasladaron temporalmente a la Base Aérea de Canoas, aproximadamente a 17 kilómetros al noreste de Porto Alegre. Después de extensos esfuerzos de recuperación, el aeropuerto reanudó parcialmente sus operaciones el 21 de octubre de 2024. LATAM Airlines Brasil comenzó a reanudar gradualmente los vuelos nacionales en octubre de 2024, asegurando la conectividad aérea esencial en Brasil. Para enero de 2025, el grupo LATAM había reintroducido los vuelos internacionales desde Porto Alegre a Lima y Santiago. Cabe destacar que el grupo LATAM no reportó ningún daño a sus aeronaves como resultado de las inundaciones. Sin embargo, tuvo impactos económicos significativos en las aerolíneas que operacional en la región. Por ejemplo, LATAM reportó una reducción de \$ 25 millones en su ingreso operacional en el segundo trimestre de 2024 como resultado de las inundaciones. Este evento pone de relieve la vulnerabilidad de la infraestructura crítica ante fenómenos meteorológicos extremos y resalta la necesidad de adoptar medidas de resiliencia mejoradas frente al cambio climático.

Además, los precios y suministros de combustible, que constituyen un costo significativo para nosotros, pueden aumentar como resultado de futuros ataques terroristas, un aumento general de las hostilidades o una reducción en la producción de combustible, voluntaria o no, por parte de los países productores de petróleo. Dichos aumentos pueden dar como resultado precios más altos de los boletos de avión y una menor demanda de viajes aéreos en general, lo que podría tener un efecto adverso en los ingresos y los resultados de las operaciones.

**Los impactos de una pandemia y los esfuerzos para mitigar la propagación de un virus pueden afectar negativamente el negocio, las operaciones y los resultados financieros del grupo.**

Una pandemia, como la COVID-19, y sus variantes pueden afectar negativamente las condiciones económicas mundiales, interrumpir las cadenas de suministro y afectar negativamente las operaciones de fabricación de aeronaves y reducir la disponibilidad de repuestos de aeronaves.

Existe la posibilidad de cambios en el comportamiento de los consumidores en el mediano y largo plazo como resultado de una pandemia y sus variantes que puedan generar impactos financieros adversos para LATAM. La pandemia de COVID-19 y el temor que la acompaña de brotes generalizados de enfermedades transmisibles redujeron materialmente la demanda y la disponibilidad de viajes aéreos en todo el mundo, lo que afectó materialmente nuestro negocio, operaciones y desempeño financiero.

Al cierre de 2023, nuestras operaciones en los mercados domésticos se recuperaron por completo, y el segmento internacional se recuperó por completo durante el primer trimestre de 2024. Si bien el segmento corporativo de LATAM está cerca de alcanzar los niveles de RPK previos a la pandemia, no podemos asegurar que una nueva pandemia o alguna de sus variantes no afecte el negocio en el futuro.

**Las interrupciones o violaciones de seguridad de nuestra infraestructura o sistemas de tecnología de la información podrían interferir con las operaciones, comprometer la información de pasajeros o empleados**



**y exponernos a responsabilidad, lo que puede afectar negativamente nuestro negocio y reputación.**

Un error tecnológico interno grave, una falla o un incidente de ciberseguridad que afecte a los sistemas alojados internamente en nuestros centros de datos, externamente en ubicaciones de terceros o proveedores de la nube, o una interrupción a gran escala en la infraestructura tecnológica de la que dependemos, como la energía, las telecomunicaciones o Internet, pueden interrumpir nuestra red tecnológica con un posible impacto en nuestras operaciones. Nuestros sistemas tecnológicos y los datos relacionados también pueden ser vulnerables a una variedad de fuentes de interrupción, incluidos desastres naturales, ataques terroristas, fallas de telecomunicaciones, virus informáticos, ataques cibernéticos, violaciones de seguridad en la cadena de suministro (proveedores) y otros problemas de seguridad. Estos sistemas incluyen nuestro sistema informático de reservas de aerolíneas, sistema de operaciones de vuelo, sistemas de telecomunicaciones, sitio web, cliente, aplicaciones de autoservicio ("apps"), sistemas de mantenimiento, quioscos de facturación, sistemas de entretenimiento a bordo y centros de datos.

En julio de 2024, una falla en una actualización de software de la plataforma CrowdStrike Falcon desencadenó una importante disrupción tecnológica global que afectó a múltiples industrias. Esta actualización, que se suponía que sería rutinaria, provocó interrupciones en los sistemas de Microsoft que afectaron a millones de dispositivos Windows. Como resultado, las aerolíneas, los bancos y los medios de comunicación experimentaron problemas importantes.

Si bien no se trató de un incidente de ciberseguridad, cabe destacar que durante este evento tecnológico, los equipos técnicos y de negocios del grupo LATAM implementaron rápidamente los protocolos establecidos para salvaguardar el entorno tecnológico, evitando exitosamente cualquier interrupción operacional en vuelos y sistemas críticos, por lo que la jornada finalizó con cero vuelos cancelados durante el tiempo que duró el evento.

Además, en vista del auge de la tecnología de inteligencia artificial generativa ("IA"), los sistemas de IA generativa tienen el potencial de crear contenido engañoso o dañino, como noticias falsas o deepfakes, que conducen a la desinformación y la manipulación. El uso indebido o la intención maliciosa de la IA generativa podrían representar una amenaza para nuestras operaciones y reputación.

Además, como parte de nuestras operaciones comerciales habituales, recopilamos y almacenamos datos confidenciales, incluida la información personal de nuestros clientes y empleados, y la información de nuestros socios comerciales. El funcionamiento seguro de las redes y los sistemas en los que se almacena, procesa y mantiene este tipo de información es fundamental para nuestras operaciones y estrategia comerciales. Es posible que terceros no autorizados intenten obtener acceso a nuestros sistemas o información mediante fraude, engaño o incidentes de ciberseguridad. El hardware o el software que desarrollamos o adquirimos puede contener defectos que podrían comprometer inesperadamente la seguridad de la información. La vulneración de nuestros sistemas tecnológicos que dé como resultado la pérdida, divulgación, apropiación indebida o acceso a la información de los clientes,

empleados o socios comerciales podría dar lugar a demandas o procedimientos legales, responsabilidad o sanciones reglamentarias en virtud de las leyes que protegen la privacidad de la información personal, interrupción de nuestras operaciones y daño a nuestra reputación, cualquiera de los cuales o todos ellos podrían afectar negativamente a nuestro negocio.

Hasta la fecha, no hemos experimentado ningún incidente importante relacionado con la ciberseguridad o nuestros sistemas de información. Cualquier incidente de este tipo podría dañar nuestra reputación y requerir que gastemos recursos sustanciales para remediar la situación, y por lo tanto podría tener un efecto adverso sustancial en nuestro negocio y los resultados de nuestras operaciones. Además, no podemos garantizar que los esfuerzos que hagamos para prevenir estos incidentes tengan éxito en evitar daños a nuestro negocio. Consulte el "Punto 16K. Ciberseguridad".

**Riesgos relacionados con la industria aérea y los países en los que opera el Grupo**

**Debido a que nuestro desempeño depende en gran medida de las condiciones económicas de los países en los que el grupo realiza negocios, las condiciones económicas negativas en esos países podrían afectar negativamente el negocio y los resultados de las operaciones del grupo y provocar que el precio de mercado de nuestras acciones ordinarias y ADS disminuya.**

La demanda de Pasajeros y carga es altamente cíclica y depende en gran medida del crecimiento económico global y local, las expectativas económicas y las variaciones del tipo de cambio, entre otros factores.

La ocurrencia de eventos similares en el futuro podría afectar negativamente a nuestro negocio. El grupo planea continuar expandiendo sus operaciones con base en América Latina, lo que significa que el desempeño seguirá dependiendo en gran medida de las condiciones económicas de la región.

Históricamente, los países latinoamericanos han experimentado inestabilidad económica, incluidos períodos desiguales de crecimiento económico, así como desaceleraciones significativas (por ejemplo, períodos de recesión económica grave, devaluación de la moneda, alta inflación e inestabilidad política). Nuestro negocio se ha visto afectado negativamente por estos factores y las condiciones económicas recesivas globales, que incluyen un crecimiento económico débil en Chile, recesiones en Brasil y Argentina, y un desempeño económico deficiente en ciertos países de mercados emergentes en los que opera el grupo.

Las altas tasas de interés, la inflación (en algunos casos sustancial y prolongada) y las tasas de desempleo son características generales de cada economía. Dado que los productos básicos, como los productos agrícolas, los minerales y los metales, representan un porcentaje significativo de las exportaciones de muchos países latinoamericanos, las economías de esos países son particularmente sensibles a las fluctuaciones de los precios de esos productos. Las inversiones en la región también pueden estar sujetas a riesgos cambiarios, como restricciones al flujo de dinero que entra y sale del país, volatilidad extrema en relación con el dólar estadounidense y devaluación.

En consecuencia, nuestro negocio, situación financiera



y resultados de operaciones pueden verse afectados negativamente por cambios en las políticas o regulaciones gubernamentales en América Latina, incluidos factores tales como tipos de cambio y políticas de control cambiario, políticas de control de inflación, políticas de control de precios, políticas de protección al consumidor, aranceles y restricciones a las importaciones, liquidez de los mercados de capital y préstamos nacionales, racionamiento de electricidad, políticas fiscales, incluidos aumentos de impuestos y reclamos fiscales retroactivos, y otros desarrollos políticos, diplomáticos, sociales y económicos en o que afecten a los países donde opera el grupo.

De acuerdo con S&P, al 31 de diciembre de 2024, las calificaciones de largo plazo en moneda local de los países donde el grupo LATAM opera en Sudamérica son las siguientes: Ecuador B- (perspectiva negativa), Perú BBB (perspectiva estable), Colombia BBB- (perspectiva negativa), Chile A+ (perspectiva estable) y Brasil BB (perspectiva estable). De igual forma, las calificaciones de largo plazo en moneda extranjera de estos países son: Ecuador B- (perspectiva negativa), Perú BBB- (perspectiva estable), Colombia BB+ (perspectiva negativa), Chile A (perspectiva estable) y Brasil BB (perspectiva estable).[1]

LATAM no puede garantizar que ningún país no experimentará desarrollos adversos similares en el futuro o que la administración actual o cualquier administración futura mantendrá políticas económicas favorables a las empresas y de mercado abierto o políticas que estimulen el crecimiento económico y la estabilidad social.

**Los gobiernos latinoamericanos han ejercido y**

**siguen ejerciendo una influencia significativa sobre sus economías.**

Los gobiernos de América Latina intervienen con frecuencia en las economías de sus respectivos países y, ocasionalmente, realizan cambios significativos en las políticas y regulaciones. Las acciones gubernamentales a menudo han involucrado, entre otras medidas, nacionalizaciones y expropiaciones, controles de precios, devaluaciones de la moneda, aumentos obligatorios de salarios y beneficios para los empleados, controles de capital y límites a las importaciones. Nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones pueden verse afectados negativamente por cambios en las políticas o regulaciones gubernamentales, incluidas las políticas cambiarias y de control de cambio, políticas de control de inflación, políticas de control de precios, políticas de protección al consumidor, aranceles y restricciones a las importaciones, liquidez de los mercados de capital y de préstamos nacionales, racionamiento de electricidad, políticas tributarias (incluidos aumentos de impuestos y supervisión tributaria retroactiva). Por ejemplo, las acciones del gobierno brasileño para controlar la inflación e implementar otras políticas han involucrado controles de salarios y precios, depreciación del real, restricciones a las remesas e intervención del Banco Central para afectar las tasas de interés base.

En el futuro, el nivel de intervención de los gobiernos latinoamericanos podría continuar o aumentar. No podemos asegurar que estas u otras medidas no tendrán un efecto material adverso en la economía de cada país respectivo y, en consecuencia, no afectarán negativamente nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

**La inestabilidad política y el malestar social en América Latina pueden afectar negativamente al negocio.**

El grupo LATAM opera principalmente en América Latina y, por lo tanto, está sujeto a una amplia gama de riesgos asociados con nuestras operaciones en esta región. Estos riesgos pueden incluir condiciones políticas o sociales inestables, falta de sistemas jurídicos bien establecidos o confiables, controles de cambio y otros límites a nuestra capacidad de repatriar ganancias y requisitos legales y regulatorios cambiantes.

Aunque las condiciones políticas y sociales de un país pueden diferir significativamente de las de otro, los acontecimientos en cualquiera de nuestros mercados clave podrían afectar negativamente el negocio, las condiciones financieras o los resultados de las operaciones.

Por ejemplo, en julio de 2017, un tribunal federal de primera instancia del estado de Paraná condenó al presidente brasileño Luiz Inácio Lula da Silva por corrupción y lavado de dinero en relación con la “Operación Lava Jato”. Sin embargo, la condena fue revocada y el Tribunal Supremo de Brasil le devolvió sus derechos políticos. El presidente Luiz Inácio Lula da Silva se presentó a las elecciones presidenciales de octubre de 2022 y derrotó por un estrecho margen al presidente Bolsonaro. El expresidente Bolsonaro cuestionó los resultados de las elecciones, lo que provocó protestas en todo el país. Luiz Inácio Lula da Silva juró como presidente en enero de 2023. No podemos predecir qué políticas puede adoptar o cambiar el presidente Luiz Inácio Lula da Silva durante su mandato, ni el efecto que dichas políticas

podrían tener en nuestro negocio y en la economía brasileña.

En Perú, el 7 de diciembre de 2022, el presidente Pedro Castillo anunció la disolución del congreso y convocó a nuevas elecciones de inmediato, provocando un intento de golpe de Estado. Posteriormente, fue destituido y detenido. Ese mismo día, la vicepresidenta Dina Boluarte asumió la presidencia del Perú, para cumplir el mandato presidencial restante hasta 2026. Dina Boluarte es la sexta presidenta que tiene Perú desde 2018. Ninguno de sus cinco antecesores en el cargo logró completar el mandato de cinco años que establece la Constitución y varios expresidentes se encuentran en prisión o procesados en procesos judiciales.

En octubre de 2019, Chile fue escenario de importantes protestas relacionadas con las condiciones económicas que dieron lugar a la declaración del estado de emergencia en varias ciudades importantes. Las protestas en Chile comenzaron a raíz de las críticas sobre la desigualdad social, la falta de educación de calidad, las bajas pensiones, el aumento de los precios y el bajo salario mínimo. Si el malestar social en Chile se intensificara nuevamente, podría provocar retrasos operativos o afectar negativamente nuestra capacidad para operar en Chile.

Además, en el Congreso chileno se están comentando iniciativas para abordar las preocupaciones de los manifestantes. Estas iniciativas incluyen reformas laborales, reformas tributarias y reformas previsionales, entre otras. El 25 de octubre de 2020, Chile aprobó ampliamente un referéndum para redactar nuevamente la constitución a través de una convención constitucional. La elección para seleccionar



la convención constitucional de 155 miembros tuvo lugar el 15 y 16 de mayo de 2021. El 4 de julio de 2021, la convención constitucional se reunió por un período de nueve meses, con la posibilidad de una prórroga única de tres meses, para presentar una nueva constitución. La constitución propuesta se finalizó el 4 de julio de 2022. El 4 de septiembre de 2022 se celebró un referéndum, en el que la constitución propuesta fue rechazada por un margen del 62% al 38% de los votantes. El 12 de diciembre de 2022, los legisladores chilenos anunciaron que habían acordado un documento titulado "Acuerdo por Chile". Este documento marcó el establecimiento de un nuevo consenso y sirvió de base para redactar nuevamente la nueva constitución propuesta. La segunda constitución propuesta se finalizó el 30 de octubre de 2023. El 17 de diciembre de 2023 se celebró un referéndum en el que la constitución propuesta fue rechazada por un margen del 55% frente al 45% de los votantes.

En diciembre de 2021 Chile celebró elecciones presidenciales, en las que el izquierdista Gabriel Boric ganó por un amplio margen. Gabriel Boric asumió como presidente en marzo de 2022. No se puede garantizar que los cambios recientes en la administración chilena, su constitución o cualquier disturbio civil futuro no afecten negativamente a nuestro negocio, nuestros resultados operacional y nuestra situación financiera en Chile.

En Ecuador, Guillermo Lasso fue elegido presidente en 2021, para el período 2021-2025. El 16 de mayo de 2023, tras la exposición mediática del "Caso Encuentro", que reveló las conexiones entre el gobierno de Lasso y ciertos miembros de la mafia albanesa, la Asamblea Nacional inició un proceso de destitución

contra el presidente Lasso, por malversación de fondos. Sin embargo, al día siguiente, Guillermo Lasso emitió un decreto ejecutivo (Decreto Ejecutivo 741), que ordenó la disolución de la Asamblea Nacional y convocó a elecciones presidenciales y legislativas extraordinarias para completar el período. El 15 de octubre de 2023, Daniel Noboa fue elegido presidente interino de la República del Ecuador por un período de 18 meses. Se convirtió en el presidente elegido por voto popular más joven en la historia del país a los treinta y cinco años de edad, y el segundo presidente más joven en la historia del país.

El 7 de enero de 2024, Adolfo Macías, líder de un importante cartel de la droga en Ecuador, escapó de la prisión. Este hecho reveló fuertes conexiones entre las pandillas que controlan las cárceles del país y funcionarios gubernamentales, y provocó una serie de disturbios y ataques violentos en todo el país, incluidos saqueos, quema de vehículos, tiroteos, explosiones y secuestros de policías y civiles. Como consecuencia, el 8 de enero de 2024, el presidente Noboa declaró un estado de emergencia de 60 días en un intento de controlar la violencia de las pandillas, con el apoyo del ejército. Como consecuencia de la violencia en curso, el presidente Noboa extendió el estado de emergencia por 30 días. Además, el 21 de abril de 2024, se celebró un referéndum constitucional, en el que se aceptaron enmiendas relacionadas con medidas de seguridad reforzadas.

El 7 de agosto de 2022, Gustavo Petro, candidato del partido de izquierda "Pacto Histórico", fue elegido presidente de Colombia. Aunque a lo largo de la historia los gobiernos electos (y el Congreso colombiano) han aplicado políticas económicas de libre mercado, casi sin intervenciones económicas, no

podemos predecir si las políticas que podría adoptar la administración tendrían un impacto negativo en la economía colombiana o en nuestras operaciones comerciales y desempeño financiero. Además, el 29 de octubre de 2023 se celebraron elecciones regionales para elegir gobernadores de los 32 departamentos de Colombia, así como alcaldes y miembros de las juntas administrativas locales del territorio nacional.

El 19 de noviembre de 2023, Javier Milei fue elegido presidente de la República Argentina por un período de cuatro años. Javier Milei es un político y economista de derecha, que ha propuesto una revisión integral de las políticas fiscales y estructurales del país (entre otras, dolarizar la economía, privatizar las empresas públicas estatales, eliminar los subsidios a los servicios públicos y cerrar el Banco Central de Argentina). El Poder Ejecutivo argentino ha promulgado el Decreto No. 70/2023 que contempla varias medidas para reducir el tamaño de la administración pública y el gasto público y desregularizar la economía. Además, el 28 de junio de 2024, el Congreso argentino aprobó la Ley No. 27.742 (la "Ley de Bases") que (i) declaró una emergencia pública por un año en materia administrativa, económica, financiera y energética; (ii) delegó una serie de poderes legislativos al Poder Ejecutivo argentino por el mismo período; y (iii) dispuso una serie de reformas legales, institucionales y tributarias que afectan a varios sectores de la economía. Sin embargo, no podemos predecir el impacto político social o económico de las medidas anunciadas e implementadas por el gobierno hasta la fecha, así como tampoco de las medidas futuras o el resultado del plan de desregulación que se pretende implementar mediante la legislación antes mencionada. Dichas medidas podrían afectar nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones.

Si bien las condiciones en América Latina varían de un país a otro, las reacciones de nuestros clientes a los acontecimientos en América Latina en general pueden resultar en una reducción en el tráfico de pasajeros, lo que podría afectar material y negativamente nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones.

**Debido a que nuestro negocio depende en gran medida de proveedores de servicios externos, el hecho de que estos terceros no desempeñen como se espera, o las interrupciones en nuestras relaciones con estos proveedores o en su prestación de servicios hacia nosotros, podrían tener un efecto adverso en nuestra posición financiera y los resultados de nuestras operaciones.**

Hemos contratado a un número significativo de proveedores de servicios externos para que desempeñen una gran cantidad de funciones que son fundamentales para nuestro negocio, incluidas las operaciones regionales, la operación de centros de atención telefónica de atención al cliente, la distribución y venta de inventario de asientos de aerolíneas, la provisión de infraestructura y servicios tecnológicos, el desempeño de procesos comerciales, incluidas las compras y la gestión de efectivo, la provisión de mantenimiento y reparaciones de aeronaves, catering, servicios terrestres y la provisión de diversos servicios públicos y el desempeño de las operaciones de abastecimiento de combustible de aeronaves, entre otras funciones y servicios vitales. No controlamos directamente a estos proveedores de servicios externos, aunque celebramos acuerdos con muchos de ellos que definen el desempeño esperado del servicio. Sin embargo, cualquiera de estos proveedores de servicios externos puede incumplir



materialmente sus compromisos de desempeño del servicio, puede sufrir interrupciones en sus sistemas que podrían afectar sus servicios, o los acuerdos con dichos proveedores pueden rescindirse. Por ejemplo, las reservas de vuelos realizadas por clientes y/o agencias de viajes a través de Sistemas de Distribución Global (“GDS”) de terceros pueden verse afectadas negativamente por interrupciones en nuestras relaciones comerciales con los operadores de GDS o por problemas en las operaciones de los GDS. Estas interrupciones, incluida la falta de acuerdo sobre términos contractuales aceptables cuando los contratos vencen o quedan sujetos a renegociación, pueden provocar que la información de vuelo de las aerolíneas sea limitada o no esté disponible para su visualización, aumentar significativamente las tarifas tanto para nosotros como para los usuarios de GDS y perjudicar nuestras relaciones con los clientes y las agencias de viajes.

A partir del 1 de mayo de 2023, el grupo LATAM lanzó una Nueva Capacidad de Distribución (“NDC”), que sigue el lenguaje estándar modernizado (basado en XML) de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (“IATA”) para transmitir datos. Este canal de distribución es una alternativa para que las agencias de viajes de todas las regiones donde opera el grupo accedan a nuestro contenido y puedan comprar, reservar y gestionar pedidos. Si bien este canal de distribución mitiga los riesgos de interrupción de nuestros servicios y reduce nuestra dependencia de la tecnología de GDS, no podemos asegurar que el NDC de LATAM funcione sin interrupciones que puedan afectar nuestras operaciones.

El incumplimiento por parte de cualquiera de nuestros proveedores de servicios externos de sus obligaciones

de servicio, u otras interrupciones de los servicios, incluidas las de NDC by LATAM, pueden reducir nuestros ingresos y aumentar nuestros gastos o impedirnos operacional nuestros vuelos y brindar otros servicios a nuestros clientes. Además, nuestro negocio, desempeño financiero y reputación podrían verse afectados materialmente si nuestros clientes consideran que nuestros servicios no son confiables o son insatisfactorios.

**Nuestros resultados financieros están expuestos a fluctuaciones de divisas.**

Preparamos y presentamos nuestros estados financieros consolidados en dólares estadounidenses. LATAM y sus afiliadas operan en numerosos países y enfrentan el riesgo de variación en los tipos de cambio de moneda extranjera frente al dólar estadounidense o entre las monedas de estos diversos países. Los cambios en el tipo de cambio entre el dólar estadounidense y las monedas de los países en los que opera el grupo podrían afectar negativamente el negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones. Si el valor del real brasileño, el peso chileno u otras monedas en las que se denominan los ingresos disminuye frente al dólar estadounidense, nuestros resultados de operaciones y situación financiera se verán afectados. El tipo de cambio del peso chileno, el real brasileño y otras monedas frente al dólar estadounidense puede fluctuar significativamente en el futuro.

Los cambios en las políticas económicas gubernamentales chilenas, brasileñas y de otros países que afecten los tipos de cambio también podrían afectar negativamente el negocio, la situación financiera, los resultados de las operaciones y el retorno a nuestros accionistas

sobre sus acciones ordinarias o ADS. Gestionamos activamente el riesgo de tipo de cambio entre el real brasileño y el dólar estadounidense (R\$/US\$) mediante la celebración de contratos de derivados cambiarios y la realización de operaciones internas para obtener cobertura natural. Para obtener más información, consulte el “Punto 11. Divulgaciones cuantitativas y cualitativas sobre el riesgo de mercado: riesgo de variación en los tipos de cambio”.

**Riesgos ambientales y regulatorios**

**Nuestras operaciones están sujetas a regulaciones ambientales locales, nacionales e internacionales; los costos de cumplimiento de las regulaciones aplicables, o las consecuencias del incumplimiento, podrían afectar negativamente nuestros resultados, nuestro negocio o nuestra reputación.**

Las operaciones del grupo LATAM se ven afectadas por regulaciones ambientales a nivel local, nacional e internacional. Estas regulaciones cubren, entre otras cosas, emisiones a la atmósfera, disposición de residuos sólidos y efluentes acuosos, ruido de aeronaves y otras actividades inherentes al negocio. Las operaciones futuras y los resultados financieros pueden variar como resultado de dichas regulaciones. El cumplimiento de estas regulaciones y regulaciones nuevas o existentes que puedan aplicarse a nosotros en el futuro podría aumentar nuestra base de costos y afectar negativamente las operaciones y los resultados financieros. Además, el incumplimiento de estas regulaciones podría afectarnos negativamente de diversas maneras, incluidos efectos adversos sobre la reputación del grupo.

En 2016, la OACI adoptó una resolución por la que

se creaba el Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (“CORSIA”), que proporciona un marco para una medida global basada en el mercado destinada a estabilizar las emisiones de dióxido de carbono (“CO2”) en la aviación civil internacional (es decir, los vuelos de aviación civil que parten de un país y llegan a otro país). El CORSIA se implementará en fases, comenzando con la participación de los Estados miembros de la OACI de manera voluntaria durante una fase piloto (de 2021 a 2023), seguida de una primera fase (de 2024 a 2026) y una segunda fase (a partir de 2027). Actualmente, CORSIA se enfoca en definir estándares para el monitoreo, reporte y verificación de emisiones de los operadores aéreos, así como en definir pasos para compensar las emisiones de CO2 después de 2020. Para cumplir con esta estrategia, hemos desarrollado estrategias de sostenibilidad enfocadas en el cambio climático y hemos tomado diferentes medidas, como la alianza con la fundación Cataruben en Colombia, con los objetivos de compensar el CO2 a través de la reducción de la deforestación y el cambio a prácticas agrícolas sostenibles, entre otros, contribuyendo así a mejorar la calidad de vida de las comunidades y la protección de la biodiversidad. Además, tenemos otras iniciativas en marcha como la promoción de SAF (Sustainable Aviation Fuel) con los gobiernos locales y el programa de combustibles livianos que busca mejorar la eficiencia del combustible. Además, marcos como el Sistema de Comercio de Emisiones, tanto en la UE como en el Reino Unido (“EU-ETS” y “UK-ETS”), son regulaciones relacionadas con el mercado europeo, donde las aerolíneas tienen una cantidad preestablecida de emisiones de CO2 para cada año, que luego se reducen con el tiempo, similar a un sistema de “cap and trade”. Las aerolíneas deben informar y verificar las emisiones relacionadas



con este plan y entregar los derechos de emisión asignados a tiempo para cumplir con las normas. En caso de que las operaciones superen las emisiones máximas asignadas, las aerolíneas deben adquirir más en el mercado o pagar la tarifa correspondiente a la autoridad.

La proliferación de regulaciones nacionales e impuestos a las emisiones de CO2 en los países en los que el grupo tiene operaciones domésticas, incluidas las regulaciones ambientales que enfrenta la industria aérea en Colombia, donde se incluyeron límites a los programas de compensación en la nueva Reforma Tributaria de 2022, también pueden afectar el costo de las operaciones y los márgenes.

**Nuestro negocio puede verse afectado negativamente por las consecuencias del cambio climático.**

Existen riesgos regulatorios asociados a la gestión del cambio climático en el corto y mediano plazo, debido a que, en un esfuerzo desde los distintos países por contribuir a la lucha contra el cambio climático, se tiende a imponer instrumentos económicos como impuestos al carbono o sistemas de comercio de emisiones que buscan regular las emisiones de distintas industrias, incluida la aeronáutica. Estos mecanismos buscan desincentivar el consumo de combustibles fósiles, a través de la imposición de un costo adicional. Sin embargo, en el caso de la industria aérea, especialmente en la región sudamericana, no existe un combustible sustituto viable que permita migrar a otro tipo de combustibles. Los riesgos asociados presentan una oportunidad para trabajar de la mano con los gobiernos pertinentes para implementar políticas públicas que permitan avanzar en la producción de combustibles de aviación sostenibles en la región,

promoviendo así la migración de combustibles fósiles y creando políticas e instrumentos pertinentes para industrias como la aeronáutica, que actualmente no cuenta con combustible sustituto disponible en Sudamérica. En el largo plazo, existen riesgos físicos asociados al cambio climático, incluyendo el riesgo de mayor intensidad de fenómenos meteorológicos, como tormentas, tornados, huracanes, inundaciones y otros, que a su vez pueden representar un riesgo para la infraestructura (destinos, aeropuertos) y las comunidades. Como consecuencia, puede ser necesario modificar rutas y destinos, lo que a su vez puede afectar nuestro negocio y resultados de operación.

**El negocio está altamente regulado y los cambios en el entorno regulatorio en los diferentes países pueden afectar negativamente nuestro negocio y los resultados de nuestras operaciones.**

Nuestro negocio está altamente regulado y depende sustancialmente del entorno regulatorio de los países en los que el grupo opera o pretende operar. Por ejemplo, los controles de precios sobre las tarifas pueden limitar nuestra capacidad de aplicar de manera efectiva técnicas de maximización de ganancias por segmentación de clientes (“gestión de ingresos por pasajeros”) y ajustar los precios para reflejar las presiones de costos. Los altos niveles de regulación gubernamental pueden limitar el alcance de nuestras operaciones y nuestros planes de crecimiento. El posible incumplimiento por parte de las autoridades de aviación de mantener las autorizaciones gubernamentales requeridas, o nuestro incumplimiento de las regulaciones aplicables, puede afectar negativamente a nuestro negocio y los resultados de nuestras operaciones.

Nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones pueden verse afectados negativamente por cambios en políticas o regulaciones a nivel federal, estatal o municipal en los países en los que opera el grupo, que involucren o afecten factores tales como:

- tasas de interés;
- fluctuaciones monetarias;
- políticas monetarias;
- inflación;
- liquidez de los mercados de capitales y de préstamos;
- políticas fiscales y de seguridad social;
- normativa laboral;
- escasez y racionamiento de energía y agua; y
- otros acontecimientos políticos, sociales y económicos que se produzcan en Brasil, Chile, Perú y los Estados Unidos, entre otros, o que afecten a estos países.

Por ejemplo, el gobierno federal brasileño ha intervenido con frecuencia en la economía nacional y ha introducido cambios drásticos en las políticas y regulaciones para controlar la inflación y afectar otras políticas y regulaciones. Esto ha requerido que el gobierno federal aumente las tasas de interés, modifique los impuestos y las políticas de seguridad social, implemente controles de precios, controles de cambio de moneda y de remesas, devaluaciones, controles de capital y límites a las importaciones.

La incertidumbre sobre si el gobierno federal brasileño implementará cambios en las políticas o regulaciones que afecten estos u otros factores puede contribuir a la incertidumbre económica en Brasil y a una mayor volatilidad en los mercados de valores brasileños y en los valores emitidos en el extranjero por empresas brasileñas. Estos y otros acontecimientos en la economía brasileña y en las políticas gubernamentales pueden afectarnos negativamente a nosotros, a nuestro negocio y a los resultados de nuestras operaciones, y pueden afectar negativamente el precio de cotización de nuestras acciones ordinarias y ADS.

También estamos sujetos a acuerdos bilaterales internacionales de transporte aéreo que prevén el intercambio de derechos de tráfico aéreo entre los países donde opera el grupo, y debemos obtener permiso de los gobiernos extranjeros correspondientes para proporcionar servicio a destinos extranjeros. No puede haber garantía de que dichos acuerdos bilaterales existentes continuarán, o de que podremos obtener más derechos de ruta bajo esos acuerdos para acomodar nuestros planes de expansión futuros. Ciertos acuerdos bilaterales también incluyen disposiciones que requieren una propiedad sustancial o control efectivo. Cualquier modificación, suspensión o revocación de uno o más acuerdos bilaterales podría tener un efecto adverso material en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones. La suspensión de nuestros permisos para operar en ciertos aeropuertos o destinos, la incapacidad para nosotros de obtener autorizaciones favorables de despegue y aterrizaje en ciertos aeropuertos de alta densidad o la imposición de otras sanciones también podría tener un impacto negativo en nuestro negocio. No podemos estar seguros de que un cambio en la



propiedad o el control efectivo o en la administración de las leyes y regulaciones actuales por parte de un gobierno extranjero o la adopción de nuevas leyes y regulaciones no tendrá un efecto adverso material en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

**Estamos sujetos a leyes y reglamentos anticorrupción, antisoborno, antilavado de dinero y antimonopolio en Chile, Brasil, Perú, Estados Unidos y en los demás países en los que operamos. Las violaciones de dichas leyes o reglamentos podrían tener un impacto negativo sustancial en nuestra reputación, los resultados de nuestras operaciones y nuestra situación financiera.**

Estamos sujetos a leyes y reglamentos internacionales contra la corrupción, el soborno, el blanqueo de dinero, la competencia y otras leyes y reglamentos, y estamos obligados a cumplir con las leyes y reglamentos aplicables de todas las jurisdicciones en las que opera el grupo. Además, estamos sujetos a reglamentos de sanciones económicas que restringen las relaciones con determinados países, personas y entidades sancionadas. No se puede garantizar que las políticas y los procedimientos internos sean suficientes para prevenir o detectar todas las prácticas inapropiadas, el fraude o las violaciones de la ley por parte de afiliados, empleados, directores, funcionarios, socios, agentes y proveedores de servicios, o que dichas personas no tomen medidas que violen nuestras políticas y procedimientos. Cualquier violación por nuestra parte de las leyes o reglamentos podría tener un efecto adverso sustancial en el negocio, la reputación, los resultados de las operaciones y la situación financiera.

**Estamos sujetos a riesgos relacionados con litigios y procedimientos administrativos que podrían afectar negativamente nuestro negocio y desempeño financiero en caso de una decisión desfavorable.**

La naturaleza del negocio nos expone a litigios relacionados con cuestiones laborales, de seguros y seguridad, procedimientos regulatorios, impositivos y administrativos, investigaciones gubernamentales, demandas por agravios y disputas contractuales. Los litigios son inherentemente costosos e impredecibles, lo que dificulta estimar con precisión el resultado, entre otras cuestiones. Actualmente, como en el pasado, estamos sujetos a procedimientos o investigaciones de litigios reales o potenciales. Aunque establecemos provisiones contables según lo consideremos necesario, los montos que reservamos podrían variar significativamente de los montos que realmente tengamos que pagar debido a las incertidumbres inherentes al proceso de estimación. No podemos asegurarle que estos u otros procedimientos legales no afectarán materialmente el negocio. Para obtener más información, consulte el “Punto 8. Información financiera: procedimientos legales y de arbitraje” y la Nota 30 de nuestros estados financieros consolidados auditados incluidos en este informe.

**Los rápidos avances tecnológicos y la digitalización podrían generar riesgos en la implementación y el control regulatorio.**

A nivel global, se han presentado grandes avances en los procesos de digitalización e innovación tecnológica. Estas nuevas tecnologías podrían generar nuevos riesgos en su implementación que podrían impactarnos directa o indirectamente. A modo de ejemplo, a inicios de 2022, la implementación del

5G en Estados Unidos impactó temporalmente las operaciones en ciertos aeropuertos y generó una revisión por parte de la Administración Federal de Aviación (“FAA”) sobre los requerimientos específicos para su implementación. Adicionalmente, durante el transcurso de 2023, si bien la adopción generalizada y el crecimiento de los sistemas de Inteligencia Artificial Generativa demostraron una innovación y avance significativo en nuestras operaciones, podrían presentar ciertos riesgos que probablemente requerirían un marco regulatorio para abordarlos de manera efectiva. Si bien LATAM está trabajando en políticas internas para regular el uso de estas tecnologías, todos los procesos de digitalización e innovación tecnológica pueden estar expuestos a riesgos, o pueden necesitar ajustes para cumplir con futuros marcos regulatorios.

De la misma manera, la acelerada transformación tecnológica puede avanzar más rápido que la capacidad de revisión y control de las autoridades y el conocimiento sobre los efectos de sus posibles impactos, que podrían afectarnos directa o indirectamente en formas que no podemos prever.

**Nuestra reputación y marca podrían verse afectadas negativamente si no logramos avances hacia el logro de nuestros objetivos de sostenibilidad ambiental.**

Nuestra reputación y nuestra marca también podrían verse afectadas negativamente, entre otras cosas, por la falta de progreso y el logro de nuestros objetivos de sostenibilidad medioambiental, así como por la presión pública de los inversores o de los grupos de políticas para cambiar nuestras políticas o por la percepción pública negativa del impacto medioambiental de los viajes aéreos. Por ejemplo,

nos hemos comprometido a reducir significativamente nuestras emisiones de carbono, con la ambición a largo plazo de alcanzar la neutralidad de carbono para 2050. Para lograrlo, será necesaria una importante inversión de capital por parte de los fabricantes y otras partes interesadas, ya que no podemos alcanzar estos objetivos a largo plazo utilizando nuestra flota actual, las tecnologías actuales y las fuentes de combustible disponibles. Seguimos desarrollando nuestra estrategia climática y nuestro plan de transición; sin embargo, nuestra capacidad para ejecutar dicho plan está sujeta a importantes riesgos e incertidumbres, ya que depende de las acciones de los gobiernos y de terceros y requerirá, entre otras cosas, una importante inversión de capital, incluso de terceros, investigación y desarrollo por parte de los fabricantes y otras partes interesadas, junto con políticas gubernamentales e incentivos para reducir el coste e incentivar la producción de tecnologías que no están disponibles a gran escala. Un daño significativo a nuestra reputación y marca podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio y resultados financieros, incluso como resultado de litigios relacionados con cualquiera de estos asuntos.

**Riesgos relacionados con nuestro endeudamiento**

**Tenemos necesidades de liquidez sustanciales y seguimos buscando diversas opciones de financiación. Nuestro negocio podría verse afectado negativamente si no podemos pagar nuestra deuda o cumplir con nuestras futuras necesidades de financiación.**

Tenemos un alto grado de deuda y obligaciones de pago en virtud de nuestros contratos de arrendamiento de aeronaves y acuerdos de deuda financiera. Necesitamos cantidades significativas de



financiación para satisfacer nuestras necesidades de capital de aeronaves y es posible que necesitemos financiación adicional para financiar otras necesidades comerciales. No podemos garantizar que tendremos acceso a financiación o que seremos capaces de gestionarla en el futuro en condiciones favorables. Los mayores costos de financiación podrían afectar nuestra capacidad de ampliar o renovar nuestra flota, lo que a su vez podría afectar negativamente a nuestro negocio.

Además, una parte sustancial de nuestra propiedad y equipo está sujeta a gravámenes que garantizan nuestro endeudamiento, incluidos nuestros bonos y préstamos garantizados. En caso de que no realicemos los pagos de nuestros bonos y préstamos, la ejecución de los gravámenes por parte de los acreedores podría limitar o poner fin a nuestra capacidad de utilizar la propiedad y el equipo afectados para satisfacer nuestras necesidades operativas y, por lo tanto, generar ingresos. Para obtener más información relacionada con las obligaciones contractuales actuales, consulte el “Punto 5. Análisis operativo y financiero y perspectivas: obligaciones contractuales: endeudamiento a largo plazo”.

Además, las condiciones externas en los mercados financieros y crediticios pueden limitar la disponibilidad de financiamiento o aumentar sus costos, lo que podría afectar negativamente nuestra rentabilidad, nuestra posición competitiva y resultar en menores márgenes de interés neto, ganancias y flujos de efectivo, así como menores retornos sobre el capital de los accionistas y el capital invertido. Los factores que pueden afectar la disponibilidad de financiamiento o causar un aumento en nuestros costos de financiamiento incluyen crisis macroeconómicas globales, reducciones en nuestra

calificación crediticia o en la de nuestras emisiones y otras posibles perturbaciones del mercado.

**Tenemos una exposición significativa a SOFR y otras tasas de interés flotantes; los aumentos en las tasas de interés aumentarán nuestro costo financiero y pueden tener efectos adversos en nuestra condición financiera y resultados de operaciones.**

Debido a que la publicación de la tasa LIBOR se suspendió el 30 de junio de 2023, hemos modificado nuestros contratos de derivados y deuda para reemplazar la tasa LIBOR por la tasa de financiamiento garantizado a un día (“SOFR”) como tasa alternativa según lo convenido por el Comité de Tasas de Referencia Alternativas (“ARRC”). La SOFR fluctuará con las condiciones cambiantes del mercado y, a medida que la SOFR aumente, nuestros gastos de intereses aumentarán automáticamente, lo que podría tener un efecto adverso en nuestros costos totales de financiamiento. Al 31 de diciembre de 2024, nuestra deuda a tasa de interés variable ascendía a US\$928 millones.

Es posible que no podamos ajustar adecuadamente nuestros precios para compensar cualquier aumento en los costos de financiamiento, lo que tendría un efecto adverso en nuestros resultados operativos. Si no podemos ajustar adecuadamente nuestros precios, nuestros ingresos podrían no ser suficientes para compensar los pagos incrementados adeudados en virtud de nuestros préstamos y esto afectaría negativamente nuestra situación financiera y los resultados operativos. Además, no hay garantía de que SOFR u otras tasas de reemplazo para LIBOR mantengan la aceptación del mercado. Consulte también el comentarios del riesgo de tasa de interés

en el “Punto 11. Divulgaciones cuantitativas y cualitativas sobre riesgos de mercado: riesgo de fluctuaciones en las tasas de interés”.

**Nuestros contratos de deuda contienen diversos compromisos afirmativos, negativos y financieros que podrían limitar nuestra capacidad para llevar adelante nuestro negocio. El incumplimiento de ciertos compromisos negativos también podría desencadenar un evento de incumplimiento y la aceleración de nuestro endeudamiento.**

Algunos de nuestros instrumentos de deuda, incluidos nuestros (i) Bonos Senior Garantizados al 13,375 % con vencimiento en 2029 (los “Bonos 2029”) y (ii) Bonos Senior Garantizados al 7,875 % con vencimiento en 2030 (los “Bonos 2030”), contienen un índice de cobertura de activos y ciertas limitaciones a la incurrencia de endeudamiento adicional por nuestra parte y la de nuestras subsidiarias. Una disminución en este índice de cobertura, incluso debido a factores que están fuera de nuestro control, podría requerir que presentemos garantías adicionales, desencadenar un aumento en las tasas de interés anuales estipuladas en nuestros diversos instrumentos de deuda o un evento de incumplimiento.

El cumplimiento de algunos de los convenios de nuestros contratos de deuda y otros convenios restrictivos que puedan estar incluidos en futuros contratos de deuda podría limitar nuestra capacidad para operar nuestro negocio y aprovechar oportunidades comerciales que sean de nuestro interés a largo plazo. Véase la Nota 31 de nuestros estados financieros consolidados auditados.

Si bien los convenios de nuestros contratos de

deuda están sujetos a importantes excepciones y calificaciones, si no los cumplimos y no podemos obtener una exención o enmienda, refinanciar la deuda sujeta a estos convenios o tomar otras medidas de mitigación, se produciría un evento de incumplimiento. Estos acuerdos también contienen otros eventos de incumplimiento habituales para tales financiaciones. Si se produjera un evento de incumplimiento, los prestamistas o tenedores de bonos podrían, entre otras cosas, declarar los montos pendientes vencidos y pagaderos y, cuando corresponda y sujeto a los términos de los acuerdos de garantía pertinentes, recuperar la garantía, incluidas aeronaves u otros activos valiosos. Además, un evento de incumplimiento o aceleración del endeudamiento bajo un acuerdo podría resultar en un evento de incumplimiento bajo otros de nuestros instrumentos de deuda. La aceleración de un endeudamiento significativo podría requerir que busquemos renegociar, reembolsar o refinanciar las obligaciones bajo nuestros acuerdos de deuda, y no hay garantía de que dichos esfuerzos de renegociación o refinanciamiento tengan éxito.

**Riesgos relacionados con nuestras acciones ordinarias y ADR**

**Nuestros principales accionistas pueden tener intereses diferentes a los de los tenedores de ADS.**

Al 31 de diciembre de 2024, nuestros principales accionistas poseían, en conjunto, el 63% de nuestras acciones ordinarias. Cada uno de estos accionistas podría tener intereses que pueden diferir de los de otros accionistas, incluidos nuestros tenedores de ADS. Si bien sus intereses no están necesariamente alineados, estos principales accionistas poseen acciones, y seguirán poseyendo acciones después



de esta oferta, con suficiente poder de voto según la ley chilena para aprobar sustancialmente todas las formas de acción corporativa sujetas a decisión de las juntas de accionistas, incluida la distribución de dividendos por encima del dividendo mínimo requerido por ley, para elegir a la mayoría de los miembros de nuestro directorio, dirigir nuestra gestión y controlar sustancialmente todos los asuntos que se decidirán mediante el voto de los accionistas, incluidas las transacciones corporativas fundamentales.

**La percepción del mercado de una oferta secundaria podría crear una presión a la baja sobre el precio de mercado de nuestras acciones ordinarias y ADR.**

Aproximadamente el 53% de nuestras acciones ordinarias están en manos de los accionistas indicados en el Punto 6 y aproximadamente el 25% de nuestras acciones ordinarias están en manos de accionistas que han acordado entre ellos o como parte de la suscripción de las notas convertibles Serie H de la Compañía y la conversión de las mismas en acciones ordinarias de la Compañía no vender dichas acciones hasta noviembre de 2026 (las “Limitaciones a la Venta a Largo Plazo”). Sin embargo, las Limitaciones a la Venta a Largo Plazo podrían ser enmendadas, eximidas o modificadas de otro modo en la mayoría de los casos sin el consentimiento o conocimiento de los inversores. En consecuencia, si bien cualquier acción puede venderse en cualquier momento, la percepción del mercado de una posible venta a gran escala de nuestras acciones ordinarias podría crear una presión a la baja sobre el precio de mercado de nuestros ADS.

En el futuro, también podremos emitir acciones ordinarias adicionales si necesitamos captar capital,

lo que podría constituir una parte importante de nuestras acciones ordinarias emitidas y en circulación en ese momento. Cualquier emisión de este tipo puede diluir su participación accionaria en la Compañía si no se ejercen los derechos de preferencia de manera oportuna y tener un impacto adverso en el precio de los ADS o de las acciones ordinarias subyacentes a los ADS.

**Los tenedores de ADS pueden verse afectados negativamente por sus derechos de voto limitados.**

Los titulares de ADS pueden ejercer sus derechos de voto con respecto a las acciones ordinarias representadas por ADS únicamente de conformidad con el contrato de depósito que rige las ADS. Los titulares de ADS enfrentarán limitaciones prácticas para ejercer sus derechos de voto debido a los pasos adicionales que implican nuestras comunicaciones con los titulares de ADS. Para ejercer sus derechos de voto, los titulares de ADS deben instruir al depositario de ADS en forma oportuna sobre cómo desean votar. De acuerdo con los términos del contrato de depósito, si los titulares de ADS no proporcionan a JP Morgan Chase Bank, N.A., en su calidad de depositario de las ADS, instrucciones oportunas sobre la votación de las acciones ordinarias subyacentes a sus ADS, se considerará que el depositario ha recibido instrucciones para otorgar a una persona designada por el directorio el derecho discrecional de votar esas acciones ordinarias. La persona designada por el directorio para ejercer este derecho de voto discrecional puede tener intereses que estén alineados con algunos de nuestros principales accionistas, que pueden diferir de los de nuestros otros accionistas. Históricamente, nuestro directorio ha designado a su presidente para ejercer este derecho, pero no hay

garantía de que lo haga en el futuro. Los miembros del directorio elegidos por los accionistas en 2024 designaron a Ignacio Cueto para ejercer este cargo. Ignacio Cueto es miembro del Grupo Cueto, uno de nuestros principales accionistas.

**Los tenedores de ADS pueden verse afectados negativamente por las devaluaciones monetarias y las fluctuaciones del tipo de cambio.**

Si el tipo de cambio del peso chileno cae en relación con el dólar estadounidense, el valor de los ADS y cualquier distribución que el depositario realice sobre ellos podría verse afectado negativamente. Las distribuciones en efectivo realizadas con respecto a los ADS son recibidas por el depositario (representado por el banco custodio en Chile) en pesos, convertido por el banco custodio a dólares estadounidenses al tipo de cambio vigente en ese momento y distribuidas por el depositario a los tenedores de los ADR que evidencian esos ADS. Además, el depositario incurrirá en costos de conversión de moneda extranjera (que serán asumidos por los tenedores de los ADR) en relación con la conversión de moneda extranjera y la posterior distribución de dividendos u otros pagos con respecto a los ADS.

**Los cambios futuros en los controles de inversión extranjera chilena y las retenciones de impuestos podrían afectar negativamente a los residentes no chilenos que inviertan en nuestras acciones.**

Las inversiones de capital en Chile por parte de residentes no chilenos han estado sujetas en el pasado a diversas regulaciones de control de cambio que rigen la repatriación de inversiones y las ganancias derivadas de las mismas. Si bien no están vigentes

actualmente, las regulaciones del Banco Central de Chile han impuesto en el pasado tales controles de cambio. No obstante, los inversionistas extranjeros o custodios (según corresponda, ya sea que las inversiones se realicen directamente o a través de dicho custodio) aún deben proporcionar al Banco Central de Chile información relacionada con las inversiones de capital de acuerdo con las disposiciones establecidas en el Compendio de Normas de Cambios Internacionales del Banco Central de Chile. Si bien el custodio del depositario de ADS es actualmente responsable de proporcionar dicha información con respecto al programa de ADS al Banco Central de Chile, no podemos predecir qué información los reguladores chilenos pueden requerir de los tenedores de ADS en el futuro. Además, cualquier cambio en las retenciones de impuestos podría afectar negativamente a los residentes no chilenos que inviertan en nuestras acciones.

No podemos asegurarle que no se impondrán ni exigirán en el futuro restricciones chilenas adicionales aplicables a los tenedores de ADS, a la enajenación de las acciones ordinarias subyacentes a los ADS o a la repatriación de los ingresos provenientes de una adquisición, una enajenación o un pago de dividendos, ni podemos hacer una evaluación en cuanto a la duración o el impacto, si se impusieran o exigieran tales restricciones. Para obtener más información, consulte el “Punto 10. Información adicional - Controles cambiarios - Inversión extranjera y controles cambiarios en Chile”.

**Es posible que nuestros tenedores de ADS no puedan ejercer derechos de preferencia en determinadas circunstancias.**





La Ley de Sociedades de Chile exige que las sociedades chilenas ofrezcan a los accionistas existentes el derecho a suscribir una cantidad suficiente de acciones para mantener su porcentaje actual de propiedad en una sociedad cuando dicha sociedad emita nuevas acciones a cambio de efectivo, sujeto a ciertas excepciones. Conforme a este requisito, ofreceremos derechos de preferencia al depositario como propietario registrado de las acciones ordinarias subyacentes a los ADS, pero los tenedores de ADS y los accionistas ubicados en los Estados Unidos no podrán ejercer derechos de preferencia con respecto a nuevas emisiones de acciones por nuestra parte a menos que una declaración de registro conforme a la Ley del Mercado de Valores esté vigente con respecto a esas acciones ordinarias o esté disponible una exención de los requisitos de registro conforme a la misma.

En la medida en que un tenedor de nuestros ADS no pueda ejercer sus derechos de preferencia porque no se haya presentado una declaración de registro, el depositario puede intentar vender los derechos de preferencia del tenedor en Chile y distribuir el producto neto de la venta, neto de los honorarios y gastos del depositario, al tenedor, siempre que exista un mercado secundario para esos derechos y se pueda reconocer una prima sobre el costo de la venta. Se puede esperar que se desarrolle un mercado secundario para la venta de derechos de preferencia si el precio de suscripción de las acciones de nuestro capital social al momento del ejercicio de los derechos es inferior al precio de mercado vigente de las acciones de nuestro capital social. Sin embargo, no podemos asegurarle que se desarrollará un mercado secundario de derechos de preferencia en relación con cualquier emisión futura de acciones

de nuestro capital social o que, si se desarrolla un mercado, se pueda reconocer una prima sobre su venta. Los montos recibidos a cambio de la venta o cesión de derechos de preferencia relacionados con acciones de nuestro capital social estarán sujetos a impuestos en Chile y en los Estados Unidos. La incapacidad de los titulares de ADS de ejercer derechos de preferencia con respecto a las acciones ordinarias subyacentes a sus ADS podría dar lugar a un cambio en su porcentaje de propiedad de las acciones ordinarias tras una oferta de derechos de preferencia. Si no se desarrolla un mercado secundario para la venta de derechos de preferencia y dichos derechos no pueden venderse, expirarán y un titular de nuestros ADS no obtendrá ningún valor de la concesión de los derechos de preferencia. En cualquier caso, la participación accionaria de un titular de nuestros ADS en nosotros se diluirá proporcionalmente.

**No estamos obligados a revelar tanta información a los inversores como lo está un emisor estadounidense y, como resultado, es posible que reciba menos información sobre nosotros que la que recibiría de una empresa estadounidense comparable.**

Los requisitos de divulgación corporativa que se aplican a nosotros pueden no ser equivalentes a los requisitos de divulgación que se aplican a una empresa estadounidense y, como resultado, usted puede recibir menos información sobre nosotros que la que recibiría de una empresa estadounidense comparable. Estamos sujetos a los requisitos de información de la Ley de Bolsa de Valores de 1934, con sus modificaciones (la “Ley de Bolsa”). Los requisitos de divulgación aplicables a los emisores extranjeros bajo la Ley de Bolsa son más limitados que los requisitos de divulgación aplicables a los

emisores estadounidenses. La información disponible públicamente sobre los emisores de valores que cotizan en las bolsas de valores chilenas también proporciona menos detalles en ciertos aspectos que la información publicada regularmente por las empresas que cotizan en los Estados Unidos o en algunos otros países. Además, existe un nivel menor de regulación del mercado de valores chileno y de las actividades de los inversores en dichos mercados en comparación con el nivel de regulación de los mercados de valores en los Estados Unidos y en algunos otros países desarrollados. Para obtener más información, consulte el “Punto 16G. Gobierno corporativo”.



# PROVEEDORES

| 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% |





# COMPROMISO CON LA SOSTENIBILIDAD

## GESTIÓN AMBIENTAL

### Alcance de la información

|                                                             | UNIDAD | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|-------------------------------------------------------------|--------|------|------|------|------|
| COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN — OPERACIÓN AÉREA                   | %      | 100  | 100  | 100  | 100  |
| Combustible— fuentes fijas                                  |        |      |      |      |      |
| Diesel                                                      | %      | 96   | 100  | 96   | 100  |
| Gas natural                                                 | %      | 100  | 100  | N/A  | N/A  |
| Gasolina                                                    | %      | 100  | 100  | 100  | 100  |
| GLP                                                         | %      | 100  | 100  | 100  | 100  |
| Combustible — fuentes móviles                               |        |      |      |      |      |
| Diesel                                                      | %      | 96   | 96   | 98   | 96   |
| Gasolina                                                    | %      | 96   | 96   | 100  | 96   |
| GLP                                                         | %      | 100  | 100  | N/A  | 96   |
| Gases refrigerantes (varios)                                | %      | 100  | 100  | 100  | 100  |
| Electricidad                                                | %      | 100  | 100  | 100  | 100  |
| Transporte en otras líneas aéreas (combustible de aviación) | %      | 100  | 100  | 100  | 100  |

<sup>1</sup> La cobertura total de las tres categorías no debe exceder el 100%. Para evitar la doble contabilización, en las operaciones con múltiples certificaciones o tipos de verificación, se aplica el siguiente orden de prioridad: primero, la cobertura de las normas internacionales; luego, la verificación de terceros; y, por último, la verificación interna.

### Verificación y Certificación del Sistema de Gestión Ambiental (SGA) del grupo LATAM en 2024

|                                                                                         | COBERTURA (%) <sup>1</sup> | DESCRIPCIÓN                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Normas internacionales (por ejemplo, ISO 14001, JIS Q 14001 y certificación EMAS, etc). | 98,8%                      | El grupo LATAM implementa un Sistema de Gestión Ambiental (SGA) certificado, transparente y auditable en sus operaciones en Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Estados Unidos, y Perú, siguiendo los estándares IEnvA y la norma ISO 14001.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Terceros por parte de empresas especializadas                                           | 1,2%                       | El grupo LATAM trabaja con el programa de certificación IEnvA de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés), que evalúa de manera independiente el compromiso ambiental de diversos actores de la aviación, como aerolíneas, aeropuertos y proveedores de servicios relacionados. Basado en estándares internacionales y mejores prácticas, como la norma ISO 14001 y la Auditoría de Seguridad Operacional de IATA (IOSA), IEnvA ofrece una solución integral y voluntaria para la gestión ambiental y la sostenibilidad en la industria aérea. |
| Especialistas del grupo LATAM desde la sede central                                     | -                          | El grupo LATAM realiza inspecciones anuales de sus instalaciones en cada país, junto con simulacros sobre cómo gestionar los protocolos establecidos                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |

### Rentabilidad de las inversiones ambientales

|                                                                                         | UNIDAD | 2024      |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|--------|-----------|
| Inversiones de capital                                                                  | US\$   | 200.057   |
| Gastos de operación                                                                     | US\$   | 2.211.532 |
| Gastos totales                                                                          | US\$   | 2.411.588 |
| Ahorro, reducción de costos, generación de ingresos e incentivos fiscales, entre otros. | US\$   | 0         |





GESTIÓN DEL  
CAMBIO CLIMÁTICO

NCG 519: 3.1.II MARCO DE GOBERNANZA Y 3.6.II Y 3.6.IV  
 GESTIÓN DE RIESGOS  
 SASB TR-AL-110A.2

TCFD

● Gobernanza

El grupo LATAM gestiona la gobernanza de los riesgos y oportunidades relacionados con el clima mediante una estructura clara y un enfoque estratégico que involucra diversas áreas de la organización. En este contexto, el Directorio ha designado un Subcomité de Sostenibilidad y Estrategia para supervisar estos riesgos y oportunidades, siendo esta instancia la máxima autoridad en cuestiones climáticas.

Dicho comité tiene la responsabilidad de avanzar en los objetivos y compromisos de sostenibilidad hacia el futuro, además de desarrollar, implementar e informar sobre la Estrategia de Sostenibilidad, la cual incluye objetivos específicos, junto con indicadores clave de rendimiento (KPIs) y presupuestos para las principales unidades de negocios y áreas funcionales, así como revisiones de las estrategias de alto nivel. Además, proporciona informes anuales al Directorio sobre los avances y resultados de las estrategias de sostenibilidad y clima, junto con los ejecutivos responsables de los pilares estratégicos de la sostenibilidad.

Por otro lado, la definición de objetivos relacionados con los riesgos y oportunidades climáticas, así como el monitoreo de su avance a través de un conjunto

de KPI, es supervisada por las áreas de gestión de sostenibilidad, seguridad y combustible, con el fin de garantizar el seguimiento efectivo de los progresos hacia los objetivos establecidos.

A nivel operativo, el Equipo de Asuntos Corporativos y Sostenibilidad se encarga de identificar los riesgos ambientales y sociales, los cuales son consolidados y comunicados al Comité Ejecutivo y a la Unidad de Gestión de Riesgos del grupo LATAM. A continuación, estos son integrados en la matriz de gestión de riesgos de la organización. En este sentido, la Gerencia juega un papel fundamental en la vigilancia, gestión y supervisión de estos riesgos, asegurando que las decisiones sean informadas y se implementen controles efectivos.

A través de esta estructura de gobernanza, el grupo LATAM garantiza que los riesgos y oportunidades climáticos sean gestionados de manera efectiva, alineándose con sus objetivos de sostenibilidad y fortaleciendo su resiliencia frente a los desafíos de la gestión del cambio climático.

● Estrategia

Considerando que la sostenibilidad y la transparencia financiera son cada vez más valoradas y esenciales, y en respuesta al creciente interés por la gestión de riesgos climáticos, desde el 2023 el grupo LATAM lleva a cabo un análisis de escenarios para identificar y evaluar los riesgos y oportunidades relacionados con el

clima. Este proceso dio como resultado la identificación y priorización de 12 riesgos y oportunidades clave, a partir de un análisis inicial que incluyó más de 50 factores. Con estos hallazgos, el grupo LATAM busca alinear su divulgación de riesgos climáticos con las recomendaciones del TCFD.

Esta alineación no solo fortalece la transparencia en la gestión de riesgos, sino que también permite al grupo LATAM integrar estos elementos climáticos en su gestión empresarial, consolidando así su liderazgo en sostenibilidad.

Definición de horizontes de tiempo

| HORIZONTE DE TIEMPO | AÑO  |
|---------------------|------|
| Corto plazo         | 2025 |
| Mediano plazo       | 2030 |
| Largo plazo         | 2050 |

El grupo LATAM incorpora los factores climáticos en sus planes estratégicos, abordando tanto riesgos físicos, y eventos climáticos extremos, como oportunidades de transición, derivadas de los cambios regulatorios hacia una economía baja en carbono. Para ello, implementa estrategias de mitigación y adaptación que incluyen tecnologías sostenibles, optimización operativa y colaboración con partes interesadas.

Además, el grupo LATAM realiza análisis de escenarios

climáticos para evaluar su resiliencia y anticipar impactos en sus operaciones y finanzas. Este enfoque le permite desarrollar planes de contingencia y aprovechar oportunidades emergentes, consolidando su adaptación y fortaleciendo su compromiso con la sostenibilidad.



Resumen de la evaluación de escenarios climáticos para los principales riesgos físicos y de transición, así como las oportunidades identificadas.

| RIESGO                 | TIPO DE RIESGO | DESCRIPCIÓN DEL RIESGO                                                                                                                                                                                                                                                              | HORIZONTE DE TIEMPO | IMPACTO PARA LA EMPRESA                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|------------------------|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Temperaturas extremas  | Físico         | Debido al calentamiento global, las temperaturas extremas son cada vez más frecuentes y severas, a causa del aumento de gases de efecto invernadero (GEI) que atrapan el calor en la atmósfera, afectando el rendimiento de las aeronaves y la integridad de las infraestructuras.  | Corto: Bajo         | En el ámbito operativo, el aumento de las temperaturas podría imposibilitar el despegue de aeronaves en pistas que no son lo suficientemente largas, además de acelerar el deterioro del asfalto. Este fenómeno, combinado con la disminución de la densidad del aire, afecta la capacidad de carga de los aviones, lo que se podría traducir en un impacto económico para el grupo LATAM. Asimismo, en las oficinas, un incremento en las temperaturas implica un mayor consumo de energía debido al uso intensivo de sistemas de aire acondicionado.<br><br>Según las proyecciones climáticas, los aeropuertos Viru Viru (Bolivia), y Adolfo Suárez Madrid-Barajas (España) enfrentarán un incremento de más de 3 °C en sus temperaturas máximas anuales para 2050, en comparación con el periodo histórico. Este escenario subraya la necesidad de una planificación estratégica y de inversiones en infraestructura que permitan mitigar estos efectos. |
|                        |                |                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Medio: Medio        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|                        |                |                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Largo: Alto         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Inundaciones costeras  | Físico         | Las inundaciones costeras ocurren principalmente debido al aumento del nivel del mar. Este es un efecto directo del cambio climático, causado por el derretimiento de glaciares y capas de hielo, así como por la expansión térmica del agua a medida que los océanos se calientan. | Corto: Muy bajo     | Uno de los principales desafíos es la interrupción del servicio y el impedimento de acceso a los aeropuertos, que afecta tanto a pasajeros como a trabajadores. Además, los daños potenciales a la infraestructura aeroportuaria, incluyendo aeronaves e instalaciones, pueden resultar en una significativa afectación comunicacional y en elevados costos de reparación.<br><br>Las proyecciones climáticas indican que los aeropuertos Santos Dumont (Brasil) y José Joaquín de Olmedo (Ecuador) enfrentan un riesgo creciente de inundaciones, con niveles estimados entre 5 y 10 cm.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|                        |                |                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Medio: Muy bajo     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|                        |                |                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Largo: Muy bajo     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Inundaciones fluviales | Físico         | Aumento en las precipitaciones y eventos de lluvias intensas. Cambios en los patrones de lluvia debido al cambio climático, afectando el drenaje y aumentando el riesgo de inundaciones.                                                                                            | Corto: Bajo         | Mismos impactos que se indican para inundaciones costeras. Sobre las proyecciones, se prevé que 40 aeropuertos sufran alguna inundación en un radio de 5 km, y que 11 de ellos superen los 10 cm de inundación.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|                        |                |                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Medio: Bajo         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|                        |                |                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Largo: Bajo         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Lluvias torrenciales   | Físico         | Alteraciones en el ciclo hidrológico, que se deben al calentamiento global que modifica los sistemas de presión y viento, afectando las lluvias.                                                                                                                                    | Corto: Alto         | Las lluvias torrenciales representan un desafío para las operaciones del grupo LATAM, debido a su capacidad para causar inundaciones localizadas de aguas superficiales. Estos eventos pueden provocar significativos problemas y retrasos en las operaciones, además de dificultar el acceso a los aeropuertos tanto para trabajadores como para pasajeros. Las proyecciones indican que la cantidad de aeropuertos expuestos a riesgos moderados y altos de inundación aumentará entre 2030 y 2050, intensificando la necesidad de una preparación adecuada.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|                        |                |                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Medio: Bajo         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|                        |                |                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Largo: Moderado     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Tormenta eléctrica     | Físico         | Cambios en los patrones climáticos globales pueden incrementar la frecuencia e intensidad de tormentas. Esto se debe al calentamiento de los océanos y de la atmósfera, lo cual genera más energía para ello.                                                                       | Corto: Alto         | Las tormentas eléctricas pueden representar un riesgo para la salud y la seguridad del personal aéreo y terrestre del grupo LATAM, así como para la continuidad de las operaciones. Según las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI, por sus siglas en inglés), es necesario suspender las operaciones cuando se detecten rayos en un radio de 5 km del aeropuerto, lo que puede causar interrupciones operativas.<br><br>Para 2050, se espera que los aeropuertos en las Islas Galápagos (Ecuador) y Junín (Perú) enfrenten un riesgo elevado de tormentas eléctricas, con aumentos significativos proyectados también para otros aeropuertos de la región, como en Colombia y el Ecuador continental.                                                                                                                                                                                                                  |
|                        |                |                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Medio: Moderado     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|                        |                |                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Largo: Moderado     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |





| RIESGO                         | TIPO DE RIESGO | DESCRIPCIÓN DEL RIESGO                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | HORIZONTE DE TIEMPO | IMPACTO PARA LA EMPRESA                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|--------------------------------|----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vientos fuertes                | Físico         | Los vientos fuertes pueden ser consecuencia de tormentas severas, frentes fríos, o ciclones tropicales que se intensifican con el calentamiento global, que afecta los patrones de circulación atmosférica, lo que puede intensificar los sistemas de baja presión y aumentar la velocidad de los vientos.                                                                                                                                                                                                                                                           | Corto: Muy bajo     | Los vientos fuertes pueden representar un desafío para los centros de operaciones del grupo LATAM, pudiendo causar daños a las infraestructuras aeroportuarias y, en algunos casos, llevar al cese temporal de las operaciones en tierra. Estos eventos no solo incrementan los costos de reparaciones y de nuevas infraestructuras, sino que también afectan la puntualidad y seguridad de los vuelos, con impactos directos en el despegue de aeronaves, así como en retrasos y cancelaciones. Se prevé que el número de aeropuertos expuestos a este riesgo permanezca estable de 2030 a 2050.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|                                |                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Medio: Bajo         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|                                |                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Largo: Bajo         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Tormenta (ciclones tropicales) | Físico         | Sistemas de baja presión que necesitan de una combinación de condiciones atmosféricas específicas, como alta humedad, vientos ligeros en los niveles superiores de la atmósfera y temperaturas del mar cálidas, para desarrollarse y fortalecerse.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Corto: Moderado     | Los ciclones tropicales presentan un desafío para el grupo LATAM, con el potencial de causar daños extensos a la infraestructura de oficinas y aeropuertos. Estos eventos extremos pueden resultar en un aumento considerable de los costos debido a reparaciones necesarias o la construcción de nuevas infraestructuras. Además, pueden afectar el rendimiento de los motores de las aeronaves, lo que incrementa los requisitos de mantenimiento y, en consecuencia, los costos operativos.<br><br>La interrupción del suministro de combustibles es otro riesgo crítico asociado, lo que puede aumentar los costos operativos y de suministro dentro de la cadena de valor del combustible.                                                                                                                                                                                                                     |
|                                |                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Medio: Muy bajo     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|                                |                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Largo: Muy bajo     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Turbulencia de aire claro      | Físico         | Es un fenómeno que ocurre en cielos despejados, lejos de cualquier formación de nubes o tormentas. Este se produce cuando hay variaciones repentinas en la velocidad del viento a diferentes altitudes, lo que genera corrientes de aire inestables y turbulentas.<br><br>En efecto, en el Atlántico Norte, los modelos concluyen que por cada 1 °C de aumento de la temperatura global, se prevé que las turbulencias moderadas aumenten un 14% en otoño y verano, y un 9% en invierno y primavera.                                                                 | Corto: Incierto     | Las turbulencias de aire claro presentan un desafío para el grupo LATAM, especialmente en términos de daños a las aeronaves, lo que podría resultar en desvíos y cambios de rutas. Estos ajustes operativos no solo aumentan las interrupciones, sino que también elevan los costos operativos y de seguros. Además, existe un riesgo significativo para la salud y seguridad de los pasajeros y la tripulación, lo cual podría impactar negativamente en la reputación del grupo LATAM.<br><br>Con el aumento proyectado de la temperatura máxima anual en Nueva York (Estados Unidos) en casi 2,5 °C para 2050, se anticipa que los vuelos desde y hacia esta ciudad enfrentarán condiciones más desafiantes. En América del Sur, se espera que el periodo de marzo a agosto experimente un incremento en las turbulencias moderadas, lo que podría afectar la experiencia de vuelo y la planificación operativa. |
|                                |                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Medio: Incierto     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|                                |                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Largo: Alto         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Incendios                      | Físico         | Se prevé que el principal aumento de los incendios forestales se deba a la disminución de las precipitaciones totales junto con el aumento de las temperaturas en la región, especialmente en el Amazonas, donde las condiciones óptimas de la región para los incendios forestales pueden pasar del 42% al 63% en 2050 en un escenario de aumento de 4 °C.<br><br>En América del Sur, se prevé que la superficie quemada anualmente (en 2050 en un escenario de 4 °C) pase de 0,7 Mkm2 a 2,5 Mkm2, principalmente en la Amazonia y la región del Cerrado de Brasil. | Corto: Bajo         | Los incendios forestales representan un riesgo para las operaciones del grupo LATAM, con el potencial de causar interrupciones significativas y daños a la infraestructura aeroportuaria. Estos eventos pueden afectar la calidad del aire, limitando la visibilidad y la seguridad de las operaciones aéreas, lo que resulta en desvíos, cancelaciones y retrasos de vuelos, incrementando así los costos operativos.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|                                |                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Medio: Bajo         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|                                |                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Largo: Moderado     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |





| Oportunidad                                                                   | Tipo de Oportunidad | Descripción de la Oportunidad                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Horizonte de tiempo | Impacto para la empresa                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|-------------------------------------------------------------------------------|---------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Capacidad de transición tecnológica hacia una economía baja en carbono        | Transición          | El grupo LATAM está comprometido con la transición hacia una economía baja en carbono, integrando diversas tecnologías y estrategias que promueven la sostenibilidad. Esta transición tecnológica se enfoca en varios aspectos clave: uso de combustibles de aviación sostenibles (SAF, por sus siglas en inglés), eficiencia tecnológica y operacional, colaboración con actores clave como gobiernos, y su compromiso con la sostenibilidad en función de su estrategia.                                                                         | Corto: Bajo         | <p>El grupo LATAM enfrenta una oportunidad para incrementar sus beneficios mediante la reducción de los costos operativos relacionados con el consumo de combustibles fósiles y las emisiones de carbono.</p> <p>La implementación de prácticas sostenibles no solo mejora la eficiencia operativa, sino que también refuerza la reputación, atrayendo a consumidores cada vez más conscientes del medio ambiente y asegurando ingresos sostenibles a largo plazo. Este enfoque estratégico podría incrementar la valoración del grupo LATAM y atraer capital financiero sostenible. Dado que la aviación es altamente dependiente de combustibles fósiles, es necesario invertir en innovación e implementar tecnologías de baja emisión de carbono.</p> |
|                                                                               |                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Medio: Alto         | <p>En el mediano plazo, el uso de los combustibles de aviación sostenibles (SAF, por sus siglas en inglés) se presenta como la alternativa más viable, siempre y cuando se generen las condiciones habilitantes en la región.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|                                                                               |                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Largo: Alto         | <p>Si bien existen tecnologías emergentes para vuelos cortos o regionales, estas aún están en desarrollo y dependen de iniciativas corporativas como la renovación de aeronaves y regulaciones que faciliten la creación de una cadena de suministro robusta, especialmente en regiones como Latinoamérica.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Exposición a los precios del carbono que incluye el sector de la aviación     | Transición          | La exposición a los precios del carbono, aunque inicialmente puede parecer un riesgo debido a los costos adicionales, también representa una oportunidad significativa para el grupo LATAM. Al anticipar y adaptarse a las regulaciones de precios del carbono, el grupo LATAM puede posicionarse como líder en sostenibilidad y eficiencia energética. Esto no solo ayuda a mitigar los costos operativos a largo plazo, sino que también mejora la reputación del grupo LATAM como una aerolínea comprometida con la reducción de sus emisiones. | Corto: Bajo         | <p>La aplicación de impuestos sobre el carbono a las emisiones de Alcance 1 y los costos de combustible derivados de la aplicación de un precio del carbono a lo largo de la cadena de valor pueden aumentar los costos operativos. Estos incrementos podrían traducirse en elevar el precio de los tickets, potencialmente reduciendo la demanda de los consumidores y afectando la cuota de mercado del grupo LATAM, especialmente si otras aerolíneas reducen proactivamente su huella energética y de carbono.</p>                                                                                                                                                                                                                                    |
|                                                                               |                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Medio: Alto         | <p>En Latinoamérica, aunque actualmente no existen mecanismos que apliquen costos directos al sector de la aviación, los impuestos al carbono sí impactan en combustibles (como el Jet Fuel). Se anticipa que los costos del carbono aumentarán en países con compromisos de emisiones netas cero para 2050, como Brasil y Chile, lo que podría incrementar las tarifas y reducir la demanda de vuelos regionales. Sin embargo, la adopción de los combustibles de aviación sostenibles (SAF, por sus siglas en inglés) y otras de bajas emisiones de carbono ofrece una oportunidad para reducir la exposición a estos costos a medio y largo plazo.</p>                                                                                                 |
|                                                                               |                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Largo: Muy alto     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Cambios en el comportamiento y las preferencias de los pasajeros/consumidores | Transición          | Los cambios en el comportamiento y las preferencias de los consumidores hacia opciones más sostenibles y conscientes del medio ambiente ofrecen al grupo LATAM la oportunidad de captar un mercado creciente de pasajeros que valoran las prácticas responsables.                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Corto: Bajo         | <p>Uno de los principales desafíos es la posible disminución de la demanda de servicios aéreos, ya que los clientes cada vez más conscientes del medio ambiente pueden optar por otros medios de transporte, lo que podría impactar en los ingresos. Este cambio en las preferencias de los consumidores destaca la importancia de que el grupo LATAM continúe innovando en sostenibilidad y eficiencia operativa.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|                                                                               |                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Medio: Bajo         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|                                                                               |                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Largo: Moderado     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |





● **Gestión de riesgos**

El grupo LATAM aborda la gestión de riesgos climáticos mediante un enfoque integral que combina procesos, políticas y herramientas para identificar, evaluar y priorizar estos factores. En este contexto, el subcomite de Sostenibilidad y Estrategia, junto con el Directorio, supervisa la integración de consideraciones climáticas en la toma de decisiones, alineando las acciones con los objetivos de sostenibilidad.

De esta manera, el grupo LATAM evalúa su exposición a riesgos climáticos considerando los riesgos físicos, tanto agudos como crónicos, así como los riesgos de transición, que incluyen la regulación actual y emergente, avances tecnológicos, aspectos legales, riesgos de mercado y de reputación, mediante análisis de datos históricos y proyectados, monitoreando la vulnerabilidad de sus operaciones e indicadores clave como la eficiencia operativa y las emisiones. Además, realiza simulaciones de escenarios futuros, tales como el aumento de temperatura de +4°C y un escenario de transición rápida con un calentamiento de +1.5°C, con el fin de diseñar estrategias de mitigación y adaptación robustas.

**A su vez, mediante un enfoque multidimensional, el grupo LATAM identifica niveles críticos de riesgos y evalúa la susceptibilidad de sus operaciones a eventos climáticos extremos, utilizando datos científicos y modelos climáticos.**

Este enfoque refuerza la resiliencia operativa y financiera, alineándose con sus objetivos de sostenibilidad a largo plazo.

Por otro lado, el grupo LATAM monitorea las regulaciones climáticas internacionales y locales, como el Sistema de Comercio de Emisiones de la UE, el mandato Refuel EU y proyectos de ley en Brasil y Colombia, entre otros. Estas regulaciones afectan sus operaciones, por lo que el grupo LATAM se asegura de cumplir con las obligaciones de reducción de emisiones en todos los países donde opera.

Finalmente, cabe destacar que la gestión de estos riesgos está a cargo de la Unidad de Riesgos, que trabaja de manera colaborativa con todos los actores clave, incluidos gobiernos, para promover políticas públicas informadas.

● **Métricas y objetivos**

El grupo LATAM utiliza una serie de métricas para evaluar los riesgos y oportunidades relacionados con la gestión del cambio climático, alineando sus estrategias con objetivos a corto, mediano y largo plazo. Estas son esenciales para integrar la sostenibilidad en sus operaciones y para responder a desafíos y oportunidades.

**Métricas Utilizadas**

1

● **Emisiones de CO<sub>2</sub> y huella de Carbono:** El grupo LATAM mide sus emisiones de CO<sub>2</sub> en sus 3 alcances, lo que incluye el uso y consumo de combustibles fósiles, que representan la mayor parte de su huella de carbono.

2

● **Indicadores de Eficiencia Operativa:** Se monitorea el consumo de combustible por pasajero-kilómetro recorrido (RPK) para evaluar la eficiencia de las operaciones aéreas de pasajeros y de emisiones de CO<sub>2</sub> sobre ingresos por tonelada-kilómetro (RTK) para medir sus operaciones de carga y operación consolidada (carga y pasajeros).

3

● **Riesgos Físicos y Oportunidades de Transición:** El grupo LATAM evalúa la exposición a riesgos físicos (como temperaturas extremas, inundaciones y tormentas) y oportunidades de transición (como cambios regulatorios y de mercado) utilizando datos de modelos climáticos y análisis de escenarios.



## Objetivos Específicos

# ⇒⇒ 2025 ⇒⇒ 2030 ⇒⇒ 2050

### ● Corto Plazo (hasta 2025):

Mejorar la eficiencia del combustible mediante la implementación de nuevas tecnologías y prácticas de operación optimizadas.

De acuerdo a la disponibilidad y por medio de la colaboración junto a aliados, utilizar SAF para reducir las emisiones directas. Para esto, es necesario el trabajo colaborativo junto a todos los actores de la cadena, como gobiernos, potenciales productores, distribuidores, aliados, entre otros, para poder generar las condiciones habilitantes para el desarrollo de estos combustibles en la región.

### ● Mediano Plazo (hasta 2030)

De acuerdo a la disponibilidad y por medio de la colaboración junto a aliados, utilizar SAF para reducir las emisiones directas. Para esto, es necesario el trabajo colaborativo junto a todos los actores de la cadena, como gobiernos, potenciales productores, distribuidores, aliados, entre otros, para poder generar las condiciones habilitantes para el desarrollo de estos combustibles en la región.

Anticipar los riesgos de transición para cumplir con las nuevas normativas asociadas a la reducción y/o compensación de emisiones de gases de efecto invernadero en América Latina y el mundo, de manera competitiva.

Continuar priorizando las medidas de reducción de emisiones en el alcance 1, con el objetivo de reducir la intensidad de emisiones, esto implica, reducir la cantidad de CO<sub>2</sub> emitido por cada pasajero y/o tonelada transportada.

Como medida complementaria, compensar emisiones, priorizando los proyectos que generen co-beneficios y que contribuyan a conservar los ecosistemas y biodiversidad de la región.

### ● Largo Plazo (hasta 2050)

Alcanzar emisiones netas cero a través de una combinación de eficiencias operacionales, nuevas tecnologías, uso de los combustibles de aviación sostenibles (SAF, por sus siglas en inglés) y compensaciones de emisiones como medida complementaria.

Colaborar junto a actores claves de la cadena de valor para desarrollar infraestructura aeroportuaria y operativa que sea resiliente a los impactos del cambio climático, como temperaturas extremas y fenómenos climáticos severos.



Gases de efecto invernadero

GRI 305-1, 305-2, 305-3 Y 305-4 | TR-AL-110A.1.

|                                                   | UNIDADES                       | 2021             | 2022              | 2023              | 2024              | VARIACIÓN<br>2024/2023 |
|---------------------------------------------------|--------------------------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|------------------------|
| Emisiones directas (Alcance 1)                    | tCO <sub>2</sub> e             | 6.497.576        | 9.780.288         | 11.524.420        | 13.118.183        | 13,83%                 |
| Emisiones indirectas (Alcance 2)                  | tCO <sub>2</sub> e             | 14.549           | 7.150             | 5.217             | 4.663             | -10,62%                |
| Otras emisiones indirectas (Alcance 3)            | tCO <sub>2</sub> e             | 2.446            | 3.198.317         | 3.094.768         | 3.433.201         | 10,94%                 |
| <b>Total</b>                                      | <b>tCO<sub>2</sub>e</b>        | <b>6.514.571</b> | <b>12.985.755</b> | <b>14.624.405</b> | <b>16.556.047</b> | <b>13,21%</b>          |
| Intensidad de emisiones en la operación total     | (kg CO <sub>2</sub> e/100 RTK) | 80,76            | 101,8             | 96,65             | 93,73             | -3,02%                 |
| Intensidad de emisiones en las operaciones aéreas | (kg CO <sub>2</sub> e/100 RTK) | 80,55            | 76,67             | 76,16             | 74,27             | -2,48%                 |
| Intensidad de emisiones netas en las operaciones  | (kg CO <sub>2</sub> e/100 RTK) | 76,1             | 97,02             | 92,19             | 91,48             | -0,78%                 |

Factores de emisión

| FUENTE                        | UNIDAD                 | VALOR  |
|-------------------------------|------------------------|--------|
| Combustible de aviación       | kgCO <sub>2</sub> /kg  | 3,16   |
| Combustible de aviación       | kgCO <sub>2</sub> e/kg | 3,18   |
| Gasolina                      | kgCO <sub>2</sub> /TJ  | 68.700 |
| Diesel                        | kgCO <sub>2</sub> /TJ  | 74.400 |
| Gas natural                   | kgCO <sub>2</sub> /TJ  | 55.600 |
| Gas licuado de petróleo (GLP) | kgCO <sub>2</sub> /TJ  | 64.100 |





Emisiones atmosféricas significativas

GRI 305-6 Y 305-7

CSA - EMISIONES ESPECÍFICAS NOX

|                                           | UNIDAD                  | 2021          | 2022          | 2023          | 2024          | VARIACIÓN<br>2024/2023 |
|-------------------------------------------|-------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|------------------------|
| <b>Oxidos de nitrógeno (NOx)</b>          | <b>tCO<sub>2</sub>e</b> | <b>22.184</b> | <b>33.198</b> | <b>39.092</b> | <b>44.573</b> | <b>14%</b>             |
| Intensidad en la operación de pasajeros   | (g/RPK)                 | 0,33          | 0,325         | 0,266         | 0,26          | -3%                    |
| Intensidad en la operación de carga       | (g/RTK)                 | 1,734         | 1,718         | 2,005         | 2,00          | 0%                     |
| <b>Oxidos de azufre (SOx)</b>             | <b>tCO<sub>2</sub>e</b> | <b>983</b>    | <b>1.470</b>  | <b>1.731</b>  | <b>1,974</b>  | <b>14%</b>             |
| Intensidad en la operación de pasajeros   | (g/RPK)                 | 0,013         | 0,014         | 0,012         | 0,01          | -8%                    |
| Intensidad en la operación de carga       | (g/RTK)                 | 0,077         | 0,085         | 0,089         | 0,09          | 1%                     |
| <b>Gases que afectan la capa de ozono</b> | <b>tCO<sub>2</sub>e</b> | <b>7.667</b>  | <b>11.859</b> | <b>9.712</b>  | <b>736</b>    | <b>-92%</b>            |

Intensidad de GEI de la flota

| INTENSIDAD GEI                          | UNIDAD                                      | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|-----------------------------------------|---------------------------------------------|------|------|------|------|
| Ratio de intensidad de GEI por pasajero | kg CO <sub>2</sub> e por pasajero-kilómetro | 8,5  | 9,6  | 9,1  | 8,9  |
| Índice de intensidad de GEI para carga  | kg CO <sub>2</sub> e por tonelada-kilómetro | 25,4 | 26,6 | 29,2 | 28,9 |

Descarbonización de la flota aérea

SASB TR-AL-110A.3

|                                                                               | 2021 | 2022 | 2023  | 2024 |
|-------------------------------------------------------------------------------|------|------|-------|------|
| % uso de combustibles de aviación sostenibles (SAF, por sus siglas en inglés) | 0%   | 0%   | 0,01% | <1%  |

RIESGOS FINANCIEROS DEL CAMBIO CLIMÁTICO

Riesgo derivado del cambio de regulación

El grupo LATAM, basándose en metodologías internacionales de gestión de riesgos, ha identificado riesgos ambientales y regulatorios. De este modo, se realiza una revisión constante de las regulaciones relacionadas con el cambio climático que podrían tener un impacto en los próximos años. Algunas de estas regulaciones incluyen:

- **Sistema de Comercio de Emisiones de la Unión Europea (EU-ETS):** Desde 2012, el grupo LATAM ha estado compensando las emisiones de CO<sub>2</sub> generadas por vuelos intraeuropeos. De acuerdo con la Directiva (UE) 2023/959, se prevé una revisión en 2026, que podría implicar la ampliación del esquema.
- **Refuel UE:** Mandato que exige a los proveedores de combustible en la Unión Europea (UE) una mezcla mínima del 2% de los combustibles de aviación sostenibles (SAF, por sus siglas en inglés) en los aeropuertos de la UE a partir de 2025.
- **The Renewable Transport Fuel Obligations (SAF) Order 2024:** Mandato que exige a los proveedores de combustible del Reino Unido una mezcla mínima del 2% de combustibles de aviación sostenibles (SAF, por sus siglas en inglés) en los aeropuertos del Reino Unido a partir de 2025.





● **CORSIA:** Esquema internacional de compensación de emisiones de aviación. Aunque Chile y Colombia no participan actualmente, Ecuador se ha adherido voluntariamente al esquema a partir de 2024. En este contexto, el grupo LATAM monitorea posibles nuevas adhesiones que podrían afectar sus obligaciones y, de igual manera, el avance en cuanto a las unidades elegibles para la compensación.

● **En Brasil:**

- Ley N° 14.993, que establece el Programa Nacional de Combustible de Aviación Sostenible (ProBioQAV): Esta ley tiene como objetivo reducir progresivamente las emisiones de gases de efecto invernadero, comenzando con un 1% y alcanzando el 10%, priorizando el uso de combustibles de aviación sostenibles (SAF, por sus siglas en inglés). El esquema entraría en vigor en 2027.

- Sistema de Comercio de Emisiones: La aprobación del proyecto de ley 2148/2015 establece la creación del Sistema Brasileño de Comercio de Emisiones (SBCE). El grupo LATAM sigue de cerca el desarrollo de esta legislación, que inicialmente exigiría a las empresas que emiten más de 25.000 toneladas de CO<sub>2</sub> al año compensar sus emisiones.

● **En Colombia:**

- Sistema de Comercio de Emisiones: La Ley 1931 de 2018 estableció que el Ministerio de Ambiente debe crear un Programa Nacional de Cuotas de Emisión de Gases de Efecto Invernadero (PNCTE), aunque, a pesar de los plazos establecidos, aún no ha sido regulado.

- Impuesto al carbono: La Ley 1819 de 2016 permitió a las empresas compensar sus emisiones para evitar este impuesto. Sin embargo, la reforma tributaria de 2022 limitó dicha compensación al 50%, lo que generó un costo adicional para las empresas con créditos de carbono más económicos que el valor del impuesto.

● **En Chile:**

- Sistema de Comercio de Emisiones: La Ley 21455 (Ley Marco de Cambio Climático) establece la creación de un sistema de comercio de emisiones, que actualmente se aplica a fuentes fijas. El grupo LATAM monitorea el desarrollo de esta normativa e integra su cumplimiento en su sistema de gestión de riesgos.

**OPORTUNIDADES FINANCIERAS DERIVADAS DEL CAMBIO CLIMÁTICO**

*Oportunidad más significativa*

Las oportunidades relacionadas con el clima para el grupo LATAM se centran en las nuevas regulaciones y normativas, especialmente en los mecanismos de precios al carbono que los países implementarán para cumplir con sus Contribuciones Determinadas a Nivel Nacional (NDC, por sus siglas en inglés). En este contexto, el grupo LATAM aprovecha estas oportunidades a través de alianzas estratégicas, como su colaboración con el proyecto CO<sub>2</sub>Bio que espera, a 2030, la conservación de 575.000 hectáreas de sabana inundable, y mediante la generación de evidencia científica, como el estudio del MIT sobre la descarbonización de la aviación. Además, el grupo LATAM participa en foros público-privados

para mantenerse a la vanguardia de las políticas y avances científicos en cambio climático, lo que le permite tomar decisiones estratégicas informadas.

**MARCO TEMPORAL: 5 años.**

**PLAN DE ADAPTACIÓN A LOS RIESGOS FÍSICOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO**

**SASB TR-AL-110A.2**

El grupo LATAM ha evaluado los riesgos climáticos físicos, tanto agudos como crónicos, bajo el marco del Grupo de Trabajo sobre Divulgaciones Financieras Relacionadas con el Clima (TCFD, por sus siglas en inglés), considerando escenarios a corto, mediano y largo plazo. Esta evaluación se llevó a cabo en función de la operación específica del grupo LATAM, lo que permitió identificar los principales riesgos y oportunidades, tanto físicos como de transición, en sus lugares de operación clave. Para ello, se analizaron 56 de los 154 destinos del grupo LATAM al momento de la evaluación, generando un contexto adaptado a sus necesidades.

De acuerdo con su política de gestión de riesgos, el grupo LATAM gestiona estos riesgos a través de su Unidad de Gestión de Riesgos. Además, ha implementado tecnologías avanzadas de navegación aérea y colabora estrechamente con gobiernos regionales para integrar toda la cadena de valor de la aviación en estrategias de mitigación y adaptación al cambio climático. Este enfoque demuestra su actitud proactiva y su compromiso con la gestión de los riesgos climáticos físicos que podrían impactar sus operaciones.

Es importante destacar que, como parte de su labor continua con las autoridades, el grupo LATAM monitorea activamente los diferentes instrumentos de gestión de políticas públicas para asegurar que incluyan las medidas sectoriales necesarias, con un horizonte temporal que abarca el corto (2025), mediano (2030) y largo plazo (2050).





ECONOMÍA  
CIRCULAR

Desperdicio de alimentos

I. Programas para medir y reducir el volumen total de pérdida y desperdicio de alimentos.

CATERING A BORDO

● **Reinyección de Materiales y Alimentos No Perecibles Sellados (< 2023):** Este proceso incluye la reutilización de snacks, bebidas, jugos, agua, mangas para vasos, sobres de condimentos, endulzantes, azúcar y cubiertos. Tras una revisión de calidad, estos materiales y alimentos no perecibles se reintegran en el siguiente vuelo, minimizando el desperdicio causado por el sobreaprovisionamiento en las operaciones.

● **Sistema ITO (< 2023):** Un sistema de optimización diseñado para gestionar las solicitudes de servicio de catering en vuelos internacionales y domésticos. Este sistema está en línea con el host, permitiendo capturar y ajustar las solicitudes de pedidos de acuerdo con las reservas reales de vuelo, mejorando la precisión en la carga de alimentos.

– *Proyecto Cero Desperdicio (Alimentos Perecibles):* En 2024, para vuelos internacionales en cabina Economy con servicio de catering (alimentos frescos) en vuelos de más de 3,5 horas ha incorporado el uso de inteligencia artificial y datos históricos de vuelos, lo que ha permitido predecir con mayor precisión la cantidad de comida a cargar en cada vuelo. Este avance ha reducido el sobreaprovisionamiento del 6% al

2%, lo que ha evitado el desperdicio de más de 312 mil servicios de comida fresca, equivalente a 78 toneladas al año.

– *Preselect:* Este programa permite a los pasajeros de cabina Business en rutas internacionales seleccionar su opción de catering preferida entre 48 y 24 horas antes del vuelo. En 2024, se implementó un piloto en rutas internacionales (Santiago (Chile) - Madrid (España)/Miami (Estados Unidos)/ Nueva York (Estados Unidos)), centrado en los pasajeros de categoría Black Signature. Durante este periodo de prueba, se confirmaron mejoras en la percepción, la tasa de adherencia de los pasajeros y la funcionalidad del proceso.

CASINOS Y LOUNGES

● **Medición y valorización de residuos:** El grupo LATAM realiza la segregación, pesaje y registro de los residuos de alimentos generados en sus Casinos de Santiago (Chile) y Lima (Perú) y en los Lounges de Santiago (Chile) y Bogotá (Colombia), provenientes tanto de cocina como del colaborador o pasajero, según corresponda. La disposición de estos residuos se realiza a través de compostaje, minimizando la cantidad enviada a relleno sanitario.

II. Objetivos medibles a nivel grupal para reducir el peso total de la pérdida y desperdicio de alimentos.

CATERING A BORDO

Tras la evaluación de 2023, el grupo LATAM estableció para 2024 el objetivo de reducir el exceso de catering (alimentos frescos) por no show (cuando un pasajero con reserva confirmada no aborda el avión) en vuelos internacionales y clase económica del 6% (212 toneladas) al 2% (129 toneladas).

CASINOS Y LOUNGES

Los residuos orgánicos se segregan, pesan y documentan a diario antes de ser entregados al gestor de residuos. El indicador de desvío se calcula mensualmente, dividiendo la cantidad de residuos desviados de rellenos sanitarios (en toneladas) por la cantidad total de residuos generados. El Lounge de Santiago (Chile) tiene como objetivo llegar a que un máximo del 10% de los residuos se envíen a relleno sanitario.

III. Desglose de volúmenes de pérdida y desperdicio de alimentos por categoría de alimentos y/o etapa del ciclo de vida.

CATERING A BORDO

En 2024, el grupo LATAM midió el desperdicio de alimentos frescos en vuelos internacionales debido al exceso de catering (alimentos frescos) generado por los no show en clase económica. Esto, pues 529.217 comidas fueron desperdiciadas, lo que

equivale a 133 toneladas. De estas, 94 toneladas corresponden a vuelos de largo alcance, con un total de 374.994 comidas desperdiciadas, mientras que 39 toneladas provienen de vuelos regionales, con 154.218 comidas desperdiciadas.

IV. Programas dirigidos a usar la pérdida y el desperdicio de alimentos para usos alternativos.

COMPOSTAJE

En los casinos de las bases de mantenimiento y el centro de capacitación CAE en Santiago (Chile) y en instalaciones de Lima (Perú), los residuos orgánicos generados son segregados por los propios empleados. En este programa, se compostaron 240 toneladas de desperdicio de alimentos.

Adicionalmente, en 2024, en los Lounges de Bogotá (Colombia) y Santiago (Chile) se compostaron 172 toneladas.

V. Colaboración con socios a lo largo de la cadena de valor para reducir la cantidad de pérdida y desperdicio de alimentos.

CATERING A BORDO

El grupo LATAM desarrolló un modelo para reducir el exceso de catering (alimentos frescos) por no show, en colaboración con su departamento de Tecnología de la Información (TI) y sus proveedores de catering. Este modelo tiene como objetivo optimizar la cantidad





de alimentos preparados, ajustando la oferta a las necesidades reales de los pasajeros y minimizando el desperdicio de alimentos en vuelos internacionales.

CASINOS Y LOUNGES

Los procesos para desviar residuos de rellenos sanitarios y aumentar la recuperación de estos implican la colaboración clave de:

- Operadores de casinos y lounges, como Aramark y Newrest, quienes han mostrado disposición para ajustar sus procesos según las pautas establecidas por el grupo LATAM.
- Intermediarios, incluidos Nueva Pudahuel (concesionario), Veolia (gestor de residuos) y Armony (valorizador), quienes son esenciales para garantizar una gestión adecuada de los residuos, que abarca su disposición, recuperación y trazabilidad.

Impacto de la pérdida y el desperdicio de alimentos

CSA: PÉRDIDA Y DESPERDICIO DE ALIMENTOS

|                                                                                                       | UNIDAD   | 2024              |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|-------------------|
| Peso total de todas las pérdidas y desperdicios de alimentos                                          | t        | 133 <sup>1</sup>  |
| Peso total de los volúmenes de pérdidas y desperdicio de alimentos utilizados para fines alternativos | t        | 240 <sup>2</sup>  |
| <b>Total descartado</b>                                                                               | <b>t</b> | <b>373</b>        |
| Intensidad de la pérdida y el desperdicio de alimentos                                                | -        | 2,8% <sup>3</sup> |

<sup>1</sup> Corresponde a la estimación del peso de las pérdidas y desperdicios de alimentos generados por el sobreaprovisionamiento en vuelos.

<sup>2</sup> Corresponde a los residuos de alimentos compostados en los Lounges de Santiago (Chile) y Bogotá (Colombia), además de los casinos de las bases de mantenimiento y el centro de capacitación CAE en Santiago (Chile) y en instalaciones de Lima (Perú).

<sup>3</sup> Sobreaprovisionamiento de alimentos frescos en vuelos internacionales mayores a 3,5 horas de vuelo, cabina Economy.





# EMPLEADOS

Perfil de los empleados en 2024<sup>1</sup>

NCG 519: 5.1.1 NÚMERO DE PERSONAS POR SEXO  
 GRI 2-7 Y 2-8; 405-1

| SEXO DEL TRABAJADOR<br>NCG 519 - 5.1.1 | HOMBRES       | % HOMBRES  | MUJERES       | % MUJERES  |
|----------------------------------------|---------------|------------|---------------|------------|
| Alta gerencia                          | 58            | 0,25       | 11            | 0,07       |
| Gerencia                               | 434           | 1,87       | 233           | 1,51       |
| Jefatura                               | 1.164         | 5,01       | 646           | 4,19       |
| Operarios                              | 12.043        | 51,81      | 5.818         | 37,74      |
| Fuerzas de venta                       | 185           | 0,80       | 578           | 3,75       |
| Administrativo                         | 355           | 1,53       | 492           | 3,19       |
| Otros profesionales                    | 1.713         | 7,37       | 1.128         | 7,32       |
| Otros técnicos                         | 7.294         | 31,38      | 6.511         | 42,23      |
| <b>Grupo LATAM</b>                     | <b>23.246</b> | <b>100</b> | <b>15.417</b> | <b>100</b> |

<sup>1</sup> Grupo LATAM no cuenta con empleados de la categoría “Auxiliar” definida por la NCG chilena N°519.





Perfil de los empleados en 2024<sup>1</sup>

NCG 519: 5.1.2 NÚMERO DE PERSONAS POR NACIONALIDAD  
GRI 2-7 Y 2-8; 405-1

| POR NACIONALIDAD         | BRASIL |       | CHILE |       | COLOMBIA |       | ECUADOR |     | ESTADOS UNIDOS |     | PERÚ  |       |
|--------------------------|--------|-------|-------|-------|----------|-------|---------|-----|----------------|-----|-------|-------|
|                          | H      | M     | H     | M     | H        | M     | H       | M   | H              | M   | H     | M     |
| Alta gerencia            | 13     | 2     | 36    | 5     | 1        | 0     | 0       | 1   | 5              | 1   | 2     | 0     |
| Gerencia                 | 97     | 56    | 255   | 135   | 20       | 8     | 5       | 5   | 22             | 12  | 14    | 9     |
| Jefatura                 | 525    | 262   | 416   | 235   | 55       | 34    | 23      | 9   | 50             | 35  | 54    | 37    |
| Operario                 | 7.651  | 3.242 | 1.851 | 959   | 653      | 531   | 124     | 38  | 815            | 241 | 653   | 534   |
| Fuerza de venta          | 79     | 225   | 69    | 264   | 11       | 17    | 3       | 9   | 0              | 1   | 14    | 37    |
| Administrativo           | 121    | 134   | 123   | 229   | 36       | 42    | 10      | 18  | 11             | 11  | 27    | 31    |
| Otros profesionales      | 536    | 382   | 1.032 | 634   | 45       | 30    | 5       | 9   | 41             | 20  | 38    | 34    |
| Otros técnicos           | 3.853  | 3.169 | 1.589 | 1.682 | 531      | 476   | 176     | 122 | 2              | 0   | 1.114 | 1.021 |
| Grupo LATAM <sup>2</sup> | 12.875 | 7.472 | 5.371 | 4.143 | 1.352    | 1.138 | 346     | 211 | 946            | 321 | 1.916 | 1.703 |

<sup>1</sup> Grupo LATAM no cuenta con empleados de la categoría “Auxiliar” definida por la NCG chilena N°519.  
<sup>2</sup> Además de los 38.663 empleados, la fuerza laboral del grupo LATAM también incluye a los trabajadores transitorios contratados a través de empresas tercerizadas por un plazo máximo de seis meses, para ocupar puestos vacantes temporalmente debido a licencias de empleados o por vencimiento de contratos externos.



Perfil de los empleados en 2024<sup>1</sup>

NCG 519: 5.1.2 NÚMERO DE PERSONAS POR NACIONALIDAD  
GRI 2-7 Y 2-8; 405-1

| POR NACIONALIDAD    | ALEMANIA |    | ARGENTINA |     | AUSTRALIA |   | BOLIVIA |    | CUBA |   | ESPAÑA |     | FRANCIA |   |
|---------------------|----------|----|-----------|-----|-----------|---|---------|----|------|---|--------|-----|---------|---|
|                     | H        | M  | H         | M   | H         | M | H       | M  | H    | M | H      | M   | H       | M |
| Alta gerencia       | 0        | 0  | 0         | 0   | 0         | 0 | 0       | 0  | 0    | 0 | 1      | 2   | 0       | 0 |
| Gerencia            | 1        | 0  | 3         | 2   | 1         | 0 | 0       | 0  | 0    | 0 | 11     | 5   | 0       | 0 |
| Jefatura            | 1        | 0  | 9         | 10  | 0         | 1 | 0       | 1  | 0    | 0 | 12     | 11  | 1       | 1 |
| Operario            | 12       | 8  | 79        | 84  | 5         | 4 | 18      | 15 | 4    | 2 | 69     | 75  | 7       | 1 |
| Fuerza de venta     | 1        | 1  | 2         | 4   | 0         | 0 | 0       | 0  | 0    | 0 | 1      | 12  | 0       | 2 |
| Administrativo      | 1        | 0  | 10        | 7   | 0         | 0 | 0       | 0  | 0    | 0 | 3      | 10  | 0       | 0 |
| Otros profesionales | 0        | 1  | 0         | 4   | 0         | 2 | 1       | 0  | 0    | 0 | 13     | 9   | 0       | 2 |
| Otros 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 |

<sup>1</sup> Grupo LATAM no cuenta con empleados de la categoría “Auxiliar” definida por la NCG chilena N°519.

| POR NACIONALIDAD    | ITALIA |   | MÉXICO |    | NUEVA ZELANDA |   | PAÍSES BAJOS |   | PARAGUAY |    | PORTUGAL |   | REINO UNIDO |   |
|---------------------|--------|---|--------|----|---------------|---|--------------|---|----------|----|----------|---|-------------|---|
|                     | H      | M | H      | M  | H             | M | H            | M | H        | M  | H        | M | H           | M |
| Alta gerencia       | 0      | 0 | 0      | 0  | 0             | 0 | 0            | 0 | 0        | 0  | 0        | 0 | 0           | 0 |
| Gerencia            | 1      | 0 | 0      | 1  | 0             | 0 | 0            | 0 | 3        | 0  | 0        | 0 | 0           | 0 |
| Jefatura            | 0      | 0 | 6      | 3  | 3             | 0 | 1            | 0 | 5        | 5  | 0        | 0 | 1           | 0 |
| Operario            | 1      | 6 | 47     | 53 | 5             | 6 | 5            | 1 | 24       | 7  | 3        | 5 | 11          | 2 |
| Fuerza de venta     | 1      | 1 | 0      | 0  | 0             | 0 | 0            | 0 | 2        | 5  | 0        | 0 | 1           | 0 |
| Administrativo      | 0      | 0 | 2      | 2  | 0             | 0 | 0            | 0 | 3        | 5  | 0        | 0 | 0           | 0 |
| Otros profesionales | 0      | 0 | 1      | 0  | 0             | 1 | 0            | 0 | 0        | 0  | 0        | 0 | 0           | 0 |
| Otros 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 |

<sup>1</sup> Grupo LATAM no cuenta con empleados de la categoría “Auxiliar” definida por la NCG chilena N°519.





Perfil de los empleados en 2024<sup>1</sup>

NCG 519: 5.1.2 NÚMERO DE PERSONAS POR NACIONALIDAD  
GRI 2-7 Y 2-8; 405-1

| POR NACIONALIDAD    |    | URUGUAY |  |
|---------------------|----|---------|--|
|                     | H  | M       |  |
| Alta gerencia       | 0  | 0       |  |
| Gerencia            | 1  | 0       |  |
| Jefatura            | 2  | 2       |  |
| Operario            | 4  | 2       |  |
| Fuerza de venta     | 1  | 0       |  |
| Administrativo      | 7  | 3       |  |
| Otros profesionales | 1  | 0       |  |
| Otros técnicos      | 0  | 0       |  |
| Grupo LATAM         | 16 | 7       |  |

<sup>1</sup> Grupo LATAM no cuenta con empleados de la categoría “Auxiliar” definida por la NCG chilena N°519.





Perfil de los empleados en 2024<sup>1</sup>

NCG 519: 5.1.3 NÚMERO DE PERSONAS POR RANGO DE EDAD

GRI 405-1

| POR RANGO DE EDAD   | MENOS DE 30 AÑOS |       | DE 30 A 40 AÑOS |       | DE 41 A 50 AÑOS |       | DE 51 A 60 AÑOS |     | DE 61 A 70 AÑOS |    | MÁS DE 70 AÑOS |   |
|---------------------|------------------|-------|-----------------|-------|-----------------|-------|-----------------|-----|-----------------|----|----------------|---|
|                     | H                | M     | H               | M     | H               | M     | H               | M   | H               | M  | H              | M |
| Alta gerencia       | 0                | 0     | 3               | 0     | 28              | 8     | 20              | 2   | 6               | 1  | 1              | 0 |
| Gerencia            | 1                | 3     | 217             | 136   | 142             | 69    | 64              | 22  | 10              | 3  | 0              | 0 |
| Jefatura            | 74               | 55    | 498             | 338   | 395             | 193   | 167             | 55  | 29              | 5  | 1              | 0 |
| Operario            | 3.285            | 2.587 | 4.123           | 2.059 | 2.973           | 876   | 1.352           | 266 | 289             | 30 | 21             | 0 |
| Fuerza de venta     | 26               | 53    | 73              | 215   | 63              | 199   | 19              | 92  | 4               | 19 | 0              | 0 |
| Administrativo      | 79               | 94    | 115             | 197   | 103             | 122   | 41              | 70  | 17              | 8  | 0              | 1 |
| Otros profesionales | 467              | 349   | 774             | 514   | 305             | 208   | 116             | 53  | 37              | 4  | 14             | 0 |
| Otros 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 |

<sup>1</sup> Grupo LATAM no cuenta con empleados de la categoría “Auxiliar” definida por la NCG chilena N°519.

NCG 519: 5.1.4 ANTIGÜEDAD LABORAL

| POR ANTIGÜEDAD      | MENOS DE 3 AÑOS |       | DE 3 A 6 AÑOS |       | MÁS DE 6 Y HASTA 9 AÑOS |       | MÁS DE 9 Y HASTA 12 AÑOS |       | MÁS DE 12 AÑOS |       |
|---------------------|-----------------|-------|---------------|-------|-------------------------|-------|--------------------------|-------|----------------|-------|
|                     | H               | M     | H             | M     | H                       | M     | H                        | M     | H              | M     |
| Alta gerencia       | 3               | 1     | 3             | 0     | 3                       | 1     | 6                        | 2     | 43             | 7     |
| Gerencia            | 39              | 20    | 40            | 27    | 48                      | 35    | 72                       | 48    | 235            | 103   |
| Jefatura            | 124             | 97    | 159           | 103   | 99                      | 58    | 143                      | 71    | 639            | 317   |
| Operario            | 5.464           | 3.560 | 1.986         | 905   | 788                     | 357   | 845                      | 336   | 2.960          | 660   |
| Fuerza de venta     | 58              | 125   | 15            | 42    | 18                      | 70    | 34                       | 79    | 60             | 262   |
| Administrativo      | 139             | 137   | 29            | 53    | 21                      | 42    | 34                       | 45    | 132            | 215   |
| Otros profesionales | 835             | 525   | 263           | 180   | 100                     | 86    | 155                      | 105   | 360            | 232   |
| Otros técnicos      | 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 |

<sup>1</sup> Grupo LATAM no cuenta con empleados de la categoría “Auxiliar” definida por la NCG chilena N°519.





Perfil de los empleados en 2024<sup>1</sup>

NCG 519: 5.1.5 PERSONAS CON DISCAPACIDAD  
GRI 405-1

| PERSONAS CON DISCAPACIDAD | H   | M   |
|---------------------------|-----|-----|
| Alta gerencia             | 0   | 0   |
| Gerencia                  | 3   | 1   |
| Jefatura                  | 22  | 7   |
| Operario                  | 447 | 172 |
| Fuerza de venta           | 13  | 20  |
| Administrativo            | 26  | 17  |
| Otros profesionales       | 32  | 16  |
| Otros técnicos            | 7   | 8   |
| Grupo LATAM               | 550 | 241 |

<sup>1</sup> Grupo LATAM no cuenta con empleados de la categoría “Auxiliar” definida por la NCG chilena N°519.

Empleados por tipo de contrato en 2024<sup>1</sup>

NCG 519: 5.2 FORMALIDAD LABORAL  
GRI 2-7 EMPLEADOS

|                    | PLAZO INDEFINIDO |        | PLAZO FIJO |     |
|--------------------|------------------|--------|------------|-----|
|                    | H                | M      | H          | M   |
| Brasil             | 12.875           | 7.472  | N/A        | N/A |
| Chile              | 4.782            | 3.781  | 589        | 362 |
| Colombia           | 1.156            | 915    | 196        | 223 |
| Ecuador            | 346              | 211    | N/A        | N/A |
| Estados Unidos     | 946              | 321    | N/A        | N/A |
| Perú               | 1.647            | 1.329  | 269        | 374 |
| Otros <sup>2</sup> | 428              | 421    | 12         | 8   |
| Grupo LATAM        | 22.180           | 14.450 | 1.067      | 967 |

N/A: No aplica

<sup>1</sup> Grupo LATAM no cuenta con contratos por obra, faena u honorarios.

<sup>2</sup> Se considera: Alemania, Argentina, Australia, Bolivia, Cuba, España, Francia, Italia, México, Nueva Zelanda, Países Bajos, Paraguay, Portugal, Reino Unido y Uruguay.

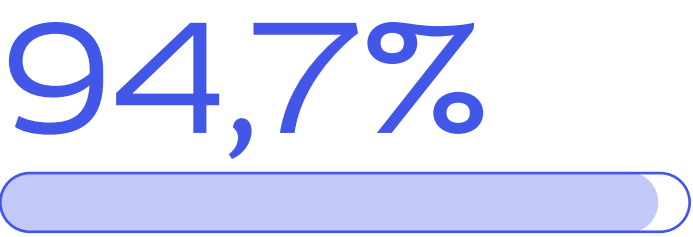
Empleados por tipo de jornada en 2024

NCG 519: 5.3 ADAPTABILIDAD LABORAL  
GRI 2-7 EMPLEADOS

|                    | JORNADA TIEMPO COMPLETO |        | JORNADA TIEMPO PARCIAL |     |
|--------------------|-------------------------|--------|------------------------|-----|
|                    | H                       | M      | H                      | M   |
| Brasil             | 12.668                  | 7.322  | 207                    | 150 |
| Chile              | 5.339                   | 4.062  | 32                     | 81  |
| Colombia           | 1.352                   | 9.138  | N/A                    | N/A |
| Ecuador            | 346                     | 211    | N/A                    | N/A |
| Estados Unidos     | 944                     | 300    | 2                      | 21  |
| Perú               | 1.916                   | 1.692  | 0                      | 11  |
| Otros <sup>1</sup> | 411                     | 390    | 29                     | 39  |
| Grupo LATAM        | 22.976                  | 15.115 | 270                    | 302 |

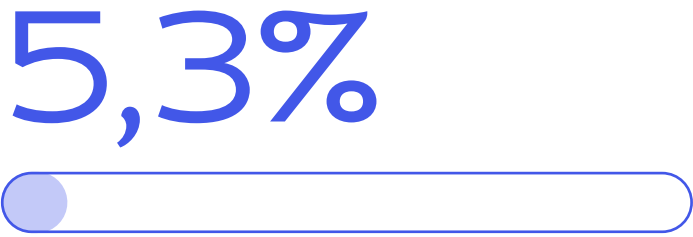
N/A: No aplica

<sup>1</sup> Se considera: Alemania, Argentina, Australia, Bolivia, Cuba, España, Francia, Italia, México, Nueva Zelanda, Países Bajos, Paraguay, Portugal, Reino Unido y Uruguay.



DEL TOTAL DEL PERSONAL CUENTA CON CONTRATO PLAZO INDEFINIDO

95,4% DEL TOTAL DE HOMBRES  
93,7% DEL TOTAL DE MUJERES



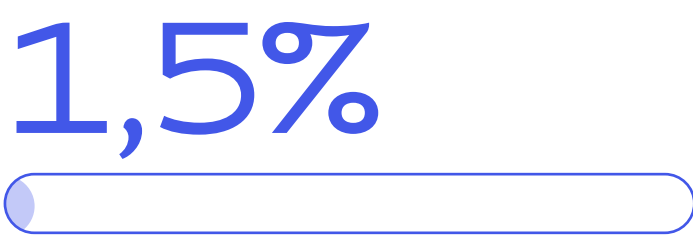
DEL TOTAL DEL PERSONAL CUENTA CON CONTRATO A PLAZO FIJO

4,6% DEL TOTAL DE HOMBRES  
6,3% DEL TOTAL DE MUJERES



DEL TOTAL DEL PERSONAL CUENTA CON JORNADA TIEMPO COMPLETO

98,8% DEL TOTAL DE HOMBRES  
98,0% DEL TOTAL DE MUJERES



DEL TOTAL DEL PERSONAL CUENTA CON JORNADA TIEMPO PARCIAL

1,2% DEL TOTAL DE HOMBRES  
2,0% DEL TOTAL DE MUJERES



PACTOS DE ADAPTABILIDAD LABORAL

NCG 519: 5.3 ADAPTABILIDAD LABORAL

En 2024, no hubo personas en Chile que se acogieron a pactos de adaptabilidad de jornada laboral para trabajadores con responsabilidades familiares, o con bandas de horas para personas que tengan al cuidado niños o niñas de hasta 12 años.

4,8%



DEL TOTAL DEL PERSONAL SE ACOGIÓ  
A TELETRABAJO TIEMPO COMPLETO EN 2024

4,1% DEL TOTAL DE HOMBRES  
5,8% DEL TOTAL DE MUJERES

10,5%



DEL TOTAL DEL PERSONAL SE ACOGIÓ A  
TELETRABAJO TIEMPO PARCIAL EN 2024

9,6% DEL TOTAL DE HOMBRES  
11,7% DEL TOTAL DE MUJERES

Teletrabajo en 2024

NCG 519: 5.3 ADAPTABILIDAD LABORAL

GRI 2-7 EMPLEADOS

|                    | PERSONAS ACOGIDAS A<br>TELETRABAJO TIEMPO COMPLETO |         | PERSONAS ACOGIDAS A<br>TELETRABAJO PARCIAL |         |
|--------------------|----------------------------------------------------|---------|--------------------------------------------|---------|
|                    | Hombres                                            | Mujeres | Hombres                                    | Mujeres |
| Brasil             | 161                                                | 287     | 780                                        | 613     |
| Chile              | 730                                                | 525     | 1061                                       | 836     |
| Colombia           | 22                                                 | 18      | 98                                         | 101     |
| Ecuador            | 3                                                  | 3       | 24                                         | 35      |
| Estados Unidos     | 5                                                  | 1       | 111                                        | 68      |
| Perú               | 34                                                 | 48      | 80                                         | 84      |
| Otros <sup>1</sup> | 6                                                  | 8       | 77                                         | 73      |
| Grupo LATAM        | 961                                                | 890     | 2.231                                      | 1.810   |

<sup>1</sup> Se considera: Alemania, Argentina, Australia, Bolivia, Cuba, España, Francia, Italia, México, Nueva Zelanda, Países Bajos, Paraguay, Portugal, Reino Unido y Uruguay.

Convenios de negociación colectiva en 2024<sup>1</sup>

NCG 519: 9.1 MÉTRICAS SASB

SASB TR-AL-310A.1

GRI 2-30

| CONVENIOS DE NEGOCIACIÓN<br>COLECTIVA EN 2024 <sup>1</sup>    | NÚMERO DE<br>EMPLEADOS | PORCENTAJE DEL<br>TOTAL DE EMPLEADOS |
|---------------------------------------------------------------|------------------------|--------------------------------------|
| Empleados cubiertos por<br>convenios de negociación colectiva | 33.456                 | 87%                                  |
| Empleados sindicalizados                                      | 17.635                 | 46%                                  |

<sup>1</sup> En línea con las recomendaciones de SASB, se contempla el número máximo de empleados únicos cubiertos (tiempo completo y parcial) durante todo el periodo del informe (1.01.2024 al 31.12-2024).

En términos generales, las filiales del grupo LATAM adoptan sus propias políticas para definir las condiciones laborales y los términos de empleo de los empleados no cubiertos por convenios de negociación colectiva. Sin embargo, existe una excepción en Chile, donde, desde septiembre de 2016, y en cumplimiento con la legislación vigente, algunos beneficios básicos y transversales, como el de pasajes, se extienden a los nuevos ingresos, según lo estipulado en un acuerdo colectivo sindical.

NCG 519: 9. SOSTENIBILIDAD - 9.1 MÉTRICAS SASB

SASB TR-AL-310A.2

Durante 2024, no hubo paros laborales que involucren a más de mil trabajadores, ni días de inactividad como consecuencia de paros laborales.





Desglose de nuevas contrataciones en 2024

CSA - DESGLOSE DE ROTACIÓN Y CONTRATACIONES

| NUEVAS CONTRATACIONES POR SEXO |       |                      |
|--------------------------------|-------|----------------------|
| Sexo                           | Total | Tasa de contratación |
| Hombres                        | 4.038 | 59,10%               |
| Mujeres                        | 2.789 | 40,90%               |
| Grupo LATAM                    | 6.827 | 100,00%              |

Desglose de rotación

| ROTACIÓN POR SEXO |       |                  |
|-------------------|-------|------------------|
| Sexo              | Total | Tasa de rotación |
| Hombres           | 2.244 | 32,90%           |
| Mujeres           | 1.527 | 22,40%           |
| Grupo LATAM       | 3.771 | 55,20%           |

OTROS INDICADORES DEL CRITERIO "GESTIÓN DEL CAPITAL HUMANO" SUGERIDOS POR EL CSA DE S&P GLOBAL 2024

Participación laboral por nacionalidad en 2024

CSA - DESGLOSE DE LA DOTACIÓN - NACIONALIDAD

| NACIONALIDAD   | DE LA FUERZA LABORAL TOTAL | EN POSICIONES DE LIDERAZGO |
|----------------|----------------------------|----------------------------|
| Brasilera      | 52,90%                     | 39,40%                     |
| Chilena        | 22,30%                     | 35,90%                     |
| Colombiana     | 7,30%                      | 6,60%                      |
| Ecuatoriana    | 1,70%                      | 2,30%                      |
| Estadounidense | 0,50%                      | 2,20%                      |
| Peruana        | 9,60%                      | 5,70%                      |
| Otras          | 5,70%                      | 7,90%                      |

Participación laboral femenina por tipo de cargo en 2024

CSA - DESGLOSE DE LA DOTACIÓN: GÉNERO

El grupo LATAM aspira a alcanzar en 2030 un equilibrio de género en torno al 40/60 en todas sus categorías funcionales.

| PARTICIPACIÓN FEMENINA                                                           | 2024   |
|----------------------------------------------------------------------------------|--------|
| Mujeres en el total de la fuerza laboral                                         | 39,90% |
| Mujeres en cargos de liderazgo (junior, medio y alto)                            | 35,00% |
| Mujeres en cargos junior de liderazgo                                            | 35,70% |
| Mujeres en cargos altos de liderazgo                                             | 15,90% |
| Mujeres en cargos de liderazgo de funciones generadoras de ingresos <sup>1</sup> | 37,00% |
| Mujeres en puestos STEM <sup>2</sup> o relacionados                              | 27,30% |

<sup>1</sup> Se excluyen cargos de soporte como recursos humanos, legal y tecnología de la información, entre otros.

<sup>2</sup> Acrónimo en inglés que significa “puestos relacionados con ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas”.

Brecha salarial en 2024

CSA - INDICADORES DE REMUNERACIÓN POR GÉNERO

| INDICADOR                           | DIFERENCIA ENTRE EMPLEADOS HOMBRES Y MUJERES |
|-------------------------------------|----------------------------------------------|
| Brecha salarial de género (media)   | 95%                                          |
| Brecha salarial de género (mediana) | 95%                                          |
| Brecha de bonificación (media)      | 95%                                          |
| Brecha de bonificación (mediana)    | 96%                                          |





Porcentaje de personas que hicieron uso de postnatal por país en 2024<sup>1</sup>

NCG 519: 5.7 PERMISO POSTNATAL  
GRI 401-3

| PAÍSES         | % HOMBRES | % MUJERES |
|----------------|-----------|-----------|
| Alemania       | 100%      | 100%      |
| Argentina      | 100%      | 100%      |
| Australia      | N/A       | N/A       |
| Bolivia        | 100%      | N/A       |
| Brasil         | 100%      | 100%      |
| Chile          | 100%      | 100%      |
| Colombia       | 100%      | 100%      |
| Cuba           | N/A       | N/A       |
| Ecuador        | 100%      | 100%      |
| España         | 100%      | 100%      |
| Estados Unidos | 100%      | 100%      |
| Francia        | N/A       | N/A       |
| Italia         | N/A       | N/A       |
| México         | 100%      | N/A       |
| Nueva Zelanda  | N/A       | N/A       |
| Países Bajos   | N/A       | N/A       |
| Paraguay       | 100%      | N/A       |
| Perú           | 100%      | 100%      |
| Portugal       | N/A       | N/A       |
| Reino Unido    | N/A       | N/A       |
| Uruguay        | 100%      | N/A       |
| Grupo LATAM    | 100%      | 100%      |

N/A: No Aplica.

<sup>1</sup> El porcentaje se calcula en relación al número total de personas elegibles para hacer uso de dicho permiso en 2024.

Uso de postnatal paternal en chile en 2024

NCG 519: 5.7 PERMISO POSTNATAL

| DÍAS UTILIZADOS                            | NÚMERO DE PADRES TRABAJADORES |
|--------------------------------------------|-------------------------------|
| Permiso postnatal paternal de 5 días       | 82                            |
| Postnatal parental de 6 semanas (o menos)* | 1                             |

\* Corresponde a un trabajador de la categoría "Otros técnicos" y su uso de postnatal parental fue de 42 días.

Promedio de días de postnatal utilizados por nivel de cargo en 2024<sup>1</sup>

NCG 519: 5.7 PERMISO POSTNATAL  
GRI 401-3

| PROMEDIO DE DÍAS UTILIZADOS <sup>2</sup> | HOMBRES         | MUJERES |
|------------------------------------------|-----------------|---------|
| Alta gerencia                            | 20 <sup>3</sup> | N/A     |
| Gerencia                                 | 23              | 108     |
| Jefatura                                 | 11              | 128     |
| Operarios                                | 14              | 115     |
| Fuerza de venta                          | 13              | 168     |
| Administrativo                           | 7               | 98      |
| Otros profesionales                      | 15              | 116     |
| Otros técnicos                           | 11              | 103     |
| Grupo LATAM                              | 14              | 119     |

<sup>1</sup> Grupo LATAM no cuenta con empleados de la categoría "Auxiliar" definida por la NCG chilena N°519.

<sup>2</sup> El cálculo se realizó con el promedio de días de cada país, y luego el promedio de días por categoría.

<sup>3</sup> Sólo hubo un caso de postnatal en hombres durante 2024, por lo que se presenta el número de días de postnatal de dicho caso en Brasil.

SEMANAS DE POSTNATAL - CSA 2024

Un 52,6% de los empleados del grupo LATAM trabaja en Brasil. En este país, la licencia de postnatal legal para las madres es de 120 días, a los que se suman 60 días adicionales otorgados por la empresa, alcanzando un total de 180 días (25,7 semanas). Este beneficio se aplica tanto en casos de adopción como de parto. No obstante, los procedimientos de adopción están bajo la jurisdicción de la agencia de adopción y, en algunos casos, puede ser necesario solicitar permisos especiales.

Por otro lado, la licencia legal para los padres es de 5 días, sin embargo, LATAM Brasil otorga 15 días adicionales como un beneficio extra tras el nacimiento del bebé, lo que equivale a un total de casi 3 semanas. Esta política se aplica tanto a parejas del mismo sexo como a casos de gestación subrogada y adopción.

En el caso de parejas del mismo sexo, los miembros pueden decidir el rol que cada uno asumirá durante este período.

Es importante aclarar que la definición de licencia postnatal se basa en las regulaciones de cada país.





Promedio de días utilizados por nivel de cargo en Chile en 2024<sup>1</sup>

NCG 519: 5.7 PERMISO POSTNATAL

| PROMEDIO DE DÍAS UTILIZADOS | HOMBRES | MUJERES |
|-----------------------------|---------|---------|
| Alta gerencia               | N/A     | N/A     |
| Gerencia                    | 5       | 146     |
| Jefatura                    | 5       | 146     |
| Operarios                   | 5       | 150     |
| Fuerza de venta             | 5       | 162     |
| Administrativo              | 5       | 105     |
| Otros profesionales         | 5       | 163     |
| Otros técnicos              | 5       | 140     |
| TOTAL                       | 5       | 145     |

<sup>1</sup> Grupo LATAM no cuenta con empleados de la categoría “Auxiliar” definida por la NCG chilena N°519.

INCENTIVOS DE LARGO PLAZO PARA LOS EMPLEADOS

Durante 2024, como incentivo de largo plazo para los empleados, las empresas del grupo LATAM contaron con el programa “pagos basados en unidades”. Este está compuesto por unidades otorgadas a cada empleado, cuyo pago se efectúa en un período de hasta 42 meses, que están asociadas a:

- La permanencia del empleado en el grupo LATAM.
- El precio de la acción con respecto al valor del ERO.
- La ocurrencia de eventos referidos al volumen de transacciones y liquidez de la acción.
- El rendimiento definido en base al cumplimiento de ciertos indicadores del grupo LATAM.

Este programa se aplica a los ejecutivos que no son parte del *Global Executive Meeting* (GEM), es decir, quienes son gerentes *senior*, gerentes y subgerentes de distintas empresas del grupo LATAM.





Empleados capacitados en 2024

NCG 519: 5.8.II CAPACITACIÓN Y BENEFICIOS

| PERSONAL<br>CAPACITADO | H      | M      | % DEL<br>TOTAL DE LA DOTACIÓN |
|------------------------|--------|--------|-------------------------------|
| Alta Gerencia          | 54     | 11     | 94,2%                         |
| Gerencia               | 414    | 226    | 96,0%                         |
| Jefatura               | 1.118  | 601    | 95,0%                         |
| Operario               | 11.743 | 5.686  | 97,6%                         |
| Fuerza de Venta        | 182    | 563    | 97,6%                         |
| Administrativo         | 315    | 442    | 89,4%                         |
| Otros profesionales    | 1.598  | 1.071  | 93,9%                         |
| Otros técnicos         | 6.127  | 6.248  | 89,6%                         |
| Total                  | 21.551 | 14.848 | 94,1%                         |

Capacitación promedio en 2024

(h/empleado)<sup>1</sup>

NCG 519: 5.8.III CAPACITACIÓN Y BENEFICIOS

GRI 404-1

| 2024 <sup>1</sup>   | HOMBRES | MUJERES |
|---------------------|---------|---------|
| Alta gerencia       | 7,5     | 5,7     |
| Gerencia            | 10,1    | 9,3     |
| Jefatura            | 27,6    | 20,7    |
| Operario            | 46,4    | 48,8    |
| Fuerza de venta     | 14,3    | 15,0    |
| Administrativo      | 16,4    | 11,8    |
| Otros profesionales | 15,9    | 12,5    |
| Otros técnicos      | 46,9    | 74,9    |
| Grupo LATAM         | 41,8    | 53,0    |

<sup>1</sup> El cálculo considera la dotación promedio y grupo LATAM no cuenta con empleados de la categoría “Auxiliar” definida por la NCG chilena N°519.





# ACERCA DE LA MEMORIA

## TEMAS MATERIALES PARA LA CREACIÓN DE VALOR

### Innovación Sostenible

|                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|-----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Caso de negocio       | <p>El grupo LATAM tiene la oportunidad de liderar en sostenibilidad mediante la implementación de prácticas como la gestión de residuos y los principios de la economía circular. Estas innovaciones pueden ayudar a adelantarse a los requisitos regulatorios, mejorar su reputación y generar ahorros de costos a largo plazo. Además, estas medidas pueden atraer y retener a los clientes que se alineen con los valores de sostenibilidad, así como abrir nuevas oportunidades de negocio centradas en la optimización de recursos.</p> |
|                       | <p>Igualmente, involucrar a la cadena de valor fortalecerá las relaciones con los proveedores y mejorará la resiliencia ante cambios regulatorios y demandas de los consumidores.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                       | <p>Es importante destacar que las prácticas sostenibles también refuerzan el cambio cultural que grupo LATAM ha iniciado, mejorando la cohesión interna y fortaleciendo la identidad corporativa.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Impacto en el negocio | <p>Este tema representa una oportunidad para que el grupo LATAM lidere en sostenibilidad, mejore su reputación, atraiga clientes y logre ahorros de costos mediante estrategias innovadoras de gestión de residuos y economía circular.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |

|                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Estrategia de negocio  | <p>La estrategia de sostenibilidad del grupo LATAM se basa en la colaboración. De hecho, está trabajando con ONGs, representantes de la sociedad civil, proveedores y clientes para abordar los desafíos sociales, ambientales y económicos.</p>                                                                                                                                                                        |
|                        | <p>De esta manera, los objetivos del grupo LATAM incluyen reducir los residuos enviados a vertederos y eliminar los plásticos de un solo uso.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|                        | <p>Cabe precisar que nuevos procesos operativos y colaboraciones con proveedores ayudarán a redefinir los servicios, desde las operaciones en tierra hasta los servicios aéreos.</p>                                                                                                                                                                                                                                    |
| Metas y métricas       | <p>El grupo LATAM tiene como objetivo ser un grupo libre de residuos a vertederos para 2027 y reducir los plásticos de un solo uso. En esta línea, el grupo LATAM redujo un 97% de los plásticos de un solo uso en 2024.</p>                                                                                                                                                                                            |
| Progreso en las metas  | <p>El grupo LATAM logró reducir en un 97% el uso de plásticos de un solo uso en 2024. El 3% restante corresponde a artículos que no pudieron ser reemplazados por razones operativas, legales o de seguridad. LATAM continúa avanzando en la sustitución de materiales por alternativas reutilizables, reciclables o biodegradables.</p>                                                                                |
| Compensación ejecutiva | <p>La compensación del director de Asuntos Corporativos y Sostenibilidad de LATAM Airlines Group S.A. está vinculada con las metas transversales de la estrategia de sostenibilidad del grupo LATAM, particularmente en 2 grandes frentes; 1) eliminación de plásticos de un solo uso y la implementación del sistema de gestión de residuos (10%). Esta meta se comparte con el director ejecutivo de LATAM Cargo.</p> |



Estrategia de Cambio Climático

|                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Caso de negocio       | <p>El cambio climático presenta riesgos regulatorios como los impuestos al carbono y los sistemas de comercio de emisiones. En tanto, la industria aeronáutica enfrenta el desafío de migrar a combustibles sostenibles, los cuales aún no están disponibles en Sudamérica.</p> <p>No obstante, estos riesgos también presentan oportunidades para colaborar con los gobiernos en el desarrollo de combustibles sostenibles para la aviación, mitigando la dependencia de los combustibles fósiles.</p> <p>Es importante destacar que los riesgos físicos del cambio climático, como el clima extremo, pueden interrumpir las operaciones y afectar la infraestructura.</p> |
| Impacto en el negocio | <p>La estrategia climática es esencial para el grupo LATAM, ya que mitiga los riesgos regulatorios y físicos del cambio climático, como los impuestos al carbono y los fenómenos meteorológicos extremos. También presenta una oportunidad para el grupo LATAM de colaborar en el desarrollo de combustibles sostenibles para la aviación y en la creación de infraestructuras resilientes.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Estrategia de negocio | <p>El grupo LATAM participa en iniciativas de conservación y compra de créditos de carbono, enfocándose en reducir la deforestación y promover el desarrollo de combustibles sostenibles. Además, ha integrado las recomendaciones de la Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD) para la divulgación de riesgos financieros relacionados con el clima.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Metas y métricas      | <p>El grupo LATAM se ha comprometido a reducir y compensar el 50% de las emisiones domésticas para 2030 y ser carbono neutral para 2050.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

|                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Progreso en las metas  | <p>En 2024, las emisiones totalizaron 16.556.047 toneladas de CO2e, un 13,21% más con respecto al 2023, que comparado con el crecimiento de la capacidad consolidado de 15,1%, muestra un aumento en la eficiencia. Sin embargo, en cuanto a la intensidad de emisiones, la operación total registró una reducción del 3,02%, mientras que específicamente en las operaciones aéreas la disminución fue del 2,48%, ambas cifras en comparación con 2023. Esta reducción responde a las mejoras significativas implementadas por el grupo LATAM en su eficiencia operativa, incluyendo el uso de analítica avanzada para la optimización de rutas de vuelo y el uso de tecnologías avanzadas como AeroShark, que mejoran la aerodinámica de sus aviones.</p> <p>En tanto, en 2024 el grupo LATAM alcanzó una reducción de 98.984 toneladas de CO2e gracias al programa LATAM Fuel Efficiency compensó 398.043 toneladas de CO2e mediante créditos de carbono provenientes de proyectos de conservación.</p> |
| Compensación ejecutiva | <p>La compensación del director de Asuntos Corporativos y Sostenibilidad de LATAM Airlines Group S.A. está vinculada con las metas transversales de la estrategia de sostenibilidad de la Gestión del cambio climático; vinculado a la eficiencia del combustible, las iniciativas climáticas y los proyectos de conservación (20%). Esta meta se comparte con el director ejecutivo de LATAM Cargo.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |





Eficiencia de la Flota

|                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Caso de negocio       | La renovación de la flota permite al grupo LATAM reducir el consumo de combustible, lo que disminuye significativamente los costos operativos. En efecto, la integración de tecnologías avanzadas mejora la eficiencia del combustible y optimiza la planificación de vuelos, reduciendo el riesgo de retrasos y cancelaciones que pueden afectar los ingresos y la satisfacción del cliente. Además, una flota moderna y bien mantenida minimiza los riesgos de interrupciones operativas debido al mantenimiento, asegurando una operación más estable y confiable. Igualmente, la modernización de la flota contribuye a la reducción de emisiones, apoyando los objetivos de sostenibilidad del grupo LATAM. |
| Impacto en el negocio | La eficiencia de la flota es esencial para el grupo LATAM, ya que reduce directamente el consumo de combustible y los costos operativos mediante la integración de aeronaves modernas y eficientes en combustible y tecnologías avanzadas, lo que disminuye los gastos generales y mejora la rentabilidad.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Estrategia de negocio | El grupo LATAM está implementando un plan estratégico de renovación de la flota, reemplazando aeronaves más antiguas por modelos más eficientes en combustible. Además, ha desarrollado estrategias de planificación de rutas e integra continuamente tecnologías de vanguardia en sus aeronaves.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Metas y métricas      | El grupo LATAM tiene como objetivo alcanzar una flota de 354 aeronaves para 2026.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Progreso en las metas | El grupo LATAM cerró el año pasado con una flota de 347 aeronaves. De hecho, durante 2024, el grupo LATAM recibió 16 aeronaves (tres de fuselaje ancho y 13 de fuselaje estrecho).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |

TEMAS MATERIALES PARA LOS GRUPOS DE INTERÉS EXTERNOS

Conectividad y Desarrollo Regional

|                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|---------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Relevancia del tema para los grupos de interés externos | La conectividad proporcionada por el grupo LATAM fomenta el turismo en toda Sudamérica, estimulando el desarrollo económico regional, promoviendo el empleo, el intercambio cultural y el crecimiento de las economías locales. De hecho, a través del pilar de Valor Compartido de su estrategia de sostenibilidad, el grupo LATAM también contribuye al acceso a servicios esenciales mediante el programa Avión Solidario. Esta iniciativa aprovecha la infraestructura, conectividad y capacidad de transporte del grupo LATAM para apoyar necesidades críticas de salud, como el transporte de medicamentos, órganos, vacunas, así como de profesionales y pacientes. |
| Métricas de materialidad                                | En 2024, el grupo LATAM transportó a 4.074 pacientes y profesionales de la salud, mejorando significativamente el acceso al tratamiento y mejorando la calidad de vida mediante intervenciones médicas como trasplantes. Estos esfuerzos tuvieron un impacto notable en los resultados de salud y en los años de vida ganados.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |





Protección de Ecosistemas

Relevancia del tema para los grupos de interés externos

Como parte del tema material "Mitigación del cambio climático", el grupo LATAM también genera un impacto positivo en la naturaleza y las comunidades a través de su programa de triple impacto, "CO<sub>2</sub>BIO." A diferencia de otros proyectos de compensación, CO<sub>2</sub>BIO destaca por su capacidad para generar co-beneficios ambientales, sociales y económicos para las comunidades locales. De hecho, 191 familias están comprometidas con la preservación de un ecosistema estratégico que cubre más de 200,000 hectáreas, hogar de más de 2,284 especies. Estas familias están certificadas para comerciar créditos de carbono. CO<sub>2</sub>BIO presenta una oportunidad única para combinar habilidades y recursos en la lucha contra el cambio climático y alcanzar el objetivo de LATAM de compensar completamente el 100% de sus operaciones aéreas y terrestres en Colombia. Además, el grupo LATAM busca hacer de CO<sub>2</sub>BIO un proyecto competitivo para el acceso al mercado internacional voluntario de carbono.

Métricas de materialidad

Los esfuerzos del grupo LATAM resultaron en la conservación de más de 270.000 hectáreas, lo que impactó significativamente la preservación de la fauna y flora. Este logro es valorado por su contribución a la protección de aproximadamente 2.000 especies.





# 13

## \_INFORMES FINANCIEROS

**289** ESTADOS FINANCIEROS

**382** FILIALES Y COLIGADAS

**420** ANÁLISIS RAZONADO

**428** DECLARACIÓN JURADA

**429** MALLA SOCIETARIA







# ESTADOS FINANCIEROS

NCG 519: 12. INFORMES FINANCIEROS

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES  
ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS  
31 DE DICIEMBRE DE 2024

## CONTENIDO

- Estado de situación financiera clasificado consolidado
- Estado de resultados consolidado por función
- Estado de resultados integrales consolidado
- Estado de cambios en el patrimonio consolidado
- Estado de flujos de efectivo consolidado - método directo
- Notas a los estados financieros consolidados

- CLP - PESOS CHILENOS
- UF - UNIDAD DE FOMENTO
- ARS - PESOS ARGENTINOS
- US\$ - DOLARES ESTADOUNIDENSES
- MUS\$ - MILES DE DOLARES ESTADOUNIDENSES
- MMUS\$ - MILLONES DE DOLARES ESTADOUNIDENSES
- COP - PESOS COLOMBIANOS
- BRL/R\$ - REALES BRASILEÑOS
- MRS - MILES DE REALES BRASILEÑOS
- PYG - GUARANÍ PARAGUAYO





INFORME DEL AUDITOR INDEPENDIENTE

Santiago, 30 de enero de 2025

Señores Accionistas y Directores  
LATAM Airlines Group S.A.

Opinión

Hemos efectuado una auditoría a los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y filiales, que comprenden los estados consolidados clasificados de situación financiera al 31 de diciembre de 2024 y 2023 y los correspondientes estados de resultados consolidados por función, de resultados integrales consolidados, de cambios en el patrimonio consolidado y de flujos de efectivo consolidados método directo por los años terminados en esas fechas y las correspondientes notas a los estados financieros consolidados.

En nuestra opinión, los estados financieros consolidados adjuntos presentan razonablemente, en todos sus aspectos significativos, la situación financiera de LATAM Airlines Group S.A. y filiales al 31 de diciembre de 2024 y 2023, los resultados de sus operaciones y sus flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas de acuerdo con Normas Internacionales de Información Financiera emitidas por el International Accounting Standards Board.

Base para la opinión

Efectuamos nuestras auditorías de acuerdo con Normas de Auditoría Generalmente Aceptadas en Chile. Nuestras responsabilidades de acuerdo a tales normas se describen, posteriormente, en los párrafos bajo la sección “Responsabilidades del auditor por la auditoría de los estados financieros consolidados” del presente informe. De acuerdo a los requerimientos éticos pertinentes, para nuestras auditorías de los estados financieros consolidados, se nos requiere ser independientes de LATAM Airlines Group S.A. y filiales y cumplir con las demás responsabilidades éticas de acuerdo a tales requerimientos. Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido es suficiente y apropiada para proporcionarnos una base para nuestra opinión de auditoría.

Responsabilidad de la Administración por los estados financieros consolidados

La Administración es responsable por la preparación y presentación razonable de los estados financieros consolidados de acuerdo con Normas Internacionales de Información Financiera emitidas por el International Accounting Standards Board. Esta responsabilidad incluye el diseño, implementación y mantención de un control interno pertinente para la preparación y presentación razonable de estados financieros consolidados que estén exentos de representaciones incorrectas significativas, ya sea debido a fraude o error.

Al preparar y presentar los estados financieros consolidados, se requiere que la Administración evalúe si existen hechos o circunstancias que, considerados como un todo, originen una duda sustancial acerca de la capacidad de LATAM Airlines Group S.A. y filiales para continuar como una empresa en marcha por al menos doce meses a partir del final del período que se reporta, sin limitarse a dicho período.

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, 30 de enero de 2025  
LATAM Airlines Group S.A.  
2

Responsabilidades del auditor por la auditoría de los estados financieros consolidados

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que los estados financieros consolidados como un todo, están exentos de representaciones incorrectas significativas debido a fraude o error y emitir un informe del auditor que incluya nuestra opinión. Una seguridad razonable es un alto, pero no absoluto, nivel de seguridad y, por lo tanto, no garantiza que una auditoría realizada de acuerdo con Normas de Auditoría Generalmente Aceptadas en Chile siempre detectará una representación incorrecta significativa cuando exista. El riesgo de no detectar una representación incorrecta significativa debido a fraude es mayor que el riesgo de no detectar una representación incorrecta significativa debido a un error, ya que el fraude puede involucrar colusión, falsificación, omisiones intencionales, ocultamiento, representaciones inadecuadas o hacer caso omiso de los controles por parte de la Administración. Una representación incorrecta se considera significativa si, individualmente, o de manera agregada, podría influir el juicio que un usuario razonable realiza en base a estos estados financieros consolidados.

Como parte de una auditoría realizada de acuerdo con Normas de Auditoría Generalmente Aceptadas en Chile nosotros:

- Ejercemos nuestro juicio profesional y mantenemos nuestro escepticismo profesional durante toda la auditoría.
- Identificamos y evaluamos los riesgos de representaciones incorrectas significativas de los estados financieros consolidados, ya sea debido a fraude o error, diseñamos y realizamos procedimientos de auditoría en respuesta a tales riesgos. Tales procedimientos incluyen el examen, en base a pruebas, de evidencia con respecto a los montos y revelaciones en los estados financieros consolidados.
- Obtenemos un entendimiento del control interno pertinente para una auditoría con el objeto de diseñar procedimientos de auditoría que sean apropiados en las circunstancias, pero sin el propósito de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno de LATAM Airlines Group S.A. y filiales. En consecuencia, no expresamos tal tipo de opinión.
- Evaluamos lo apropiado que son las políticas de contabilidad utilizadas y la razonabilidad de las estimaciones contables significativas efectuadas por la Administración y evaluamos lo apropiado de la presentación general de los estados financieros consolidados.
- Concluimos si a nuestro juicio existen hechos o circunstancias que, considerados como un todo, originen una duda sustancial acerca de la capacidad de LATAM Airlines Group S.A. y filiales para continuar como una empresa en marcha por un período de tiempo razonable.





Santiago, 30 de enero de 2025  
LATAM Airlines Group S.A.  
3

Se nos requiere comunicar a los responsables del Gobierno Corporativo, entre otros asuntos, la oportunidad y el alcance planificados y los hallazgos significativos de la auditoría, incluyendo cualquier deficiencia significativa y debilidad importante del control interno que identifiquemos durante nuestra auditoría.

DocuSigned by:  
  
29A251EE1C8442C...  
Jonathan Yeomans Gibbons  
RUT: 13.473.972-K

PricewaterhouseCoopers





Índice de las Notas a los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

| Notas                                                                                                                          | Página |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| <a href="#">1 - Información general</a>                                                                                        | 1      |
| <a href="#">2 - Resumen de principales políticas contables</a>                                                                 | 6      |
| <a href="#">2.1. Bases de preparación</a>                                                                                      | 6      |
| <a href="#">2.2. Bases de consolidación</a>                                                                                    | 9      |
| <a href="#">2.3. Transacciones en moneda extranjera</a>                                                                        | 10     |
| <a href="#">2.4. Propiedades, plantas y equipos</a>                                                                            | 11     |
| <a href="#">2.5. Activos intangibles distintos de la plusvalía</a>                                                             | 11     |
| <a href="#">2.6. Costos por intereses</a>                                                                                      | 12     |
| <a href="#">2.7. Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros</a>                                             | 12     |
| <a href="#">2.8. Activos financieros</a>                                                                                       | 12     |
| <a href="#">2.9. Instrumentos financieros derivados y derivados implícitos</a>                                                 | 13     |
| <a href="#">2.10. Inventarios</a>                                                                                              | 14     |
| <a href="#">2.11. Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar</a>                                                          | 14     |
| <a href="#">2.12. Efectivo y equivalentes al efectivo</a>                                                                      | 14     |
| <a href="#">2.13. Capital emitido</a>                                                                                          | 14     |
| <a href="#">2.14. Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar</a>                                                  | 14     |
| <a href="#">2.15. Préstamos que devengan intereses</a>                                                                         | 14     |
| <a href="#">2.16. Impuestos corrientes y diferidos</a>                                                                         | 15     |
| <a href="#">2.17. Beneficios a los empleados</a>                                                                               | 16     |
| <a href="#">2.18. Provisiones</a>                                                                                              | 16     |
| <a href="#">2.19. Ingresos ordinarios provenientes de contratos con clientes</a>                                               | 16     |
| <a href="#">2.20. Arrendamientos</a>                                                                                           | 18     |
| <a href="#">2.21. Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta</a> | 19     |
| <a href="#">2.22. Mantenimiento</a>                                                                                            | 19     |
| <a href="#">2.23. Medioambiente</a>                                                                                            | 19     |
| <a href="#">3 - Gestión del riesgo financiero</a>                                                                              | 19     |
| <a href="#">3.1. Factores de riesgo financiero</a>                                                                             | 19     |
| <a href="#">3.2. Gestión del riesgo del capital</a>                                                                            | 32     |
| <a href="#">3.3. Estimación del valor razonable</a>                                                                            | 32     |
| <a href="#">4 - Estimaciones y juicios contables</a>                                                                           | 34     |
| <a href="#">5 - Información por segmentos</a>                                                                                  | 36     |
| <a href="#">6 - Efectivo y equivalentes al efectivo</a>                                                                        | 37     |
| <a href="#">7 - Instrumentos financieros</a>                                                                                   | 38     |
| <a href="#">8 - Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar corrientes y cuentas por cobrar no corrientes</a>              | 39     |
| <a href="#">9 - Cuentas por cobrar y por pagar a entidades relacionadas</a>                                                    | 41     |
| <a href="#">10 - Inventarios</a>                                                                                               | 41     |
| <a href="#">11 - Otros activos financieros</a>                                                                                 | 42     |
| <a href="#">12 - Otros activos no financieros</a>                                                                              | 43     |
| <a href="#">13 - Activos no corrientes o grupos de activos para su disposicion clasificados como mantenidos para la venta</a>  | 44     |
| <a href="#">14 - Inversiones en subsidiarias</a>                                                                               | 45     |
| <a href="#">15 –Activos intangibles distintos de la plusvalía</a>                                                              | 48     |
| <a href="#">16 - Propiedades, plantas y equipos</a>                                                                            | 50     |
| <a href="#">17 - Impuestos corrientes y diferidos</a>                                                                          | 55     |
| <a href="#">18 – Otros Pasivos financieros</a>                                                                                 | 60     |

|                                                                               |     |
|-------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <a href="#">19 - Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar</a>  | 68  |
| <a href="#">20 - Otras provisiones</a>                                        | 70  |
| <a href="#">21 - Otros pasivos no financieros</a>                             | 71  |
| <a href="#">22 – Provisiones por beneficios a los empleados</a>               | 72  |
| <a href="#">23 - Cuentas por pagar, no corrientes</a>                         | 75  |
| <a href="#">24 - Patrimonio</a>                                               | 76  |
| <a href="#">25 - Ingresos de actividades ordinarias</a>                       | 82  |
| <a href="#">26 - Costos y gastos por naturaleza</a>                           | 82  |
| <a href="#">27 - Otros ingresos, por función</a>                              | 84  |
| <a href="#">28 - Moneda extranjera y diferencias de cambio</a>                | 84  |
| <a href="#">29 – Ganancia por acción</a>                                      | 92  |
| <a href="#">30 - Contingencias</a>                                            | 93  |
| <a href="#">31 - Compromisos</a>                                              | 120 |
| <a href="#">32 – Transacciones con partes relacionadas</a>                    | 123 |
| <a href="#">33 - Pagos basados en acciones</a>                                | 125 |
| <a href="#">34 - Estado de flujo de efectivo</a>                              | 128 |
| <a href="#">35 – Medioambiente</a>                                            | 131 |
| <a href="#">36 – Hechos posteriores a la fecha de los Estados Financieros</a> | 133 |





LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA CLASIFICADO CONSOLIDADO

ACTIVOS

|                                                                                                                                         | Nota   | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024<br>MUS\$ | Al 31 de<br>diciembre de<br>2023<br>MUS\$ |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Activos corrientes                                                                                                                      |        |                                           |                                           |
| Efectivo y equivalentes al efectivo                                                                                                     | 6 - 7  | 1.957.788                                 | 1.714.761                                 |
| Otros activos financieros, corrientes                                                                                                   | 7 - 11 | 67.295                                    | 174.819                                   |
| Otros activos no financieros, corrientes                                                                                                | 12     | 203.661                                   | 185.264                                   |
| Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes                                                                             | 7 - 8  | 1.163.707                                 | 1.385.910                                 |
| Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes                                                                                 | 7 - 9  | 25                                        | 28                                        |
| Inventarios corrientes                                                                                                                  | 10     | 438.530                                   | 592.880                                   |
| Activos por impuestos corrientes                                                                                                        | 17     | 40.275                                    | 47.030                                    |
| Total de activos corrientes distintos de los activos o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta |        | 3.871.281                                 | 4.100.692                                 |
| Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta                                | 13     | 29.138                                    | 102.670                                   |
| Total activos corrientes                                                                                                                |        | 3.900.419                                 | 4.203.362                                 |
| Activos no corrientes                                                                                                                   |        |                                           |                                           |
| Otros activos financieros, no corrientes                                                                                                | 7 - 11 | 53.772                                    | 34.485                                    |
| Otros activos no financieros, no corrientes                                                                                             | 12     | 89.416                                    | 168.621                                   |
| Cuentas por cobrar, no corrientes                                                                                                       | 7 - 8  | 12.342                                    | 12.949                                    |
| Activos intangibles distintos de la plusvalía                                                                                           | 15     | 1.000.170                                 | 1.151.986                                 |
| Propiedades, plantas y equipos                                                                                                          | 16     | 10.186.697                                | 9.091.130                                 |
| Activos por impuestos diferidos                                                                                                         | 17     | 10.549                                    | 4.782                                     |
| Total activos no corrientes                                                                                                             |        | 11.352.946                                | 10.463.953                                |
| Total activos                                                                                                                           |        | 15.253.365                                | 14.667.315                                |

Las Notas adjuntas números 1 a 36 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA CLASIFICADO CONSOLIDADO

PATRIMONIO Y PASIVOS

|                                                             | Nota   | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024<br>MUS\$ | Al 31 de<br>diciembre de<br>2023<br>MUS\$ |
|-------------------------------------------------------------|--------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| PASIVOS                                                     |        |                                           |                                           |
| Pasivos corrientes                                          |        |                                           |                                           |
| Otros pasivos financieros, corrientes                       | 7 - 18 | 635.213                                   | 596.063                                   |
| Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar     | 7 - 19 | 2.133.572                                 | 1.765.279                                 |
| Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes      | 7 - 9  | 12.875                                    | 7.444                                     |
| Otras provisiones, corrientes                               | 20     | 14.221                                    | 15.072                                    |
| Pasivos por impuestos corrientes                            | 17     | 6.281                                     | 2.371                                     |
| Otros pasivos no financieros, corrientes                    | 21     | 3.488.680                                 | 3.301.906                                 |
| Total pasivos corrientes                                    |        | 6.290.842                                 | 5.688.135                                 |
| Pasivos no corrientes                                       |        |                                           |                                           |
| Otros pasivos financieros, no corrientes                    | 7 - 18 | 6.515.238                                 | 6.341.669                                 |
| Cuentas por pagar, no corrientes                            | 7 - 23 | 491.762                                   | 418.587                                   |
| Otras provisiones, no corrientes                            | 20     | 623.846                                   | 926.736                                   |
| Pasivo por impuestos diferidos                              | 17     | 312.677                                   | 382.359                                   |
| Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes   | 22     | 167.427                                   | 122.618                                   |
| Otros pasivos no financieros no corrientes                  | 21     | 140.244                                   | 348.936                                   |
| Total pasivos no corrientes                                 |        | 8.251.194                                 | 8.540.905                                 |
| Total pasivos                                               |        | 14.542.036                                | 14.229.040                                |
| PATRIMONIO                                                  |        |                                           |                                           |
| Capital emitido                                             | 24     | 5.003.534                                 | 5.003.534                                 |
| Resultados acumulados                                       | 24     | 1.148.291                                 | 464.411                                   |
| Otras participaciones en el patrimonio                      | 24     | 39                                        | 39                                        |
| Otras reservas                                              | 24     | (5.428.597)                               | (5.017.682)                               |
| Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora |        | 723.267                                   | 450.302                                   |
| Participaciones no controladoras                            | 14     | (11.938)                                  | (12.027)                                  |
| Total patrimonio                                            |        | 711.329                                   | 438.275                                   |
| Total patrimonio y pasivos                                  |        | 15.253.365                                | 14.667.315                                |

Las Notas adjuntas números 1 a 36 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.





LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADO POR FUNCIÓN

|                                                                     | Nota   | Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de |             |
|---------------------------------------------------------------------|--------|-----------------------------------------------------|-------------|
|                                                                     |        | 2024                                                | 2023        |
|                                                                     |        | MUS\$                                               | MUS\$       |
| Ingresos de actividades ordinarias                                  | 5 - 25 | 12.833.043                                          | 11.640.541  |
| Costo de ventas                                                     | 26     | (9.565.899)                                         | (8.816.590) |
| Ganancia bruta                                                      |        | 3.267.144                                           | 2.823.951   |
| Otros ingresos, por función                                         | 27     | 200.669                                             | 148.641     |
| Costos de distribución                                              | 26     | (606.207)                                           | (587.272)   |
| Gastos de administración                                            | 26     | (824.493)                                           | (683.311)   |
| Otros gastos, por función                                           | 26     | (459.842)                                           | (532.801)   |
| Otras ganancias (pérdidas)                                          |        | (36.223)                                            | (91.043)    |
| Ganancia de actividades operacionales                               |        | 1.541.048                                           | 1.078.165   |
| Ingresos financieros                                                |        | 142.411                                             | 125.356     |
| Costos financieros                                                  | 26     | (881.950)                                           | (698.231)   |
| Diferencias de cambio                                               |        | 172.917                                             | 85.891      |
| Resultado por unidades de reajuste                                  |        | 19.508                                              | 5.311       |
| Ganancia antes de impuestos                                         |        | 993.934                                             | 596.492     |
| Ingresos (gastos) por impuesto a las ganancias                      | 17     | (16.489)                                            | (14.942)    |
| GANANCIA DEL EJERCICIO                                              |        | 977.445                                             | 581.550     |
| Ganancia/(Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora |        | 976.972                                             | 581.831     |
| Ganancia/(Pérdida) atribuible a participaciones no controladoras    | 14     | 473                                                 | (281)       |
| GANANCIA DEL EJERCICIO                                              |        | 977.445                                             | 581.550     |
| GANANCIA POR ACCIÓN                                                 |        |                                                     |             |
| Ganancia básicas por acción (US\$)                                  | 29     | 0,001616                                            | 0,000963    |
| Ganancia diluidas por acción (US\$)                                 | 29     | 0,001616                                            | 0,000963    |

Las Notas adjuntas números 1 a 36 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES CONSOLIDADO

|                                                                                                                                                                                                                                    | Nota | Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de |          |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-----------------------------------------------------|----------|
|                                                                                                                                                                                                                                    |      | 2024                                                | 2023     |
|                                                                                                                                                                                                                                    |      | MUS\$                                               | MUS\$    |
| GANANCIA DEL EJERCICIO                                                                                                                                                                                                             |      | 977.445                                             | 581.550  |
| Componentes de otro resultado integral que no se reclasificarán al resultado del ejercicio antes de impuestos                                                                                                                      |      |                                                     |          |
| Otro resultado integral, antes de impuestos, (pérdidas) por nuevas mediciones de planes de beneficios definidos                                                                                                                    | 24   | (21.769)                                            | (21.198) |
| Total otro resultado integral que no se reclasificará al resultado del ejercicio antes de impuestos                                                                                                                                |      | (21.769)                                            | (21.198) |
| Componentes de otro resultado integral que se reclasificarán al resultado del ejercicio antes de impuestos                                                                                                                         |      |                                                     |          |
| Diferencia de cambio por conversión                                                                                                                                                                                                |      |                                                     |          |
| (Pérdidas) por diferencia de cambio de conversión, antes de impuestos                                                                                                                                                              |      | (379.186)                                           | (12.423) |
| Otro resultado integral, antes de impuestos, diferencias de cambio por conversión                                                                                                                                                  |      | (379.186)                                           | (12.423) |
| Coberturas del flujo de efectivo                                                                                                                                                                                                   |      |                                                     |          |
| Ganancias (pérdidas) por coberturas de flujos de efectivo, antes de impuestos                                                                                                                                                      | 24   | 14.681                                              | (41.144) |
| Ajuste por reclasificación de coberturas de flujos de efectivo antes de impuestos                                                                                                                                                  | 24   | (40.898)                                            | (26.568) |
| Importes eliminados del patrimonio e incluidos en el importe en libros de activos (pasivos) no financieros que fueron adquiridos o incurridos a través de una transacción prevista cubierta altamente probable, antes de impuestos | 24   | 11.999                                              | (11.112) |
| Otro resultado integral, antes de impuestos, coberturas del flujo de efectivo                                                                                                                                                      |      | (14.218)                                            | (78.824) |
| Cambio en el valor temporal del dinero de opciones                                                                                                                                                                                 |      |                                                     |          |
| Ganancia/(Pérdida) por cambios en el valor del dinero de opciones                                                                                                                                                                  | 24   | (34.568)                                            | 25.751   |
| Ajustes de reclasificación por cambios en el valor temporal del dinero de opciones                                                                                                                                                 | 24   | 37.265                                              | 28.818   |
| Otro resultado integral, antes de impuestos, cambio en el valor temporal del dinero de opciones                                                                                                                                    |      | 2.697                                               | 54.569   |
| Total otro resultado integral que se reclasificará al resultado del ejercicio antes de impuestos                                                                                                                                   |      | (390.707)                                           | (36.678) |
| Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto                                                                                                                                                                    |      | (412.476)                                           | (57.876) |
| Impuesto a las ganancias relativos a componentes de otro resultado integral que no se reclasificará al resultado del ejercicio                                                                                                     |      |                                                     |          |
| Impuesto a las ganancias relativo a nuevas mediciones de planes de beneficios definidos de otro resultado integral                                                                                                                 | 17   | 909                                                 | 751      |
| Impuestos a las ganancias acumulados relativos a componentes de otro resultado integral que no se reclasificarán al resultado del ejercicio                                                                                        |      | 909                                                 | 751      |
| Impuesto a las ganancias relativos a componentes de otro resultado integral que se reclasificará al resultado del ejercicio                                                                                                        |      |                                                     |          |
| Impuesto a las ganancias relacionado con coberturas de flujos de efectivo de otro resultado integral                                                                                                                               | 17   | —                                                   | 3.604    |
| Impuestos a las ganancias acumulados relativos a componentes de otro resultado integral que se reclasificarán al resultado del ejercicio                                                                                           |      | —                                                   | 3.604    |
| Total otro resultado integral                                                                                                                                                                                                      |      | (411.567)                                           | (53.521) |
| Total resultado integral                                                                                                                                                                                                           |      | 565.878                                             | 528.029  |
| Resultado integral atribuible a:                                                                                                                                                                                                   |      |                                                     |          |
| Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora                                                                                                                                                                |      | 565.547                                             | 515.687  |
| Resultado integral atribuible a participaciones no controladoras                                                                                                                                                                   |      | 331                                                 | 12.342   |
| TOTAL RESULTADO INTEGRAL                                                                                                                                                                                                           |      | 565.878                                             | 528.029  |

Las Notas adjuntas números 1 a 36 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.





LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO CONSOLIDADO

| Patrimonio atribuible a la controladora                                 |                 |                                        |                             |                                                   |                                                      |                                                                 |                                                                                |                                       |                       |                      |                                  |                                                             |                                  |                  |
|-------------------------------------------------------------------------|-----------------|----------------------------------------|-----------------------------|---------------------------------------------------|------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|-----------------------|----------------------|----------------------------------|-------------------------------------------------------------|----------------------------------|------------------|
| Cambios en otras reservas                                               |                 |                                        |                             |                                                   |                                                      |                                                                 |                                                                                |                                       |                       |                      |                                  |                                                             |                                  |                  |
|                                                                         |                 |                                        |                             |                                                   |                                                      |                                                                 | Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos | Reservas de pagos basados en acciones | Otras reservas varias | Total otras reservas | Ganancias/ (Pérdidas) acumuladas | Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora | Participaciones no controladoras | Patrimonio total |
| Nota                                                                    | Capital emitido | Otras Participaciones en el Patrimonio | Acciones propias en cartera | Reservas de diferencias de cambio en conversiones | Reservas de flujo de coberturas de flujo de efectivo | Reservas por cambios en el valor temporal de dinero de opciones | MUS\$                                                                          | MUS\$                                 | MUS\$                 | MUS\$                | MUS\$                            | MUS\$                                                       | MUS\$                            | MUS\$            |
| Patrimonio 1 de enero de 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          |
| Cambios en patrimonio                                                   |                 |                                        |                             |                                                   |                                                      |                                                                 |                                                                                |                                       |                       |                      |                                  |                                                             |                                  |                  |
| Resultado integral Ganancia                                             | 24              | —                                      | —                           | —                                                 | —                                                    | —                                                               | —                                                                              | —                                     | —                     | —                    | 976.972                          | 976.972                                                     | 473                              | 977.445          |
| Otro resultado integral                                                 |                 | —                                      | —                           | (379.049)                                         | (14.218)                                             | 2.697                                                           | (20.855)                                                                       | —                                     | —                     | (411.425)            | —                                | (411.425)                                                   | (142)                            | (411.567)        |
| Total resultado integral                                                |                 | —                                      | —                           | (379.049)                                         | (14.218)                                             | 2.697                                                           | (20.855)                                                                       | —                                     | —                     | (411.425)            | 976.972                          | 565.547                                                     | 331                              | 565.878          |
| Transacciones con los accionistas                                       |                 |                                        |                             |                                                   |                                                      |                                                                 |                                                                                |                                       |                       |                      |                                  |                                                             |                                  |                  |
| Dividendos                                                              | 24              | —                                      | —                           | —                                                 | —                                                    | —                                                               | —                                                                              | —                                     | —                     | —                    | (293.092)                        | (293.092)                                                   | —                                | (293.092)        |
| Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios, patrimonio | 24-34           | —                                      | —                           | —                                                 | —                                                    | —                                                               | —                                                                              | —                                     | 510                   | 510                  | —                                | 510                                                         | (242)                            | 268              |
| Total transacciones con los accionistas                                 |                 | —                                      | —                           | —                                                 | —                                                    | —                                                               | —                                                                              | —                                     | 510                   | 510                  | (293.092)                        | (292.582)                                                   | (242)                            | (292.824)        |
| Saldos al 31 de diciembre de 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                                                     | (11.938)                         | 711.329          |

Las Notas adjuntas números 1 a 36 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.





LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO CONSOLIDADO

|                                                                         |                    | Patrimonio atribuible a la controladora          |                                   |                                                               |                                                                  |                                                                                |                                                                                                  |                                                   |                             |                            |                                        |                                                                            |                                        |                     |
|-------------------------------------------------------------------------|--------------------|--------------------------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|-----------------------------|----------------------------|----------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|---------------------|
|                                                                         |                    | Cambios en otras reservas                        |                                   |                                                               |                                                                  |                                                                                |                                                                                                  |                                                   |                             |                            |                                        |                                                                            |                                        |                     |
| Nota                                                                    | Capital<br>emitido | Otras<br>Participacio<br>nes en el<br>Patrimonio | Acciones<br>propias<br>en cartera | Reservas de<br>diferencias<br>de cambio<br>en<br>conversiones | Reservas<br>de flujo de<br>coberturas<br>de flujo de<br>efectivo | Reservas<br>por cambios<br>en el valor<br>temporal<br>de dinero<br>de opciones | Reservas de<br>ganancias o<br>pérdidas<br>actuariales en<br>planes de<br>beneficios<br>definidos | Reservas<br>de pagos<br>basados<br>en<br>acciones | Otras<br>reservas<br>varias | Total<br>otras<br>reservas | Ganancias/<br>(Pérdidas)<br>acumuladas | Patrimonio<br>atribuible a<br>los<br>propietarios<br>de la<br>controladora | Participaciones<br>no<br>controladoras | Patrimonio<br>total |
|                                                                         |                    |                                                  |                                   |                                                               |                                                                  |                                                                                |                                                                                                  |                                                   |                             |                            |                                        |                                                                            |                                        |                     |
|                                                                         | MUS\$              | MUS\$                                            | MUS\$                             | MUS\$                                                         | MUS\$                                                            | MUS\$                                                                          | MUS\$                                                                                            | MUS\$                                             | MUS\$                       | MUS\$                      | MUS\$                                  | MUS\$                                                                      | MUS\$                                  | MUS\$               |
| Patrimonio 1 de enero de 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              |
| Cambios en patrimonio                                                   |                    |                                                  |                                   |                                                               |                                                                  |                                                                                |                                                                                                  |                                                   |                             |                            |                                        |                                                                            |                                        |                     |
| Resultado integral Ganancia (Pérdida)                                   | 24                 | —                                                | —                                 | —                                                             | —                                                                | —                                                                              | —                                                                                                | —                                                 | —                           | —                          | 581.831                                | 581.831                                                                    | (281)                                  | 581.550             |
| Otro resultado integral                                                 |                    | —                                                | —                                 | (25.051)                                                      | (75.220)                                                         | 54.569                                                                         | (20.442)                                                                                         | —                                                 | —                           | (66.144)                   | —                                      | (66.144)                                                                   | 12.623                                 | (53.521)            |
| Total resultado integral                                                |                    | —                                                | —                                 | (25.051)                                                      | (75.220)                                                         | 54.569                                                                         | (20.442)                                                                                         | —                                                 | —                           | (66.144)                   | 581.831                                | 515.687                                                                    | 12.342                                 | 528.029             |
| Transacciones con los accionistas                                       |                    |                                                  |                                   |                                                               |                                                                  |                                                                                |                                                                                                  |                                                   |                             |                            |                                        |                                                                            |                                        |                     |
| Dividendos                                                              | 24                 | —                                                | —                                 | —                                                             | —                                                                | —                                                                              | —                                                                                                | —                                                 | —                           | —                          | (174.549)                              | (174.549)                                                                  | —                                      | (174.549)           |
| Incremento por otras aportaciones de los propietarios                   | 24                 | —                                                | 17.401                            | —                                                             | —                                                                | —                                                                              | —                                                                                                | —                                                 | (14.401)                    | (14.401)                   | —                                      | 3.000                                                                      | —                                      | 3.000               |
| Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios, patrimonio | 24 -33             | (8.294.952)                                      | (17.401)                          | 178                                                           | —                                                                | —                                                                              | —                                                                                                | —                                                 | 817.036                     | 817.036                    | 7.559.025                              | 63.886                                                                     | (12.812)                               | 51.074              |
| Total transacciones con los accionistas                                 |                    | (8.294.952)                                      | —                                 | 178                                                           | —                                                                | —                                                                              | —                                                                                                | —                                                 | 802.635                     | 802.635                    | 7.384.476                              | (107.663)                                                                  | (12.812)                               | (120.475)           |
| Saldos al 31 de diciembre de 2023                                       |                    | 5.003.534                                        | 39                                | —                                                             | (3.830.611)                                                      | 32.947                                                                         | (48.559)                                                                                         | 37.235                                            | (1.170.016)                 | (5.017.682)                | 464.411                                | 450.302                                                                    | (12.027)                               | 438.275             |

Las Notas adjuntas números 1 a 36 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.





LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO - MÉTODO DIRECTO

|                                                                                                                               | Nota | Por los ejercicios terminados<br>al 31 de diciembre de |             |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|--------------------------------------------------------|-------------|
|                                                                                                                               |      | 2024                                                   | 2023        |
|                                                                                                                               |      | MUS\$                                                  | MUS\$       |
| Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de operación                                                    |      |                                                        |             |
| Clases de cobros por actividades de operación                                                                                 |      |                                                        |             |
| Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios                                                          |      | 14.037.848                                             | 13.397.385  |
| Otros cobros por actividades de operación                                                                                     |      | 212.750                                                | 169.692     |
| Clases de pagos                                                                                                               |      |                                                        |             |
| Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios                                                                   |      | (9.458.249)                                            | (9.689.508) |
| Pagos a y por cuenta de los empleados                                                                                         |      | (1.419.825)                                            | (1.304.696) |
| Otros pagos por actividades de operación                                                                                      |      | (344.911)                                              | (270.580)   |
| Impuestos a las ganancias pagados                                                                                             |      | (43.439)                                               | (18.379)    |
| Otras entradas (salidas) de efectivo                                                                                          | 34   | 122.153                                                | (20.346)    |
| Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación                                              |      | 3.106.327                                              | 2.263.568   |
| Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de inversión                                                    |      |                                                        |             |
| Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo                                                              |      | 97.303                                                 | 46.524      |
| Compras de propiedades, planta y equipo                                                                                       | 34   | (1.325.463)                                            | (795.787)   |
| Compras de activos intangibles                                                                                                | 34   | (94.412)                                               | (68.052)    |
| Intereses recibidos                                                                                                           |      | 118.437                                                | 98.552      |
| Otras entradas (salidas) de efectivo                                                                                          | 34   | 34.469                                                 | 59.258      |
| Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión                                              |      | (1.169.666)                                            | (659.505)   |
| Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación                                                 |      |                                                        |             |
| Pagos por cambios en las participaciones en la propiedad en subsidiarias que no dan lugar a la pérdida de control             | 24   | —                                                      | (23)        |
| Importes procedentes de préstamos de largo plazo                                                                              | 34   | 1.750.060                                              | —           |
| Reembolsos de préstamos                                                                                                       | 34   | (2.004.542)                                            | (342.005)   |
| Pagos de pasivos por arrendamientos                                                                                           | 34   | (344.038)                                              | (225.358)   |
| Dividendos pagados                                                                                                            | 34   | (174.838)                                              | —           |
| Intereses pagados                                                                                                             | 34   | (717.634)                                              | (594.234)   |
| Otras entradas (salidas) de efectivo                                                                                          | 34   | (73.869)                                               | 11.405      |
| Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación                                           |      | (1.564.861)                                            | (1.150.215) |
| Incremento (disminución) neto en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio |      | 371.800                                                | 453.848     |
| Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo                                     |      | (128.773)                                              | 44.238      |
| Incremento neto de efectivo y equivalentes al efectivo                                                                        |      | 243.027                                                | 498.086     |
| EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL PRINCIPIO DEL EJERCICIO                                                              | 6    | 1.714.761                                              | 1.216.675   |
| EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO                                                                  | 6    | 1.957.788                                              | 1.714.761   |

Las Notas adjuntas números 1 a 36 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS

AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024

NOTA 1 - INFORMACIÓN GENERAL

LATAM Airlines Group S.A. (la "Sociedad", “LATAM” o la “Compañía”) es una sociedad anónima abierta que mantiene valores inscritos en el Registro de Valores de la Comisión para el Mercado Financiero, cuyas acciones se cotizan en Chile en la Bolsa Electrónica de Chile - Bolsa de Valores y Bolsa de Comercio de Santiago, Bolsa de Valores. Además, durante el tercer trimestre de 2024, LATAM volvió a listar sus American Depositary Receipts (“ADRs”) en la Bolsa de Nueva York (New York Stock Exchange, “NYSE”) de los Estados Unidos de América.

Su negocio principal es el transporte aéreo de pasajeros y carga, tanto en los mercados domésticos de Chile, Perú, Colombia, Ecuador y Brasil, como en una serie de rutas regionales e internacionales en América, Europa, África, Asia y Oceanía. Estos negocios son desarrollados directamente o por sus filiales en Chile, Ecuador, Perú, Brasil, Colombia y Paraguay. Además, la Sociedad cuenta con filiales que operan en el negocio de carga en Chile, Brasil y Colombia.

La Sociedad se encuentra ubicada en Chile, en la ciudad de Santiago, Avenida Presidente Riesco N°5711, Comuna de Las Condes.

Al 31 de diciembre de 2024 el capital estatutario de la Sociedad está representado por 604.441.789.335 acciones, todas emitidas, ordinarias y sin valor nominal. De tal cantidad, a dicha fecha se encontraban suscritas y pagadas 604.437.877.587 acciones. Lo anterior, considerando el aumento de capital aprobado por los accionistas de la compañía en junta extraordinaria de fecha 5 de julio de 2022, en el contexto de la implementación de su plan de reorganización aprobado y confirmado en el Procedimiento Capítulo 11, así como la reducción de capital de pleno derecho que consta en escritura pública de fecha 6 de septiembre de 2023, otorgada en la Notaría de Santiago de don Eduardo Javier Diez Morello, y la modificación de los estatutos de la Sociedad para dar cuenta de dicha reducción de capital de pleno derecho, acordada en Junta Extraordinaria de Accionistas de fecha 25 de abril de 2024, reducida a escritura pública de fecha 25 de abril de 2024, otorgada en la Notaría de Santiago de don Luis Eduardo Rodríguez Burr, un extracto de la cual fue inscrito en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago a fojas 44.323 número 18.314 correspondiente al año 2024, y fue publicado en el Diario Oficial de fecha 29 de mayo de 2024.

Los mayores accionistas de la Sociedad al 31 de diciembre de 2024 considerando el total de acciones suscritas y pagadas a esa fecha son Banco de Chile por cuenta de State Street que posee un 25,93%, Delta Air Lines con 10,05% y Qatar Airways con un 10,03% de la propiedad.

Al 31 de diciembre de 2024, la Sociedad contaba con un total de 2.131 accionistas en su registro. A esta fecha, aproximadamente un 22,68% de la propiedad de la Sociedad se encontraba en la forma de ADRs.

Al 31 de diciembre de 2024, el grupo LATAM tuvo un promedio de 37.355 empleados, terminando este ejercicio con un número total de 38.664 personas, distribuidas en 5.576 empleados de Administración, 19.307 en Operaciones, 9.288 Tripulantes de Cabina y 4.493 Tripulantes de Mando.





Las principales filiales que se incluyen en estos estados financieros consolidados, son las siguientes:

(a) Porcentajes de participación

| RUT          | Sociedad                             | País de origen | Moneda funcional | Al 31 de diciembre de 2024 |           |          | Al 31 de diciembre de 2023 |           |          |
|--------------|--------------------------------------|----------------|------------------|----------------------------|-----------|----------|----------------------------|-----------|----------|
|              |                                      |                |                  | Directo                    | Indirecto | Total    | Directo                    | Indirecto | Total    |
|              |                                      |                |                  | %                          | %         | %        | %                          | %         | %        |
| 96.969.680-0 | Lan Pax Group S.A. y Filiales        | Chile          | US\$             | 99,9959                    | 0,0041    | 100,0000 | 99,9959                    | 0,0041    | 100,0000 |
| Extranjera   | Latam Airlines Perú S.A.             | Perú           | US\$             | 23,6200                    | 76,1900   | 99,8100  | 23,6200                    | 76,1900   | 99,8100  |
| 93.383.000-4 | Lan Cargo S.A.                       | Chile          | US\$             | 99,8940                    | 0,0041    | 99,8981  | 99,8940                    | 0,0041    | 99,8981  |
| 76.717.244-3 | Prime Cargo SpA.                     | Chile          | CLP              | 0,0000                     | 100,0000  | 100,0000 | 0,0000                     | 100,0000  | 100,0000 |
| Extranjera   | Connecta Corporation                 | EE.UU.         | US\$             | 0,0000                     | 100,0000  | 100,0000 | 0,0000                     | 100,0000  | 100,0000 |
| Extranjera   | Prime Airport Services Inc. y Filial | EE.UU.         | US\$             | 0,0000                     | 100,0000  | 100,0000 | 0,0000                     | 100,0000  | 100,0000 |
| 96.951.280-7 | Transporte Aéreo S.A.                | Chile          | US\$             | 0,0000                     | 100,0000  | 100,0000 | 0,0000                     | 100,0000  | 100,0000 |
| 96.631.520-2 | Fast Air Almacenes de Carga S.A.     | Chile          | CLP              | 0,0000                     | 100,0000  | 100,0000 | 0,0000                     | 100,0000  | 100,0000 |
| Extranjera   | Laser Cargo S.R.L. (*)               | Argentina      | ARS              | 0,0000                     | 100,0000  | 100,0000 | 0,0000                     | 100,0000  | 100,0000 |
| 96.969.690-8 | Lan Cargo Inversiones S.A. y Filial  | Chile          | US\$             | 0,0000                     | 100,0000  | 100,0000 | 0,0000                     | 100,0000  | 100,0000 |
| 96.575.810-0 | Inversiones Lan S.A.                 | Chile          | US\$             | 99,9000                    | 0,1000    | 100,0000 | 99,9000                    | 0,1000    | 100,0000 |
| 96.847.880-K | Technical Training LATAM S.A.        | Chile          | CLP              | 99,8300                    | 0,1700    | 100,0000 | 99,8300                    | 0,1700    | 100,0000 |
| Extranjera   | Latam Finance Limited                | Islas Caymán   | US\$             | 100,0000                   | 0,0000    | 100,0000 | 100,0000                   | 0,0000    | 100,0000 |
| Extranjera   | Peuco Finance Limited (*)            | Islas Caymán   | US\$             | 100,0000                   | 0,0000    | 100,0000 | 100,0000                   | 0,0000    | 100,0000 |
| Extranjera   | Professional Airline Services INC.   | EE.UU.         | US\$             | 100,0000                   | 0,0000    | 100,0000 | 100,0000                   | 0,0000    | 100,0000 |
| Extranjera   | Jarletul S.A.                        | Uruguay        | US\$             | 0,0000                     | 100,0000  | 100,0000 | 0,0000                     | 100,0000  | 100,0000 |
| Extranjera   | Latam Travel S.R.L.                  | Bolivia        | US\$             | 99,0000                    | 1,0000    | 100,0000 | 99,0000                    | 1,0000    | 100,0000 |
| 76.262.894-5 | Latam Travel Chile II S.A.           | Chile          | US\$             | 99,9900                    | 0,0100    | 100,0000 | 99,9900                    | 0,0100    | 100,0000 |
| Extranjera   | Latam Travel S.A.                    | Argentina      | ARS              | 94,0100                    | 5,9900    | 100,0000 | 94,0100                    | 5,9900    | 100,0000 |
| Extranjera   | Faisán Finance DAC (*)               | Irlanda        | US\$             | 100,0000                   | 0,0000    | 100,0000 | 0,0000                     | 0,0000    | 0,0000   |
| Extranjera   | TAM S.A. y Filiales (**)             | Brasil         | BRL              | 63,0987                    | 36,9013   | 100,0000 | 63,0987                    | 36,9013   | 100,0000 |

(\*) Las filiales no presentan operaciones.

(\*\*) Al 31 de diciembre de 2024, el porcentaje de participación indirecto sobre TAM S.A. y Filiales proviene de Holdco I S.A., sociedad sobre la cual LATAM Airlines Group S.A. posee una participación del 100% sobre los derechos económicos y un 51,04% de los derechos políticos producto de la medida provisoria N° 863 del gobierno de Brasil implementada en diciembre de 2018 que permite a capitales extranjeros tener hasta un 100% de la propiedad.

(b) Información financiera

| RUT          | Sociedad                                 | Estados de Situación Financiera |                  |                     |                            |                  |                     | Resultado                                           |         |
|--------------|------------------------------------------|---------------------------------|------------------|---------------------|----------------------------|------------------|---------------------|-----------------------------------------------------|---------|
|              |                                          | Al 31 de diciembre de 2024      |                  |                     | Al 31 de diciembre de 2023 |                  |                     | Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de |         |
|              |                                          |                                 |                  |                     |                            |                  |                     | 2024                                                | 2023    |
|              |                                          | Activos<br>MUS\$                | Pasivos<br>MUS\$ | Patrimonio<br>MUS\$ | Activos<br>MUS\$           | Pasivos<br>MUS\$ | Patrimonio<br>MUS\$ | Ganancia/(pérdida)<br>MUS\$                         |         |
| 96.969.680-0 | Lan Pax Group S.A. y Filiales (*)        | 462.748                         | 1.933.499        | (1.092.261)         | 487.236                    | 1.835.537        | (1.000.622)         | (122.763)                                           | 7.514   |
| Extranjera   | 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)                                               | —       |
| Extranjera   | Connecta Corporation                     | 47.583                          | 15.255           | 32.328              | 64.054                     | 6.790            | 57.264              | (5.936)                                             | 693     |
| Extranjera   | Prime Airport Services Inc. y Filial (*) | 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     |
| Extranjera   | Laser Cargo S.R.L.                       | —                               | —                | —                   | —                          | 1                | (1)                 | —                                                   | —       |
| 96.969.690-8 | Lan Cargo Inversiones S.A. y Filial (*)  | 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     |
| Extranjera   | Latam Finance Limited                    | 112                             | 208.620          | (208.508)           | 114                        | 208.621          | (208.507)           | (1)                                                 | (1)     |
| Extranjera   | Professional Airline Services INC.       | 8.508                           | 1.660            | 6.848               | 15.571                     | 10.943           | 4.628               | 1.960                                               | 1.681   |
| Extranjera   | Jarletul S.A.                            | 12                              | 1.101            | (1.089)             | 16                         | 1.101            | (1.085)             | (4)                                                 | 8       |
| Extranjera   | 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)    |
| Extranjera   | Latam Travel S.A.                        | 3.847                           | 1.623            | 2.091               | 4.547                      | 1.554            | 2.993               | (3.563)                                             | 940     |
| Extranjera   | TAM S.A. y Filiales (*)                  | 4.070.469                       | 2.557.042        | 1.512.327           | 4.239.702                  | 3.027.373        | 1.212.329           | 673.648                                             | 740.783 |

(\*) El Patrimonio informado corresponde al de la controladora, no incluye participación no controladora.

Adicionalmente, se ha procedido a consolidar entidades de cometido específico: (1) Chercán Leasing Limited, destinada al financiamiento de anticipos de aeronaves; (2) Guanay Finance Limited, destinada a la emisión de bono securitizado con futuros pagos de tarjeta de crédito (Liquidada en mayo 2023), (3) Yamasa Sangyo Aircraft LA1 Kumiai, Yamasa Sangyo Aircraft LA2 Kumiai y (4) Jin Shan 16 destinadas al financiamiento de aeronaves. Estas compañías han sido consolidadas según es requerido por NIIF 10.

Todas las entidades sobre las cuales se tiene control han sido incluidas en la consolidación. La Sociedad ha analizado los criterios de control de acuerdo con lo requerido por la NIIF 10.

Los cambios ocurridos en el perímetro de consolidación entre el 1 de enero de 2023 y 31 de diciembre de 2024, se detallan a continuación:

(1) Incorporación o adquisición y modificación de sociedades.

- Con fecha 29 de marzo de 2023, se realizó un aumento de capital en TAM S.A., a través del aporte de LATAM Airlines Group S.A. de cuentas por cobrar por MUS\$785.865; en consecuencia, no hubo cambios significativos en la composición accionaria y por lo tanto no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.
- Con fecha 29 de marzo de 2023, se realizó un aumento de capital en TAM Linhas Aéreas S.A., a través del aporte de TAM S.A. de cuentas por cobrar por MUS\$785.865; en consecuencia, no hubo cambios significativos en la composición accionaria y por lo tanto no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.
- Con fecha 29 de marzo de 2023, se realizó un aumento de capital en Aerovías de Integración Regional S.A. a través del aporte de Holdco Colombia I SpA de cuentas por cobrar por MUS\$120.410 y con prima en la colocación de acciones, en consecuencia, no hubo cambios significativos en la composición accionaria.



- Con fecha 14 de abril de 2023, se llevó a cabo una disminución de capital en Lan Argentina S.A. a través de la absorción de pérdidas en la suma de MUS\$160.170. En consecuencia, no hubo cambios significativos en la composición accionaria y por lo tanto no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.
- Con fecha 7 de junio de 2023, se realizó un aumento de capital en TAM S.A., a través del aporte de LATAM Airlines Group S.A. de cuentas por cobrar por MUS\$308.031, en consecuencia, no hubo cambios significativos en la composición accionaria y por lo tanto no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.
- Con fecha 7 de junio de 2023, se realizó un aumento de capital en TAM Linhas Aéreas S.A., a través del aporte de TAM S.A. de cuentas por cobrar por MUS\$308.031, en consecuencia, no hubo cambios significativos en la composición accionaria y por lo tanto no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.
- Con fecha 13 y 14 de junio de 2023, Inversiones Lan S.A. realizó compras de 923 acciones a terceros, por un monto total de MUS\$23 de la filial Aerovías de Integración Regional S.A., en consecuencia, esta transacción generó una disminución de las participaciones no controladoras, sin generar efectos significativos en los Estados Financieros Consolidados.
- Con fecha 21 de julio de 2023, se realizó un aumento de capital en Latam Airlines Ecuador S.A a través del aporte de cuentas por cobrar que mantenía Holdco Ecuador S.A por MUS\$3.100, en consecuencia, no hubo cambios significativos en la composición accionaria y por lo tanto no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.
- Con fecha 28 de julio de 2023, Lan Cargo S.A realizó compra de 1 acción de Lan Cargo Overseas Limited a Inversiones Lan S.A. En consecuencia, no hubo cambios significativos en la composición accionaria y por lo tanto no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.
- Con fecha 1 de agosto de 2023, Inversiones Lan S.A. realizó compra de 1 acción de Americonsult S.A. de C.V. a Lan Cargo Overseas Limited. En consecuencia, no hubo cambios significativos en la composición accionaria y por lo tanto no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.
- Con fecha 4 de agosto 2023, se lleva a cabo la fusión de Holdco Colombia II SpA en Lan Pax Group S.A, adquiriendo esta última, todos sus activos, pasivos, derechos y obligaciones. Producto de lo anterior, se disuelve Holdco Colombia II SpA. Con la misma fecha Lan Pax Group S.A. realiza un aumento de capital por MUS\$347 en Holdco Colombia I SpA a través del aporte de 47,010 acciones de Aerovías de Integración Regional S.A. Estas transacciones se llevaron a cabo entre entidades del Grupo LATAM Airlines Group S.A. y, por lo tanto, no generaron ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.
- Con fecha 11 de septiembre de 2023, la compañía Mas Investment Limited fue liquidada y su controladora Lan Cargo Overseas Limited adquirió producto de la liquidación todos sus activos, pasivos, derechos y obligaciones, incluyendo las inversiones que Mas Investment Limited mantenía en las siguientes compañías: (i) Consultoría Administrativa Profesional S.A. de C.V., equivalente a 49.500 acciones; (ii) Americonsult, S.A. de C.V., equivalentes a 499 acciones; (iii) Transporte Aéreo S.A. equivalente a 109.662 acciones; e (iv) Inversiones Aéreas S.A., equivalente a 15.216 acciones. Estas transacciones se llevaron a cabo entre entidades del Grupo LATAM Airlines Group S.A. y, por lo tanto, no generaron ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.
- Con fecha 11 de septiembre de 2023, la compañía Lan Cargo Overseas Limited fue liquidada y su controladora Lan Cargo S.A. adquirió producto de la liquidación todos sus activos, pasivos, derechos y obligaciones, incluyendo las inversiones que Lan Cargo Overseas Limited mantenía en las siguientes compañías: (i) Prime Airport Services Inc., equivalente a 105 acciones; (ii) Americonsult de Costa Rica S.A., equivalente a 66 acciones; (iii) Americonsult de Guatemala, Sociedad Anónima, equivalente a 50 acciones; (iv) Consultoría Administrativa Profesional S.A. de C.V., equivalente a 49.500 acciones; (v) Americonsult, S.A. de C.V., equivalente a 499 acciones; (vi) Transporte Aéreo S.A., equivalente a 109.662 acciones; e (vii) Inversiones Aéreas S.A., equivalente a 15.216 acciones. Estas transacciones se llevaron a cabo entre entidades del Grupo LATAM Airlines Group S.A. y, por lo tanto, no generaron ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.
- Con fecha 15 de septiembre de 2023, se realizó un aumento de capital en TAM S.A., a través del aporte de LATAM Airlines Group S.A. de cuentas por cobrar por MUS\$106.104; en consecuencia, no hubo cambios significativos en la composición accionaria y por lo tanto no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.

- Con fecha 15 de septiembre de 2023, se realizó un aumento de capital en TAM Linhas Aéreas S.A., a través del aporte de TAM S.A. de cuentas por cobrar por MUS\$106.104, en consecuencia, no hubo cambios significativos en la composición accionaria y por lo tanto no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.
- Con fecha 23 y 30 de octubre de 2023, Inversiones Lan S.A. realizó compras de 183 acciones a terceros, por un monto total de MUS\$2, de la filial Aerovías de Integración Regional S.A., en consecuencia, estas transacciones generaron una disminución de las participaciones no controladoras, sin generar efectos significativos en los Estados Financieros Consolidados.
- Con fecha 6 de diciembre de 2023, se constituyó la sociedad Prime Cargo SpA, cuya propiedad es 100% de Lan Cargo S.A., la cual tiene por objeto exclusivo la realización de actividades de almacenaje de todo tipo de productos y/o mercancías en Chile.
- Con fecha 29 de diciembre de 2023, LATAM Airlines Group S.A. realizó compra de 2.392.166 acciones preferentes de Inversora Cordillera S.A. a Transportes Aéreos del Mercosur S.A., en consecuencia, la composición accionaria de Inversora Cordillera S.A., queda de la siguiente forma: Lan Pax Group S.A. con un 99,95% y LATAM Airlines Group S.A. con un 0,05%. Estas transacciones fueron entre filiales de LATAM Airlines Group S.A. no generando ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.
- Con fecha 29 de diciembre de 2023, LATAM Airlines Group S.A. realizó compra de 53.376 acciones preferentes de LAN Argentina S.A. a Transportes Aéreos del Mercosur S.A., en consecuencia, la composición accionaria de LAN Argentina S.A., queda de la siguiente forma: Lan Pax Group S.A. con un 4,99%, Inversora Cordillera S.A. con 94,96% y LATAM Airlines Group S.A. con un 0,05%. Estas transacciones fueron entre filiales de LATAM Airlines Group S.A. no generando ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.
- Con fecha 18 de marzo de 2024, se llevó a cabo una disminución de capital en Inversiones Aéreas S.A. a través de la absorción de pérdidas acumuladas en la suma de MUS\$175.140. Como consecuencia de esta disminución de capital, el número de acciones se redujo en 6.634.496, sin modificar la participación original de sus accionistas. Esta transacción no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.
- Con fecha 14 de mayo de 2024, se realizó un aumento de capital en Aerovías de Integración Regional S.A., por parte de Holdco Colombia I SpA, por MUS\$45.271, equivalente a 10 acciones y con prima en colocación de las acciones a favor de la sociedad Holco Colombia I SpA. Como consecuencia de este aumento no hubo cambios significativos en la composición accionaria.
- Con fecha 17 de septiembre de 2024, LATAM Airlines Group S.A. adquirió en 1 Euro, el 100% de los derechos de la sociedad Faisán Finance Designates Activity, domiciliada en Irlanda, con el objeto de adquirir, administrar, financiar y refinanciar, entre otros.
- Con fecha 8 de noviembre de 2024, el Directorio de la filial Connecta Corporation acordó la distribución y pago de dividendos por MUS\$19.000 a Lan Cargo S.A., como único accionista. Esta transacción no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.
- En Asamblea General Extraordinaria de Accionistas de fecha 16 de diciembre de 2024 de filial Lan Argentina S.A., se acordó condonar la deuda asociada a los dividendos preferidos devengados y adeudados por dicha filial a sus accionistas, y reformar el Estatuto Social para eliminar las Acciones Preferidas Clase “B”, reemplazándolas en su totalidad por acciones ordinarias. Los dividendos preferidos acumulados que se encontraban pendientes de pago a los accionistas ascendían a MUS\$1.019 al 15 de diciembre de 2024. En esta misma Asamblea se aprobó reformar el Estatuto Social para reemplazar la totalidad de las acciones preferidas por acciones ordinarias, quedando sin efecto a contar de esta fecha el devengo de dividendos preferidos. Esta transacción no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.
- En Asamblea General Extraordinaria de Accionistas de fecha 16 de diciembre de 2024, de la filial Inversora Cordillera S.A., se acordó condonarla deuda asociada a los dividendos preferidos devengados y adeudados por dicha filial a sus accionistas,y reformar el Estatuto Social para eliminar las Acciones Preferidas Clase “A”, reemplazándolas en su totalidad por acciones ordinarias. Los dividendos preferidos acumulados que se encontraban pendientes de pago a los accionistas ascendían a MUS\$8.580. En esta misma Asamblea se aprobó





reformular el Estatuto Social para eliminar y reemplazar acciones preferidas por acciones ordinarias, quedando sin efecto a contar de esta fecha el devengo de dividendos preferidos. Esta transacción no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.

- Con fecha 17 de diciembre de 2024, se realizó un aumento de capital en Aerovías de Integración Regional S.A., por parte de Holdco Colombia I SpA, por MUS\$18.544, equivalente a 10 acciones y con prima en colocación de las acciones a favor de la sociedad Holco Colombia I SpA. Como consecuencia de este aumento no hubo cambios significativos en la composición accionaria.

NOTA 2 - RESUMEN DE PRINCIPALES POLITICAS CONTABLES

A continuación, se describen las principales políticas contables adoptadas en la preparación de estos estados financieros consolidados.

2.1. Bases de preparación

Estos estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales al 31 de diciembre de 2024 y 2023, han sido preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera emitidas por el International Accounting Standards Board (Normas de Contabilidad NIIF) y con las interpretaciones emitidas por el comité de interpretaciones de las Normas Internacionales de Información Financiera (Interpretaciones CINIIF).

Los estados financieros consolidados se han preparado bajo el criterio del costo histórico, aunque modificado por la valoración a valor justo de ciertos instrumentos financieros.

La preparación de los estados financieros consolidados conforme a las Normas de Contabilidad NIIF, requiere el uso de ciertas estimaciones contables críticas. También exige a la Administración que ejerza su juicio en el proceso de aplicación de las políticas contables de la Sociedad. En la Nota 4, se revelan las áreas que implican un mayor grado de juicio o complejidad o las áreas donde las hipótesis y estimaciones son significativas para los estados financieros consolidados.

Estos estados financieros consolidados han sido preparados de acuerdo a las políticas contables utilizadas por la Sociedad en la preparación de los estados financieros consolidados 2023, excepto por las normas e interpretaciones adoptadas a partir del 1 de enero de 2024.

(a) Aplicación nuevas normas año 2024:

Pronunciamientos contables con aplicación efectiva a contar del 1 de enero de 2024:

|                                                                                                                     | Fecha de emisión | Aplicación obligatoria:<br>ejercicios iniciados a<br>partir de |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|----------------------------------------------------------------|
| (i) Normas y enmiendas                                                                                              |                  |                                                                |
| Enmienda a NIC 1: Presentación de estados financieros, sobre clasificación de pasivos.                              | Enero 2020       | 01/01/2024                                                     |
| Enmienda a NIC 1: Presentación de estados financieros, sobre Pasivos no corrientes con covenants.                   | Octubre 2022     | 01/01/2024                                                     |
| Enmienda a la NIIF 16: Arrendamientos, sobre ventas con arrendamiento posterior.                                    | Septiembre 2022  | 01/01/2024                                                     |
| Enmiendas a la NIC 7 “Estado de flujos de efectivo” y a la NIIF 7 “Instrumentos Financieros: Información a Revelar” | Mayo 2023        | 01/01/2024                                                     |

La aplicación de estos pronunciamientos contables a partir del 1 de enero de 2024, no tuvieron efectos significativos en los estados financieros consolidados de la Sociedad.

(b) Pronunciamientos contables no vigentes para el ejercicio financiero iniciado el 1 de enero de 2024:

|                                                                                     | Fecha de emisión | Aplicación obligatoria:<br>ejercicios iniciados a<br>partir de |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------|----------------------------------------------------------------|
| (i) Normas y enmiendas                                                              |                  |                                                                |
| Enmienda a la NIC 21: Ausencia de convertibilidad.                                  | Agosto 2023      | 01/01/2025                                                     |
| NIIF 18: Presentación y revelaciones en los estados financieros                     | Abril 2024       | 01/01/2027                                                     |
| Enmienda a la NIIF 9 y NIIF 7: Clasificación y Medición de Instrumentos Financieros | Mayo 2024        | 01/01/2026                                                     |
| NIIF 19 Subsidiarias sin Responsabilidad Pública: Revelaciones                      | Mayo 2024        | 01/01/2027                                                     |

La administración de la Sociedad se encuentra evaluando los impactos que puede tener sobre los estados financieros consolidados la aplicación de la NIIF 18 Presentación y revelaciones en los estados financieros; y de las enmiendas a la NIIF 9 y NIIF 7. Además, se estima que la adopción de las enmiendas a la NIC 21 y de la NIIF 19 Subsidiarias sin Responsabilidad Pública: Revelaciones, no tendrán efectos significativos en los estados financieros consolidados de la sociedad en el ejercicio de su primera adopción.

(c) Presentación y Salida del Capítulo 11

Presentación y Procedimiento del Capítulo 11: Debido a los efectos sobre la operación de las restricciones establecidas en los países para el control de la pandemia del COVID-19, el 25 de mayo de 2020 el Directorio de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM Matriz”) resolvió por unanimidad que LATAM Matriz y algunas filiales directas e indirectas, comiencen un proceso de reorganización en los Estados Unidos de América de acuerdo a las normas establecidas en el Capítulo 11 (“Procedimiento Capítulo 11”) del Título 11 del Código de los Estados Unidos (“Bankruptcy Code”) mediante la presentación de una petición voluntaria de amparo ante el Tribunal de Quiebras del Distrito Sur de Nueva York (“Bankruptcy Court”), la que fue realizada el 26 de mayo de 2020 y fue administrada conjuntamente bajo el Caso Número 20-11254. Posteriormente se incorporaron a este proceso Piquero Leasing Limited (7 de julio de 2020) y TAM S.A. y sus filiales en Brasil (9 de julio de 2020) (las peticiones voluntarias, colectivamente, el “Bankruptcy Filing” y cada entidad del grupo LATAM que presentó una petición, un “Deudor” y conjuntamente, los “Deudores”).

Como parte de su proceso general de reorganización, mientras el Procedimiento Capítulo 11 estuvo pendiente, los Deudores también buscaron y recibieron amparo en ciertas jurisdicciones no estadounidenses (es decir, Islas Caimán, Chile y Colombia).

Los Bankruptcy Filing de cada uno de los Deudores fueron conocidas conjuntamente bajo el título “In re LATAM Airlines Group S.A., et al.” Caso Número 20-11254. El 18 de junio de 2022, la Bankruptcy Court emitió un memorando de decisión aprobando el plan conjunto de reorganización de los Deudores (el “Plan”) y rechazando todas las objeciones restantes, y emitió una orden confirmando el Plan (la “Orden de Confirmación”). El 3 de noviembre de 2022 (la “Fecha Efectiva”), el Plan se consumó sustancialmente y los Deudores emergieron del Procedimiento Capítulo 11 como “Deudores Reorganizados”. A partir de entonces, los Deudores Reorganizados pueden operar sus negocios y administrar sus propiedades sin la supervisión del Bankruptcy Court y libres de las restricciones del Bankruptcy Code.

De conformidad con el Plan, la Compañía recibió una inyección de aproximadamente MMUS\$8.190 a través de una combinación de nuevas acciones, bonos convertibles y deuda, lo que permitió a la Compañía salir del Capítulo 11 con la capitalización adecuada para llevar a cabo el plan de negocios. Al emerger, la Compañía tenía una deuda total de



aproximadamente MMUS\$6.800, MMUS\$1.100 aproximadamente en efectivo y equivalentes de efectivo y líneas de crédito renovables no utilizadas en su totalidad por un monto de MMUS\$1.100.

De conformidad con el Plan y los Acuerdos de Soporte, entre octubre y noviembre 2022, LATAM Airlines Group S.A. obtuvo una deuda prioritaria garantizada de financiación DIP y una deuda de salida por un monto total de MMUS\$2.750, estructurada como sigue: (i) una nueva línea de crédito rotativa de hasta US\$500 millones (la “Línea de Crédito Rotativa”), (ii) un nuevo préstamo a plazo por MMUS\$1.100 (el “Financiamiento a Plazo”); (iii) bonos emitidos al amparo de la Regla número 144A y de la Regulación S de la Securities and Exchange Commission (“SEC”) bajo la Ley de Valores (Securities Act) de 1933, de los Estados Unidos de América (la “Ley de Valores de EE.UU.”) por un monto total de US\$450 millones que tienen fecha de vencimiento programada en 2027 (los “Bonos 2027”); y (iv) bonos emitidos al amparo de la Regla número 144A y de la Regulación S de la SEC bajo la Ley de Valores de EE.UU. por un monto total de US\$700 millones que tienen fecha de vencimiento programada en 2029 (los “Bonos 2029”, y en conjunto con la Línea de Crédito Rotativa, el Financiamiento a Plazo, y los Bonos 2027, el “Financiamiento de Salida”). Todos los instrumentos de deuda que conforman el Financiamiento de Salida están garantizados de manera equitativa y proporcional con las mismas garantías, las que están compuesta por ciertos activos de Latam Airlines Group S.A. y sus filiales que están obligadas bajo dichos instrumentos.

Como es habitual en este tipo de reestructuraciones, el expediente del Procedimiento Capítulo 11 permaneció abierto después de la Fecha Efectiva para finalizar el proceso de conciliación de ciertos reclamos que aún estaban pendientes, así como para resolver ciertos asuntos administrativos.

El 29 de junio de 2023, el Bankruptcy Court dictó un decreto final del Procedimiento Capítulo 11 ordenando cerrar el Caso Número 20-11254 y su expediente (el “Decreto Final”). Lo anterior, como resultado de la resolución de sustancialmente todos los asuntos restantes del Procedimiento Capítulo 11 y todas las apelaciones de la Orden de Confirmación.

Con posterioridad a la Fecha Efectiva, el Financiamiento de Salida ha sido objeto de las siguientes modificaciones:

1. La Línea de Crédito Rotativa ha sido modificada en dos ocasiones.

a. En primer lugar, tal como fuera informado mediante hecho esencial de fecha 15 de julio de 2024, la Línea de Crédito Rotativa fue modificada con el objeto de, entre otras cosas, (i) extender la fecha de vencimiento programada desde noviembre de 2026 hasta el 15 de julio de 2029; en el entendido, sin embargo, que ella será exigible anticipadamente 180 días antes de la fecha de vencimiento de cualquiera de los contratos de financiamiento que comparten garantías con la Línea de Crédito Rotativa si para entonces dichos contratos de financiamiento no hubiesen sido pagados o diferidos; (ii) aumentar el monto de la Línea de Crédito Rotativa desde US\$500 millones a US\$750 millones; (iii) eliminar referencias al Procedimiento Capítulo 11; (iv) incluir financistas adicionales a la Línea de Crédito Rotativa; y (v) modificar ciertas condiciones comerciales de la Línea de Crédito Rotativa en relación con las tasas de intereses y comisiones; y

b. En segundo lugar, la Línea de Crédito Rotativa fue modificada con fecha 7 de octubre de 2024, mejorando ciertos covenants e introduciendo nuevas reglas para el alzamiento de garantías asociadas.

2. Bonos 2030, Refinanciamiento de los Bonos 2027 y del Financiamiento a Plazo.

Según lo informado mediante hechos esenciales de fecha 1 de octubre de 2024 y 15 de octubre de 2024, con fecha 15 de octubre de 2024 LATAM Matriz emitió y colocó en los mercados internacionales, bonos garantizados por US\$1.400 millones, a una tasa de interés anual del 7,875% y con vencimiento en el año 2030 (los “Bonos 2030”), al amparo de la Regla 144-A y la Regulación S de la SEC, bajo la Ley de Valores de EE.UU. Los Bonos 2030 se consideran parte del Financiamiento de Salida y, por lo tanto, están garantizadas con los mismos activos en garantía que respaldan los demás instrumentos que conforman el Financiamiento de Salida. Además, el contrato de emisión de los Bonos 2030 incluye disposiciones relacionadas con ciertos eventos de liberación de garantías que se describen a continuación."

Con los fondos obtenidos en virtud de los Bonos 2030 y con la utilización de US\$200 millones de efectivo, se pagaron y extinguieron las obligaciones de LATAM Matriz bajo los Bonos 2027 y el Financiamiento a Plazo.

De existir, el resto de los fondos que se obtengan en virtud de los Bonos 2030 y las reservas de efectivo que mantiene actualmente LATAM Airlines Group S.A. deberán ser destinados a capital de trabajo y otros fines corporativos generales.

Como consecuencia de lo anterior, hubo un impacto en gasto en el estado de resultado consolidado por un monto aproximado de US\$134 millones, de los cuales US\$45 millones impactaron directamente en caja durante el cuarto trimestre de 2024.

3. Alzamiento adicional de garantías

La Línea de Crédito y el contrato de emisión de los Bonos 2030 incluyen disposiciones sustancialmente similares bajo las cuales LATAM Airlines Group S.A. podrá, en el futuro y tras cumplir con ciertas condiciones, alzar los gravámenes sobre determinados activos en garantía, incluidos los activos relacionados con el negocio de carga, las puertas de embarque y los horarios de aterrizaje y despegue (slots). Cualquier alzamiento de garantías estará sujeto a numerosas condiciones, incluyendo: (a) que, después de aplicar el efecto proforma del alzamiento, la razón de cobertura de activos establecida en dichos instrumentos no sea inferior a 1.6x, y (b) que el alzamiento esté permitido bajo todos los Financiamientos de Salida (y cualquier deuda subordinada garantizada por los mismos activos) y, después del alzamiento, los activos liberados ya no respalden dichas deudas garantizadas.

Las disposiciones sobre alzamientos de garantías mencionadas aún no han sido incluidas en el contrato de emisión de los Bonos 2029 y, por lo tanto, dicho alzamiento no puede implementarse hasta que el contrato de emisión de los Bonos 2029 sea enmendado para incluir dichas disposiciones o hasta que los Bonos 2029 sean pagados en su totalidad.

2.2. Bases de consolidación

(a) Filiales o subsidiarias

Filiales son todas las entidades (incluidas las entidades de cometido especial) sobre las que la Sociedad tiene poder para dirigir las políticas financieras y de explotación, lo que, generalmente, viene acompañado de una participación superior a la mitad de los derechos de voto. A la hora de evaluar si la Sociedad controla otra entidad se considera la existencia y el efecto de los derechos potenciales de voto que sean actualmente susceptibles de ser ejercidos o convertidos a la fecha de los Estados financieros consolidados. Las filiales se consolidan a partir de la fecha en que se transfiere el control a la Sociedad, y se excluyen de la consolidación en la fecha en que cesa el mismo. Los resultados y flujos se incorporan a partir de la fecha de adquisición.

Se eliminan los saldos, las transacciones y las ganancias no realizadas por transacciones entre entidades de la Sociedad. Las pérdidas no realizadas también se eliminan, a menos que la transacción proporcione evidencia de una pérdida por deterioro del activo transferido. Cuando es necesario, para asegurar su uniformidad con las políticas adoptadas por la Sociedad, se modifican las políticas contables de las filiales.

Para contabilizar y determinar la información financiera a ser revelada cuando se lleva a cabo una combinación de negocios, como lo es la adquisición de una entidad por la Sociedad, se aplica el método de adquisición previsto en NIIF 3: Combinaciones de Negocios.

(b) Transacciones y participaciones minoritarias

El Grupo aplica la política de considerar las transacciones con minoritarios, cuando no corresponden a pérdidas de control, como transacciones patrimoniales sin efecto en resultados.

(c) Venta de subsidiarias

Cuando ocurre la venta de una subsidiaria y no se retiene algún porcentaje de participación sobre ella, la Sociedad da de baja los activos y pasivos de la subsidiaria, las participaciones no controladoras y los otros componentes de patrimonio relacionados con la subsidiaria. Cualquier ganancia o pérdida que resulte de la pérdida de control se reconoce en el Estado de resultados consolidado por función en Otras ganancias (pérdidas).

Si LATAM Airlines Group S.A. y Filiales retienen un porcentaje de participación en la subsidiaria vendida, y no representa control, este es reconocido a su valor razonable en la fecha en que se pierde el control, los montos previamente reconocidos en Otros resultados integrales se contabilizan como si la Sociedad hubiera dispuesto directamente de los activos y pasivos relacionados, lo que puede originar que estos montos sean reclasificados al resultado del periodo o del ejercicio. El porcentaje retenido valorado a su valor razonable posteriormente se contabiliza por el método de participación.



(d) Coligadas o asociadas

Coligadas o asociadas son todas las entidades sobre las que LATAM Airlines Group S.A. y Filiales ejerce influencia significativa pero no tiene control. Esto, generalmente, surge de una participación entre un 20% y un 50% de los derechos a voto. Las inversiones en coligadas o asociadas se contabilizan por el método de participación e inicialmente se reconocen por su costo.

2.3. Transacciones en moneda extranjera

(a) Moneda de presentación y moneda funcional

Las partidas incluidas en los Estados financieros de cada una de las entidades de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, se valoran utilizando la moneda del entorno económico principal en que la entidad opera (moneda funcional). La moneda funcional de LATAM Airlines Group S.A. es el dólar estadounidense, que constituye, además, la moneda de presentación de los Estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

(b) Transacciones y saldos

Las transacciones en moneda extranjera se convierten a la moneda funcional utilizando los tipos de cambio vigentes en las fechas de las transacciones. Las pérdidas y ganancias en moneda extranjera que resultan de la liquidación de estas transacciones y de la conversión a los tipos de cambio de cierre de los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera, se reconocen en el Estado de resultados consolidado por función, dentro de “Diferencias de cambio”, o se difieren en Otros resultados integrales cuando califican como cobertura de flujo de caja.

(c) Ajuste por hiperinflación

Con posterioridad al 1 de julio de 2018 la economía de Argentina fue considerada, para efectos de las Normas de Contabilidad NIIF, hiperinflacionaria. Los estados financieros de las filiales cuya moneda funcional es el Peso argentino han sido re-expresados.

Las partidas no monetarias del Estado de situación financiera, al igual que los resultados, resultados integrales y los flujos de efectivo de las entidades del grupo, cuya moneda funcional corresponde a una economía hiperinflacionaria, se ajustan por inflación y se re-expresan de acuerdo con la variación del índice de precios al consumidor (“IPC”), a cada fecha de presentación de sus Estados financieros. La re-expresión de las partidas no monetarias se realiza desde su fecha de reconocimiento inicial en los Estados de situación financiera y considerando que los Estados financieros son preparados bajo el criterio del costo histórico.

Las pérdidas o ganancias netas originadas por la re-expresión de las partidas no monetarias y de los ingresos y costos, se reconocen en el Estado de resultados consolidados por función dentro de “Resultado por unidades de reajuste”.

Las pérdidas y ganancias netas de la re-expresión de los saldos de apertura por la aplicación inicial de la NIC 29 fueron reconocidas en los resultados acumulados consolidados.

La re-expresión por hiperinflación se registrará hasta el período o ejercicio en el que la economía de la entidad deje de ser considerada como una economía hiperinflacionaria, en ese momento, los ajustes realizados por hiperinflación formarán parte del costo de los activos y pasivos no monetarios.

Los montos comparativos en los Estados financieros consolidados de la Sociedad son presentados en una moneda estable y no se encuentran ajustados por cambios inflacionarios.

(d) Entidades del grupo

Los resultados y la situación financiera de las entidades del Grupo, cuya moneda funcional es diferente a la moneda de presentación de los estados financieros consolidados, de LATAM Airlines Group S.A., que no corresponde a la moneda de una economía hiperinflacionaria, se convierten a la moneda de presentación como sigue:

(i) Los activos y pasivos de cada estado de situación financiera presentado, se convierten al tipo de cambio de cierre en la fecha del estado de situación financiera consolidado;

(ii) Los ingresos y gastos de cada cuenta de resultados, se convierten a los tipos de cambio existentes en las fechas de la transacción, y

(iii) Todas las diferencias de cambio por conversión resultantes se reconocen en Otros resultados integrales, dentro de “Ganancia (pérdidas) por diferencia de cambio de conversión, antes de impuesto”.

Para aquellas filiales del grupo cuya moneda funcional es diferente a la moneda de presentación y corresponde a la moneda de una economía hiperinflacionaria; sus resultados, flujo de efectivo y situación financiera re-expresados, se convierten a la moneda de presentación al tipo de cambio de cierre en la fecha de los estados financieros consolidados.

Los tipos de cambio utilizados corresponden a los fijados en el país en el que se encuentra ubicada la filial, cuya moneda funcional es distinta al dólar estadounidense.

2.4. Propiedades, plantas y equipos

Los terrenos de LATAM Airlines Group S.A. y sus Filiales, se reconocen a su costo menos cualquier pérdida por deterioro acumulado. El resto de la Propiedad, planta y equipo está registrado, tanto en su reconocimiento inicial como en su medición subsecuente, a su costo histórico, re-expresados por inflación cuando corresponda, menos la correspondiente depreciación y cualquier pérdida por deterioro.

Los montos de anticipos pagados a los fabricantes de las aeronaves, son activados por la Sociedad bajo Construcciones en curso hasta la recepción de las mismas.

Los costos posteriores (reemplazo de componentes, mejoras, ampliaciones, etc.) se incluyen en el valor del activo inicial o se reconocen como un activo separado, sólo cuando es probable que los beneficios económicos futuros asociados con los elementos de Propiedades, plantas y equipos, vayan a fluir a la Sociedad y el costo del elemento pueda determinarse de forma fiable. El valor del componente sustituido se da de baja contablemente. El resto de las reparaciones y mantenciones se cargan a resultado cuando se incurrén.

La depreciación de la Propiedad, planta y equipo se calcula usando el método lineal sobre sus vidas útiles técnicas estimadas; excepto en el caso de ciertos componentes técnicos los cuales se deprecian sobre la base de ciclos y horas voladas. Este cargo se reconoce en los rubros de “Costo de venta” y “Gastos de administración”.

El valor residual y la vida útil de los activos se revisan, y ajustan si es necesario, una vez al año. Las vidas útiles se detallan en Nota 16 (d).

Cuando el valor de un activo es superior a su importe recuperable estimado, su valor se reduce de forma inmediata hasta su importe recuperable.

Las pérdidas y ganancias por la venta de las Propiedades, plantas y equipos, se calculan comparando la contraprestación con el valor en libros y se incluyen en el Estado de resultados consolidado por función.

2.5. Activos intangibles distintos de la plusvalía

(a) Slots aeroportuarios y Loyalty program

Los Slots aeroportuarios y el Programa de coalición y fidelización (Loyalty program) corresponden a activos intangibles de vida útil indefinida y son sometidos anualmente a pruebas de deterioro como parte integral de la UGE Transporte Aéreo.

Los Slots aeroportuarios corresponden a una autorización administrativa para la realización de operaciones de llegada y salida de aeronaves, en un aeropuerto específico, dentro de un período de tiempo determinado.

El Loyalty program corresponde al sistema de acumulación y canje de puntos que forma parte de TAM Linhas Aereas S.A.

(b) Programas informáticos

Las licencias para programas informáticos adquiridas, se capitalizan sobre la base de los costos en que se ha incurrido para adquirirlas y prepararlas para usar el programa específico. Estos costos se amortizan durante sus vidas útiles estimadas, para los cuales la Sociedad ha definido una vida útil entre 3 y 10 años.

Los gastos relacionados con el desarrollo o mantenimiento de programas informáticos se reconocen como gasto cuando se incurre en ellos. Los costos del personal y otros directamente relacionados con la producción de programas informáticos



únicos e identificables controlados por la Sociedad, se reconocen como Activos intangibles distintos de la plusvalía cuando se cumplen todos los criterios de capitalización.

2.6. Costos por intereses

Los costos por intereses incurridos para la construcción de cualquier activo apto se capitalizan durante el periodo de tiempo que es necesario para completar y preparar el activo para el uso que se pretende. Otros costos por intereses se reconocen en el estado de resultados consolidado en el momento en que se devengan.

2.7. Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros

Los activos intangibles que tienen una vida útil indefinida y los proyectos informáticos en desarrollo, no están sujetos a amortización y se someten anualmente a pruebas de pérdidas por deterioro de valor o si existen indicios de deterioro, como parte integral de la UGE Transporte aéreo. Los activos sujetos a amortización se someten a pruebas de pérdidas por deterioro siempre que algún suceso o cambio en las circunstancias indique que el importe en libros puede no ser recuperable. Se reconoce una pérdida por deterioro por el exceso del importe en libros del activo sobre su importe recuperable. El importe recuperable es el valor justo de un activo menos los costos para la venta o el valor de uso, el mayor de los dos. A efectos de evaluar las pérdidas por deterioro de valor, los activos se agrupan al nivel más bajo para el que existen entradas de efectivo en gran medida independientes (unidad generadora de efectivo). Los activos no financieros, distintos de la plusvalía, que hubieran sufrido una pérdida por deterioro se someten a revisiones si existen indicadores de reverso de pérdidas. Las pérdidas por deterioro se reconocen en el estado de resultados consolidados en la línea "Otras ganancias (pérdidas)".

2.8. Activos financieros

La Sociedad clasifica sus activos financieros en las siguientes categorías: a valor razonable (ya sea a través de otro resultado integral, o a través del estado de resultados), y a costo amortizado. La clasificación depende del modelo de negocio de la entidad para administrar los activos financieros y los términos contractuales de los flujos de efectivo.

El grupo reclasifica inversiones de deuda cuando, y sólo cuando, cambia su modelo de negocio para administrar esos activos.

En el reconocimiento inicial, la Sociedad mide un activo financiero a su valor razonable más, en el caso de un activo financiero clasificado a costo amortizado, los costos de transacción que son directamente atribuibles a la adquisición del activo financiero. Los costos de transacción de los activos financieros contabilizados a valor razonable con cambios en resultados se contabilizan como gastos en el estado de resultados.

(a) Instrumentos de deuda

La medición posterior de los instrumentos de deuda depende del modelo de negocio del grupo para administrar el activo y las características de flujo de efectivo del activo. La Sociedad tiene dos categorías de medición para clasificar sus instrumentos de deuda:

Costo amortizado: los activos que se mantienen para el cobro de flujos de efectivo contractuales donde esos flujos de efectivo representan únicamente pagos de capital e intereses se miden al costo amortizado. Una ganancia o pérdida en una inversión de deuda que posteriormente se mide al costo amortizado y no es parte de una relación de cobertura se reconoce en resultados cuando el activo se da de baja o se deteriora. Los ingresos por intereses de estos activos financieros se incluyen en los ingresos financieros utilizando el método de la tasa de interés efectiva.

Valor razonable a través de resultados: los activos que no cumplen con los criterios de costo amortizado o valor razonable con cambios en otros resultados integrales se miden al valor razonable con cambios en resultados. Una ganancia o pérdida en una inversión de deuda que posteriormente se mide a valor razonable con cambios en resultados y no es parte de una relación de cobertura se reconoce en utilidad o pérdida y se presenta neta en el estado de resultados dentro de Otras ganancias (pérdidas) en el período o ejercicio en que surge.

(b) Instrumentos de patrimonio

Los cambios en el valor razonable de los activos financieros a valor razonable con cambios en resultados se reconocen en “Otras ganancias (pérdidas)” en el estado de resultados según corresponda.

La Sociedad evalúa con anticipación las pérdidas crediticias esperadas asociadas con sus instrumentos de deuda contabilizados a costo amortizado. La metodología de deterioro aplicada depende de si ha habido un aumento significativo en el riesgo de crédito.

2.9. Instrumentos financieros derivados y derivados implícitos.

Instrumentos financieros derivados y actividades de cobertura

Inicialmente los derivados se reconocen al valor razonable en la fecha en que se ha efectuado el contrato de derivados y posteriormente se vuelven a valorar a su valor razonable. El método para reconocer la pérdida o ganancia resultante depende de si el derivado se ha designado como un instrumento de cobertura y, si es así, de la naturaleza de la partida que está cubriendo.

La Sociedad designa determinados derivados como:

- (a) Coberturas de un riesgo concreto asociado a un pasivo reconocido o a una transacción prevista altamente probable (cobertura de flujos de efectivo), o
- (b) Derivados que no califican para contabilidad de cobertura.

La Sociedad documenta al inicio de la transacción la relación económica entre las partidas cubiertas existente entre los instrumentos de cobertura y las partidas cubiertas, así como sus objetivos para la gestión del riesgo y la estrategia para llevar a cabo diversas operaciones de cobertura. La Sociedad también documenta su evaluación, tanto al inicio como sobre una base continua, de si los derivados que se utilizan en las transacciones de cobertura son altamente efectivos para compensar los cambios en el valor razonable o en los flujos de efectivo de las partidas cubiertas.

El valor razonable total de los derivados de cobertura se clasifica como Otros activos o pasivos financieros no corrientes si el vencimiento restante de la partida cubierta es superior a 12 meses y como Otros activos o pasivos financieros corrientes si el vencimiento restante de la partida cubierta es igual o inferior a 12 meses. Los derivados no registrados como de cobertura se clasifican como Otros activos o pasivos financieros.

(a) Cobertura de flujos de efectivo

La parte efectiva de cambios en el valor razonable de los derivados que se designan y califican como coberturas de flujos de efectivo se reconocen en Otros resultados integrales. La pérdida o ganancia relativa a la parte no efectiva, se reconoce inmediatamente en el Estado de resultados consolidado por función, dentro de “Otras ganancias (pérdidas)”. Los montos acumulados en patrimonio se reclasifican a resultado en los periodos o ejercicios en que la partida protegida impacta resultados, cuando estos montos corresponden a derivados de cobertura de partidas altamente probable que den origen a activos o pasivos no financieros, en cuyo caso, son registrados como parte del activo o pasivo no financieros.

Para las coberturas del precio de combustible, los importes reconocidos en Otros resultados integrales, se reclasifican a resultados a la línea de Costo de Ventas a medida que se utiliza el combustible sujeto de la cobertura.

Las ganancias o pérdidas relacionadas con la parte efectiva del cambio en el valor intrínseco de las opciones se reconocen en la reserva de cobertura de flujo de efectivo dentro del patrimonio. Los cambios en el valor temporal de las opciones que se relacionan con esta parte se reconocen dentro de Otros resultados integrales Consolidado en los costos de la reserva de cobertura dentro del patrimonio.

Cuando un instrumento de cobertura vence, se vende, o deja de cumplir los requisitos exigidos para contabilidad de cobertura, cualquier ganancia o pérdida acumulada en Otros resultados integrales hasta ese momento, permanece en Otros resultados integrales y se reconoce cuando la transacción prevista es reconocida finalmente en el Estado de resultados consolidado por función.

Cuando se espera que la transacción prevista no se vaya a producir, la ganancia o pérdida acumulada en Otros resultados integrales, se lleva inmediatamente al Estado de resultados consolidado por función dentro de “Otras ganancias (pérdidas)”.

(b) Derivados no registrados como de cobertura

Los cambios en el valor razonable de cualquier instrumento derivado que no se registra como de cobertura, se reconocen inmediatamente en el Estado de resultados consolidado por función, en “Otras ganancias (pérdidas)”.



Derivados implícitos

La Sociedad evalúa la existencia de derivados implícitos en contratos de instrumentos financieros para determinar si sus características y riesgos están estrechamente relacionados con el contrato principal siempre que el conjunto no esté contabilizado a valor justo. En caso de no estar estrechamente relacionados, son registrados separadamente contabilizando las variaciones de valor en la cuenta de resultados consolidados. A la fecha, LATAM Airlines Group S.A. ha determinado que no existen derivados implícitos en sus contratos.

2.10. Inventarios

Los Inventarios se valorizan a su costo o a su valor neto realizable, el menor de los dos. El costo se determina por el método precio medio ponderado (PMP). El valor neto realizable es el precio de venta estimado en el curso normal del negocio, menos los costos variables de venta aplicables.

2.11. Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar

Las cuentas comerciales por cobrar se reconocen inicialmente por su valor razonable y posteriormente por su costo amortizado de acuerdo con el método de tasa efectiva, menos la provisión por deterioro de acuerdo al modelo de las pérdidas crediticias esperadas. La Sociedad aplica el enfoque simplificado permitido por la NIIF 9, que exige que las pérdidas esperadas de por vida se reconozcan a partir del reconocimiento inicial de las cuentas por cobrar.

En el caso de que la Sociedad transfiera sus derechos de algún activo financiero (generalmente cuentas por cobrar) a un tercero a cambio de un pago en efectivo, la Sociedad evalúa si se han transferido todos los riesgos y beneficios, caso en el que es dado de baja la cuenta por cobrar.

La existencia de dificultades financieras significativas por parte del deudor, y la probabilidad de que el deudor entre en quiebra o reorganización financiera se consideran indicadores de un aumento significativo en el riesgo de crédito.

El importe en libros del activo se reduce a medida que se utiliza la cuenta de provisión y la pérdida se reconoce en el Estado de resultado consolidado por función dentro del "Costo de ventas". Cuando una cuenta a cobrar es castigada, se regulariza contra la cuenta de provisiones para la cuenta por cobrar.

2.12. Efectivo y equivalentes al efectivo

El Efectivo y equivalentes al efectivo incluyen el efectivo en caja, saldos en bancos, los depósitos a plazo en instituciones financieras y otras inversiones a corto plazo de alta liquidez y bajo riesgo de pérdida de valor.

2.13. Capital emitido

Las acciones ordinarias se clasifican como patrimonio neto.

Los costos incrementales directamente atribuibles a la emisión de nuevas acciones u opciones se presentan en el patrimonio neto como una deducción de los flujos obtenidos por la colocación de acciones.

2.14. Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar

Las Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar se registran inicialmente a su valor justo y posteriormente se valorizan al costo amortizado.

2.15. Préstamos que devengan intereses

Los pasivos financieros se reconocen, inicialmente, por su valor justo, netos de los costos en que se haya incurrido en la transacción. Posteriormente, los pasivos financieros se valorizan por su costo amortizado; cualquier diferencia entre los fondos obtenidos (netos de los costos necesarios para su obtención) y el valor de reembolso, se reconoce en el estado de resultados consolidado durante la vida de la deuda de acuerdo con el método de tasa de interés efectiva.

Los pasivos financieros se clasifican en el pasivo corriente y pasivo no corriente sobre la base del vencimiento contractual del capital nominal y el cumplimiento de los acuerdos contractuales a la fecha de cierre de los presentes estados financieros.

Bonos convertibles

Los componentes de los bonos convertibles emitidos por LATAM se clasifican por separado como pasivos financieros y patrimonio de acuerdo con la esencia de los acuerdos contractuales y las definiciones de pasivo financiero e instrumento de patrimonio.

A la fecha de emisión, el valor razonable del componente de pasivo se estima utilizando la tasa de interés vigente en el mercado para instrumentos similares no convertibles. Este monto se registra como un pasivo sobre la base del costo amortizado utilizando el método de interés efectivo hasta que se extingue en el momento de la conversión o en la fecha de vencimiento del instrumento. La opción de conversión clasificada como patrimonio se determina deduciendo el importe del componente de pasivo del valor razonable del instrumento compuesto en su conjunto. Este se reconoce e incluye en Otras participaciones en el patrimonio neto de los efectos del impuesto a las ganancias y no se vuelve a medir posteriormente. Además, la opción de conversión clasificada dentro del patrimonio permanecerá en Otras participaciones en el patrimonio hasta que se ejerza la opción de conversión, en cuyo caso, el saldo registrado en otras reservas se transferirá al capital. En caso de que la opción de conversión permanezca sin ejercerse a la fecha de vencimiento del bono convertible, el saldo reconocido en Otras participaciones en el patrimonio se transferirá al resultado acumulado. No se reconoce ninguna ganancia o pérdida en resultados hasta al momento de la conversión o del vencimiento de la opción de conversión.

Los costos de transacción que se relacionan con la emisión de los bonos convertibles se asignan a los componentes de pasivo y patrimonio en proporción a la asignación de los ingresos brutos. Los costos de transacción relacionados con el componente de patrimonio se cargan directamente al patrimonio.

2.16. Impuestos corrientes y diferidos

El gasto por impuesto del período o del ejercicio comprende al impuesto a la renta corriente y los impuestos diferidos.

El cargo por impuesto corriente es calculado sobre la base de las leyes tributarias vigentes a la fecha de cierre del Estado de situación financiera clasificado consolidado, en los países en los que las subsidiarias y asociadas del Grupo operan y generan renta gravable.

Los impuestos diferidos se calculan de acuerdo con el método del pasivo, sobre las diferencias temporarias que surgen entre las bases fiscales de los activos y pasivos y sus importes en libros. Cuando los impuestos diferidos surgen del reconocimiento inicial de un pasivo o un activo en una transacción distinta de una combinación de negocios, que en el momento de la transacción no afecta ni al resultado contable ni a la ganancia o pérdida fiscal son contabilizados. El impuesto diferido se determina usando las tasas de impuesto (y leyes) aprobadas o a punto de aprobarse en la fecha de cierre del Estado de situación financiera clasificado consolidado y que se espera aplicar cuando el correspondiente activo por impuesto diferido se realice o el pasivo por impuesto diferido se liquide.

Los activos por impuestos diferidos se reconocen en la medida en que es probable que vaya a disponerse de beneficios fiscales futuros con los cuales compensar las diferencias temporarias.

El impuesto (corriente y diferido) es registrado en el Estado de resultados consolidado por función salvo que se relacione con un ítem reconocido en Otros resultados integrales, directamente en patrimonio o proviene de una combinación de negocios. En ese caso, el impuesto también es contabilizado en Otros resultados integrales, directamente en resultados o con contrapartida en la plusvalía mercantil, respectivamente.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se compensan si, y solo si:

- (a) existe un derecho legalmente exigible de compensar activos y pasivos por impuestos corrientes, y
- (b) los activos y pasivos por impuestos diferidos se relacionan con impuestos a las ganancias exigidos por la misma autoridad fiscal sobre: (i) la misma entidad imponible, o (ii) diferentes sujetos pasivos que tengan la intención de liquidar activos y pasivos por impuestos corrientes por el importe neto, o realizar los activos y liquidar los pasivos simultáneamente, en cada período futuro en el que se espere liquidar importes significativos de activos o pasivos por impuestos diferidos o recuperado.

LATAM Airlines Group S.A ha evaluado el potencial impacto derivado de la implementación de las denominadas “reglas GloBE o Pilar Dos”, mediante la cual se busca que los grupos multinacionales paguen una tasa impositiva efectiva mínima del 15%. Con base en el análisis realizado, hemos concluido que, ya sea o porque quedan fuera del alcance de las Reglas GloBE (ya que no cumplen con los criterios para ser considerados “Constituent Entity” a efectos del Pilar) o están ubicados



en jurisdicciones que no han implementado dichas Reglas GloBE, ninguna entidad, establecimiento permanente o vehículo del Grupo LATAM tendrá impacto financiero debido a las Reglas GloBE en el año fiscal 2024. El Grupo LATAM evalúa de forma constante estos potenciales impactos, incluyendo la reciente Ley 15.079/2024 publicada en Brasil durante el mes de diciembre, la cual convierte en definitiva la Medida Provisional No.1.262/2024 de fecha 3 de octubre de 2024. Esta ley introduce las normas del Pilar Dos en el país sin cambios relevantes respecto a la medida provisional inicial, incorporando ciertos aspectos de las reglas GloBE en la legislación fiscal brasileña. Las nuevas normas en Brasil entrarán en vigor en el ejercicio fiscal de 2025. Al cierre de los presentes estados financieros, el Grupo no presenta gastos (ingresos) por impuestos corrientes relacionados con el impuesto a las ganancias del Pilar Dos.

LATAM Airlines Group S.A. y sus Filiales han adoptado la excepción del párrafo 4A de la NIC 12, incorporada en la enmienda publicada el 23 de mayo de 2023, relativa al reconocimiento y revelación sobre activos y pasivos por impuestos diferidos relacionados con los impuestos a las ganancias del Pilar Dos.

2.17. Beneficios a los empleados

(a) Vacaciones del personal

La Sociedad reconoce el gasto por vacaciones del personal en base devengada.

(b) Compensaciones basadas en acciones

Los planes de compensación implementados en base a las acciones de la Sociedad se reconocen en los estados financieros consolidados de acuerdo a lo establecido en la NIIF 2: Pagos basados en acciones; para los planes considerados como cash settled award el valor razonable, actualizado a la fecha de cierre de cada período o ejercicio informado, es registrado como un pasivo con cargo a remuneraciones.

(c) Beneficios post empleo y otros beneficios de largo plazo

Las obligaciones que se provisionan aplicando el método del valor actuarial del costo devengado del beneficio, consideran estimaciones como permanencia futura, tasas de mortalidad e incrementos salariales futuros determinados sobre la base de cálculos actuariales. Las tasas de descuento se determinan por referencia a curvas de tasas de interés de mercado. Las ganancias y pérdidas actuariales se reconocen en Otros resultados integrales.

(d) Incentivos

La Sociedad contempla para sus empleados un plan de incentivos anuales por cumplimiento de objetivos y aportación individual a los resultados. Los incentivos, que eventualmente se entregan, consisten en un determinado número o porción de remuneraciones mensuales y se provisionan sobre la base del monto estimado a repartir.

(e) Beneficios por terminación

El grupo reconoce los beneficios por terminación en la primera de las siguientes fechas: (a) cuando el Grupo decide terminar la relación contractual; y (b) cuando la entidad reconoce los costos de una reestructuración que está dentro del alcance de la NIC 37 e implica el pago de beneficios por terminación.

2.18. Provisiones

Las provisiones se reconocen cuando:

(i) La Sociedad tiene una obligación presente, ya sea legal o implícita, como resultado de un evento pasado;

(ii) Es probable que vaya a requerir el pago para liquidar la obligación; y

(iii) Se puede hacer una estimación fiable del monto de la obligación.

2.19. Ingresos ordinarios provenientes de contratos con clientes

(a) Transporte de pasajeros y carga

La Sociedad reconoce la venta por el servicio de transporte como un Pasivo por ingreso diferido, el cual es reconocido como ingreso cuando el servicio de transporte ha sido prestado o caducado. En el caso de los servicios de transporte aéreo vendidos por la Sociedad y que serán realizados por otras aerolíneas, el pasivo es disminuido cuando los mismos son

remitidos a dichas aerolíneas. La Sociedad revisa periódicamente si es necesario realizar algún ajuste al Pasivo por ingreso diferido, relacionados principalmente con devoluciones, cambios, entre otros.

Compensaciones otorgadas a los clientes por cambios en los niveles de servicios o facturación de servicios adicionales como por ejemplo equipaje adicional, cambio de asiento, entre otros, son considerados modificaciones del contrato inicial, por lo tanto, son diferidos hasta la prestación del servicio correspondiente.

(b) Caducidad de pasajes aéreos

La Sociedad estima mensualmente la probabilidad de caducidad de los pasajes aéreos, con cláusulas de devolución, en base al historial de uso de los mismos. Los pasajes aéreos sin cláusula de devolución son caducados en la fecha del vuelo en caso que el pasajero no se presente.

(c) Costos asociados al contrato

Los costos relacionados con la venta de pasajes aéreos son activados y diferidos hasta el momento de la prestación del servicio correspondiente. Estos activos se incluyen en el rubro “Otros activos no financieros corrientes” en el Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado.

(d) Programa de pasajero frecuente

La Sociedad mantiene los siguientes programas de fidelización: LATAMPASS y LATAMPASS Brasil, cuyo objetivo es la fidelización a través de la entrega de millas o puntos.

Estos programas otorgan la posibilidad a sus pasajeros frecuentes de acumular millas o puntos LATAMPASS, los cuales entregan el derecho a una selección de premios tanto aéreos como no aéreos. De forma adicional, la Sociedad vende las mencionadas millas o puntos LATAMPASS a socios comerciales o financieros a través de alianzas que facultan a dichos socios a otorgar millas o puntos a sus clientes.

Para reflejar las millas o puntos acumulados por cada uno de los clientes se deben distinguir los dos principales orígenes de acreditación del programa: (1) puntos otorgados directamente por LATAM Airlines Group S.A. y (2) millas o puntos otorgados a través de un socio comercial o financiero (\*).

(\*) El contrato actual con el socio financiero en Chile termina el 31 de diciembre de 2025, y la Sociedad está evaluando alternativas que, en el mejor interés de la Compañía, mejoren aún más el Programa LATAMPASS y a sus socios.

(1) Millas o puntos otorgados directamente por LATAM Airlines Group S.A.

En este caso las millas o puntos se otorgan a los clientes en el momento en que la compañía realiza el vuelo.

Para valorizar los puntos acreditados directamente por la compañía, se determina el monto cuantitativo que faculta la milla o punto respecto al valor de un ticket aéreo si se pagara en efectivo. Como consecuencia se obtiene un valor de equivalencia entre una milla o punto y un ticket, lo que se denomina Equivalent Ticket Value (ETV). Nuestro ETV estimado es ajustado por las millas o puntos que probablemente nunca sean canjeados.

El saldo de las millas y puntos que están pendientes de canjear forman parte de los Ingresos diferidos.

(2) Millas o puntos otorgados a través de un socio comercial o financiero.

Para valorizar las millas o puntos acreditados a través de los socios comerciales o financieros, se estima el valor por separado de las obligaciones de desempeño de LATAM con el cliente. Para calcular dichas obligaciones de desempeño, se deben considerar diferentes componentes que agregan valor en el contrato comercial, como el marketing, la publicidad y otros beneficios, y finalmente el valor de los puntos otorgados a los clientes en base a nuestro ETV. El valor de cada uno de estos componentes es finalmente alocado en proporción a sus precios relativos. Las obligaciones de desempeño asociadas con la valorización de los puntos o millas acreditados pasan a formar parte de los Ingresos diferidos, y las obligaciones de desempeño asociadas a los otros conceptos son reconocidas en el resultado del ejercicio en la medida que dichas obligaciones se cumplen lo que coinciden con el momento en que las millas o puntos son acreditadas.

Cuando las millas y puntos son canjeados por productos y servicios distintos a los servicios prestados por la Sociedad el ingreso es reconocido inmediatamente, cuando el canje es efectuado por pasajes aéreos de alguna línea aérea de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, el ingreso es diferido hasta la prestación del servicio de transporte.



Las millas y puntos que la Sociedad estima no serán canjeadas se reconocen en los resultados en función del patrón de consumo de las millas o puntos efectivamente canjeados por los clientes. La Sociedad utiliza modelos estadísticos para estimar la probabilidad de canje la cual se basa en patrones históricos y proyecciones.

2.20. Arrendamientos

La Sociedad reconoce los contratos que cumplen con la definición de arrendamiento, como un activo de derecho de uso y un pasivo por arrendamiento en la fecha en que el activo subyacente se encuentre disponible para su uso.

Los activos por derecho de uso se miden a su costo incluyendo lo siguiente:

- El importe de la medición inicial del pasivo por arrendamiento;
- Pagos de arrendamientos anticipados;
- Costos directos iniciales, y
- Los costos de restauración.

Los activos por derecho de uso son reconocidos en el Estado de situación financiera clasificado consolidado en “Propiedades, plantas y equipos”.

Los pasivos por arrendamiento incluyen el valor presente neto de los siguientes pagos:

- Pagos fijos en esencia
- Pagos de arrendamiento variable basados en un índice o una tasa;
- Precio de ejercicio de las opciones de compra, cuyo ejercicio sea razonablemente seguro.

LATAM utiliza la tasa de interés implícita del contrato de arrendamiento, si esa tasa se puede determinar fácilmente. Esta es la tasa de interés que se calcula del valor presente de (a) pagos de arrendamiento y (b) el valor residual no garantizado que es la suma de (i) el valor razonable del activo subyacente y (ii) cualquier costo directo inicial del arrendador.

LATAM utiliza su tasa incremental de endeudamiento en caso de que la tasa de interés implícita en el arrendamiento no se pueda determinar fácilmente.

Los pasivos por arrendamiento son reconocidos en el Estado de situación financiera clasificado consolidado en “Otros pasivos financieros, corriente o no corriente”.

Los intereses devengados por los pasivos financieros son reconocidos en el Estado resultado consolidado por función en “Costos financieros”.

La cuota de capital y los intereses pagados son reconocidos en el Estado de flujos de efectivo consolidado como “Pagos de pasivos por arrendamientos” e “Intereses pagados” en el Flujo de actividades de financiación.

Los pagos asociados a los arrendamientos de corto plazo sin opciones de compra y los arrendamientos de activos de bajo valor se reconocen en forma lineal en el Estado de resultados consolidado por función, al momento de su devengo. Estos pagos se presentan en el Flujo de actividades de la operación.

La Sociedad analiza los acuerdos de financiamiento de aeronaves revisando principalmente características tales como:

- que la Sociedad inicialmente adquirió la aeronave o tomó una parte importante en el proceso de adquisición directo con los fabricantes,
- debido a las condiciones contractuales, es prácticamente cierto la Sociedad ejecutará la opción de compra de la aeronave al final del plazo de arrendamiento.

Dado que estos acuerdos de financiamiento son “sustancialmente compras” y no arrendamientos, el pasivo relacionado se considera como una deuda financiera clasificada según la NIIF 9 y presentada dentro los "Otros pasivos financieros"

descrito en nota 18. Por otra parte, las aeronaves se presentan en Propiedad, Plantas y Equipos, como se describe en la Nota 16, como "aeronaves propias".

El Grupo califica como transacciones de venta y arrendamiento, operaciones que conducen a una venta según la NIIF 15. Más específicamente, una venta se considera como tal si no hay una opción de compra de los bienes al final del plazo del arrendamiento.

Si la venta por el vendedor-arrendatario se califica como una venta de acuerdo con la NIIF 15, se da de baja el activo subyacente, y se reconoce un activo por derecho de uso igual a la porción retenida proporcionalmente del importe del activo.

Si la venta por el vendedor-arrendatario no se califica como una venta de acuerdo con la NIIF 15, se mantienen los bienes transferidos en los estados financieros y se reconoce un pasivo financiero igual al precio de venta (recibido del comprador-arrendador).

2.21. Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta

Los Activos no corrientes o grupos de enajenación clasificados como activos mantenidos para la venta, se reconocen al menor valor entre su valor en libros y el valor justo menos el costo de venta.

2.22. Mantenimiento

Los costos incurridos en el mantenimiento mayor programado de fuselaje y motores de aeronaves, son capitalizados y depreciados hasta la próxima mantención. La tasa de depreciación es determinada sobre bases técnicas, de acuerdo a la utilización de las aeronaves expresada en base a ciclos y horas de vuelo.

En el caso de las aeronaves incluidas en Propiedades, plantas y equipos, estos costos de mantenimiento son capitalizados como Propiedades, plantas y equipos, mientras que, en el caso de aeronaves incluidas como Activos por derecho de uso, se reconoce un pasivo que se devenga en función de la utilización de los principales componentes, ya que existe la obligación contractual con el arrendador de devolver la aeronave en condiciones acordadas de niveles de mantenimiento. Estos costos son reconocidos en el “Costo de ventas”.

Adicionalmente, algunos contratos que cumplen con la definición de arrendamiento establecen la obligación del arrendatario de realizar depósitos al arrendador a modo de garantía de cumplimiento del mantenimiento y condiciones de devolución. Estos depósitos, frecuentemente llamados reservas de mantenimiento, se acumulan hasta que se efectúe un mantenimiento mayor; y una vez realizado, se solicita su recupero al arrendador. Al final del período del contrato, se realiza un balance entre las reservas pagadas y las condiciones acordadas de niveles de mantenimiento en la entrega, compensándose las partes si corresponde.

Tanto las mantenciones no programadas de las aeronaves y motores, como las mantenciones menores, son cargadas a resultado en el período o ejercicio en que son incurridas.

2.23. Medioambiente

Los desembolsos asociados a la protección del medio ambiente se imputan a resultados cuando se incurren.

NOTA 3 - GESTION DEL RIESGO FINANCIERO

3.1. Factores de riesgo financiero

La Sociedad está expuesta a los siguientes riesgos financieros: (a) riesgo de mercado, (b) riesgo de crédito y (c) riesgo de liquidez. El programa de gestión de riesgo global de la Sociedad tiene como objetivo minimizar los efectos adversos de los riesgos financieros que afectan a la Compañía.

(a) Riesgo de mercado

Debido a la naturaleza de sus operaciones, la Sociedad está expuesta a factores de mercado, tales como: (i) riesgo de precio del combustible, (ii) riesgo de tipo de cambio (FX) y (iii) riesgo de tasa de interés.





La Sociedad ha desarrollado manuales y procedimientos para gestionar el riesgo de mercado, que tienen como objetivo identificar, cuantificar, monitorear y mitigar los efectos adversos de los cambios en los factores de mercado antes mencionados.

Para lo anterior, la Administración monitorea la evolución de los niveles de precios del combustible, tipos de cambio y tasas de interés, cuantifica las exposiciones y su riesgo, y desarrolla y ejecuta estrategias de cobertura.

(i) Riesgo de precio del combustible

Exposición:

Para la ejecución de sus operaciones la Sociedad compra combustible denominado Jet Fuel grado 54 USGC, que está afecto a las fluctuaciones de los precios internacionales de los combustibles.

Mitigación:

Para cubrir la exposición al riesgo de combustible, la Sociedad opera con instrumentos derivados (Swaps y Opciones) cuyos activos subyacentes pueden ser distintos al Jet Fuel, siendo posible realizar coberturas en crudo West Texas Intermediate (“WTI”), crudo Brent (“BRENT”) y en destilado Heating Oil (“HO”), los que pueden tener una alta correlación con Jet Fuel y mayor liquidez.

Resultados Cobertura Fuel:

Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2024, la Sociedad reconoció pérdidas por MMUS\$18,1 (negativo) por concepto de cobertura de combustible neto de primas en los costos de venta del ejercicio. Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2023, la Sociedad reconoció ganancias por MMUS\$15,7 por concepto de cobertura de combustible neto de primas en los costos de venta del ejercicio.

Al 31 de diciembre de 2024, el valor de mercado de las posiciones de combustible ascendía a MMUS\$7,7 (positivo). Al cierre de diciembre de 2023, este valor de mercado era de MMUS\$22,1 (positivo).

Las siguientes tablas muestran el nivel de cobertura para los distintos periodos:

| Posiciones al 31 de diciembre de 2024 (*)                    | Vencimientos |      |      |      |       |
|--------------------------------------------------------------|--------------|------|------|------|-------|
|                                                              | Q125         | Q225 | Q325 | Q425 | Total |
| Porcentaje de cobertura sobre el volumen de consumo esperado | 51%          | 47%  | 34%  | 30%  | 41%   |

| Posiciones al 31 de diciembre de 2023 (*)                    | Vencimientos |      |      |      |       |
|--------------------------------------------------------------|--------------|------|------|------|-------|
|                                                              | Q124         | Q224 | Q324 | Q424 | Total |
| Porcentaje de cobertura sobre el volumen de consumo esperado | 35%          | 32%  | 30%  | 22%  | 30%   |

(\*) El porcentaje mostrado en la tabla considera la totalidad de los instrumentos de cobertura (swap y opciones).

Sensibilización:

Una caída en los precios de combustible afecta positivamente a la Sociedad por la reducción de costos, sin embargo, afecta negativamente, en algunos casos, a las posiciones de derivados contratadas. Por lo mismo, la política es mantener un porcentaje libre de coberturas de forma de ser competitivos en caso de una caída en los precios.

Las posiciones de cobertura vigentes son registradas como contratos de cobertura de flujo de caja, por lo tanto, una variación en el precio del combustible tiene un impacto en el patrimonio neto de la Sociedad.

En las siguientes tablas se muestra la sensibilización de los instrumentos financieros de acuerdo a cambios razonables en el precio de combustible y su efecto en patrimonio.

Los cálculos se hicieron considerando un movimiento paralelo de 5 dólares por barril en la curva del precio de referencia del subyacente al cierre de diciembre del año 2024 y al cierre de diciembre del año 2023. El plazo de proyección se definió hasta el término del último contrato de cobertura de combustible vigente, siendo el último día hábil del segundo semestre del año 2025.

| Precio de referencia<br>(US\$ por barril) | Posición al 31 de diciembre de 2024<br>efectos en patrimonio<br>(MMUS\$) | Posición al 31 de diciembre de 2023<br>efectos en patrimonio<br>(MMUS\$) |
|-------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| +5                                        | +15,7                                                                    | +10,8                                                                    |
| -5                                        | -12,8                                                                    | -10,7                                                                    |

Dada la estructura de cobertura de combustible al cuarto trimestre del año 2024, que considera una porción libre de coberturas, una caída vertical en 5 dólares en el precio de referencia del JET (considerado como el promedio diario mensual), hubiera significado un impacto aproximado de MMUS\$156,7 de menor costo de combustible. Para igual período, un alza vertical de 5 dólares en el precio de referencia del JET (considerado como el promedio diario mensual), hubiera significado un impacto aproximado de MMUS\$138,1 de mayor costo de combustible.

(ii) Riesgo de tipo de cambio:

Exposición:

La moneda funcional y de presentación de los estados financieros de la Sociedad Matriz es el dólar estadounidense, por lo que el riesgo de tipo de cambio transaccional y de conversión surge principalmente de las actividades operativas propias del negocio, estratégicas y contables de la Sociedad que están expresadas en una unidad monetaria distinta a la moneda funcional.

Las Filiales de LATAM también están expuestas al riesgo cambiario cuyo impacto afecta el Resultado Consolidado de la Sociedad.

Una de las mayores exposiciones operacionales al riesgo cambiario de LATAM proviene de la concentración de los negocios en Brasil, los que se encuentran mayormente denominados en real brasileño (R\$), siendo gestionada activamente por la Sociedad.

En menor concentración, la Sociedad también se encuentra expuesta a la fluctuación de otras monedas, tales como: euro, peso colombiano, nuevo sol peruano, libra esterlina, dólar australiano, peso chileno, peso argentino, guaraní paraguay, peso mexicano y dólar neozelandés.

Mitigación:

La Sociedad mitiga las exposiciones al riesgo cambiario mediante la contratación de instrumentos derivados de cobertura o no cobertura o a través de coberturas naturales o ejecución de operaciones internas.

Resultado Cobertura FX:

Al 31 de diciembre de 2024, la Sociedad reconoció ganancias por MMUS\$10,0 por concepto de derivados de cobertura de FX neto de primas reflejado en la diferencia de cambio. Al cierre de diciembre de 2023, la Sociedad reconoció pérdidas por MMUS\$10,1 por concepto de derivados de cobertura de FX neto de primas reflejada en la diferencia de cambio.

Al 31 de diciembre de 2024, el valor de mercado de las posiciones de derivados de FX de cobertura es de MMUS\$3,1 (positivo). Al 31 de diciembre de 2023, el valor de mercado de las posiciones de derivados FX de cobertura fue de MMUS\$1,5 (negativo). Al 31 de diciembre de 2024, la Sociedad mantiene derivados de FX de cobertura vigentes por MMUS\$165. Al 31 de diciembre de 2023, la Sociedad mantenía derivados de FX de cobertura vigentes por MMUS\$404.

Sensibilización:

Una depreciación del tipo de cambio R\$/US\$, afecta negativamente a los flujos operacionales de la Sociedad, sin embargo, también afecta positivamente en el valor de las posiciones de derivados contratadas.





En la siguiente tabla se muestra la sensibilización de los instrumentos derivados FX de cobertura vigentes de acuerdo a cambios razonables en el tipo de cambio y su efecto en Patrimonio.

| Apreciación (depreciación)<br>de R\$/US\$ | Efecto en Patrimonio al<br>31 de diciembre de 2024<br>(MMUS\$) | Efecto en Patrimonio al<br>31 de diciembre de 2023<br>(MMUS\$) |
|-------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| -10%                                      | -3,6                                                           | -10,0                                                          |
| +10%                                      | +1,0                                                           | +19,0                                                          |

Impacto de la variación del Tipo de cambio en el Estado de Resultado Consolidado (Diferencia de Cambio).

En el caso de TAM S.A, cuya moneda funcional es el real brasileño, gran parte de sus activos y pasivos están expresados en dólares estadounidenses. Por lo tanto, al convertir activos y pasivos financieros, de dólar a reales, tienen un impacto en el resultado de TAM S.A., que es consolidada en el Estado de Resultados de la Sociedad.

Con el objetivo de reducir el impacto en el resultado de la Sociedad causado por apreciaciones o depreciaciones del R\$/US\$, la Sociedad ejecuta operaciones internas para disminuir la exposición neta en US\$ para TAM S.A.

La siguiente tabla muestra el impacto que la diferencia de cambio tiene en el estado de resultados consolidado al apreciar o depreciar un 10% la tasa de cambio R\$/US\$:

| Apreciación (depreciación)<br>De R\$/US\$ | Efecto en<br>Estado de resultados<br>al 31 de diciembre de 2024<br>(MMUS\$) | Efecto en<br>Estado de resultados<br>al 31 de diciembre de 2023<br>(MMUS\$) |
|-------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| -10%                                      | -54,7                                                                       | +6,6                                                                        |
| +10%                                      | +54,7                                                                       | -6,6                                                                        |

Impacto de la variación del Tipo de Cambio en el Patrimonio, producto de la conversión de los estados financieros de las filiales (Diferencia de Conversión).

Debido a que la moneda funcional de TAM S.A. y Filiales es el real brasileño, la Sociedad presenta efectos por la variación del tipo de cambio en los Otros resultados integrales (Diferencia de cambio por conversión) al convertir el Estado de situación financiera y el Estado de resultados de TAM S.A. y Filiales desde su moneda funcional al dólar estadounidense, siendo esta última la moneda de presentación de los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

La siguiente tabla muestra la variación en la diferencia de Conversión incluida en los Otros resultados integrales reconocidos en el Patrimonio Total al apreciar o depreciar un 10% la tasa de cambio R\$/US\$:

| Apreciación<br>(depreciación)<br>de R\$/US\$ | Efecto al 31 de diciembre de 2024<br>(MMUS\$) | Efecto al 31 de diciembre de 2023<br>(MMUS\$) |
|----------------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| -10%                                         | +318,51                                       | +327,01                                       |
| +10%                                         | -260,60                                       | -267,56                                       |

(iii) Riesgo de tasa de interés:

Exposición:

La Sociedad está expuesta a las fluctuaciones de las tasas de interés de los mercados afectando los flujos de efectivo futuros de los activos y pasivos financieros vigentes y futuros.

La Sociedad está expuesta principalmente a la tasa Secured Overnight Financing Rate (“SOFR”) y a otros tipos de interés de menor relevancia como Certificados de Depósito Interbancarios brasileños (“CDI”).

De la deuda financiera de la compañía sujeta a tasas variables, todos los contratos mantienen exposición a tasa SOFR.

Mitigación:

Actualmente un 76% (50% al 31 de diciembre 2023) de la deuda posee tasa fija. La deuda variable se encuentra indexada a tasa de referencia en base a SOFR.

De igual manera, la mayor parte de los saldos líquidos de la compañía, están denominados en dólares e invertidos a una tasa de valor y fluctuación similar a la tasa SOFR, lo que ayuda a disminuir la exposición.

Resultado Cobertura Tasas:

Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2024, la Sociedad no reconoció pérdidas por primas pagadas y otros conceptos. Al cierre de diciembre de 2023, reconoció pérdidas por MMUS\$1,8 correspondientes al reconocimiento en resultado por primas pagadas.

Al 31 de diciembre de 2024, el valor de las posiciones de derivados de tasas de interés correspondiente a arriendos operacionales para fijar las rentas de futuras llegadas de aviones ascendía a MMUS\$4,68 (positivo), al cierre de diciembre de 2023 la Sociedad no mantenía derivados de tasas de interés vigentes.

Al 31 de diciembre de 2024, la Sociedad reconoció un aumento en el activo por derecho de uso por el vencimiento de derivados asociados al arrendamiento de algunos aviones por US\$0,1 millones (negativo). Al 31 de diciembre de 2023, la Sociedad reconoció una disminución en el activo por derecho de uso por el vencimiento de derivados por US\$14,9 millones asociados al arrendamiento de aviones. Se reconoce a esta misma fecha un menor gasto por depreciación del activo por derecho de uso por MMUS\$1,9 (positivo). Al cierre de diciembre de 2023, la Sociedad reconoció un menor gasto por depreciación del activo por derecho de uso por MMUS\$1,1 (positivo).

Al 31 de diciembre de 2024, la Compañía reconoció vencimientos de derivados asociados a rentas operacionales de aeronaves por US\$ 0,1 millones (negativo).

Sensibilización:

La siguiente tabla muestra la sensibilidad de cambios en las obligaciones financieras que no están cubiertas frente a variaciones en las tasas de interés. Estos cambios son considerados razonablemente posibles, basados en condiciones de mercado a cada fecha.

| Aumento (disminución)<br>de curva futuros<br>de tasa SOFR | Posición al 31 de diciembre de 2024<br>efecto en resultados antes de impuestos<br>(MMUS\$) | Posición al 31 de diciembre de 2023<br>efecto en resultados antes de impuestos<br>(MMUS\$) |
|-----------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| +100 puntos base                                          | -9,28                                                                                      | -20,27                                                                                     |
| -100 puntos base                                          | +9,28                                                                                      | +20,27                                                                                     |

Gran parte de los derivados de tasas vigentes son registrados como contratos de cobertura de flujo de caja, por lo tanto, una variación en las tasas de interés tiene un impacto en el valor de mercado de los derivados, cuyos cambios afectan el patrimonio neto de la Sociedad.

| Aumento (disminución)<br>de curva de tasas de interés | Posición al 31 de diciembre de 2024<br>efecto en patrimonio<br>(MMUS\$) | Posición al 31 de diciembre de 2023<br>efecto en patrimonio<br>(MMUS\$) |
|-------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| +100 puntos base                                      | +5,9                                                                    | —                                                                       |
| -100 puntos base                                      | -6,3                                                                    | —                                                                       |



Los cálculos se realizaron aumentando (disminuyendo) verticalmente 100 puntos básicos la curva de tasa de interés, siendo ambos escenarios razonablemente posibles según las condiciones históricas del mercado.

La hipótesis de cálculo de la sensibilidad debe asumir que las curvas futuras de tasa de interés no reflejarán necesariamente el valor real de la compensación de los flujos. Además, la estructura de las tasas de interés es dinámica a lo largo del tiempo.

Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2024, la Sociedad no registró pérdidas por ineffectividad en el estado de resultados consolidado para este tipo de coberturas.

(b) Riesgo de crédito

El riesgo de crédito se produce cuando la contraparte no cumple sus obligaciones con la Sociedad bajo un determinado contrato o instrumento financiero, derivando en una pérdida en el valor de mercado de un instrumento financiero (sólo activos financieros, no pasivos). La cartera de clientes al 31 de diciembre de 2024 ha experimentado una disminución del 4% en comparación con el saldo registrado al 31 de diciembre de 2023, debido principalmente a una reducción en las operaciones de transporte de pasajeros (agencias de viajes y corporativo) bajando un 2% en sus ventas, afectando principalmente las formas de pagos tarjeta crédito 2%, y venta cash 1%. En relación al negocio de carga presentó una aumento en sus operaciones de un 14% respecto a diciembre de 2023. Para el caso de los clientes que quedaron con deuda y que la administración consideraba riesgosa, se tomaron las medidas correspondientes para considerar su pérdida crediticia esperada. La provisión al cierre de diciembre de 2024 tuvo una baja de un 14% respecto al cierre de diciembre de 2023, producto de la disminución de la cartera por recuperaciones, y por la aplicación de castigos.

La Sociedad está expuesta a riesgo de crédito debido a sus actividades operacionales y a sus actividades financieras incluyendo depósitos con bancos e instituciones financieras, inversiones en otro tipo de instrumentos, transacciones de tipo de cambio y contratación de instrumentos derivados u opciones.

Para reducir el riesgo de crédito relacionado con las actividades operacionales, la sociedad tiene implementado límites de crédito para acotar la exposición de sus deudores los cuales se monitorean permanentemente para la red LATAM, cuando se ha considerado necesario, se ha procedido con el bloqueo de agencias para negocios de carga y pasajero.

(i) Actividades financieras

Los excedentes de efectivo que quedan después del financiamiento de los activos necesarios para la operación, están invertidos de acuerdo a límites crediticios aprobados por el Directorio de la Sociedad, principalmente, en depósitos a plazo con distintas instituciones financieras y fondos mutuos de corto plazo. Estas inversiones están contabilizadas como Efectivo y equivalentes al efectivo y Otros activos financieros corrientes.

Con el fin de disminuir el riesgo de contraparte, y que el riesgo asumido sea conocido y administrado por la Sociedad, se diversifican las inversiones con distintas instituciones bancarias (tanto locales como internacionales). De esta manera, la Sociedad evalúa la calidad crediticia de cada contraparte y los niveles de inversión, basada en (i) su clasificación de riesgo y (ii) fija límites de inversión de acuerdo al nivel de liquidez de la Sociedad. De acuerdo a estos dos parámetros, la Sociedad opta por el parámetro más restrictivo de los dos anteriores y en base a éste establece límites a las operaciones con cada contraparte.

La Sociedad no mantiene garantías para mitigar esta exposición.

(ii) Actividades operacionales

La Sociedad tiene cuatro grandes “clusters” de venta: las agencias de viaje, agentes de carga, compañías aéreas y las administradoras de tarjetas de crédito. Las tres primeras están regidas por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (“IATA”), organismo internacional compuesto por la mayoría de las líneas aéreas que representan más del 90% del tráfico comercial programado y uno de sus objetivos principales es regular las operaciones financieras entre líneas aéreas y las agencias de viaje y carga. Cuando una agencia o línea aérea no paga su deuda, queda excluida para operar con el conjunto de aerolíneas de IATA. Para el caso de las administradoras de tarjetas de crédito, éstas se encuentran garantizadas en un 100% por las instituciones emisoras.

Según algunos acuerdos de procesamiento de tarjetas de crédito que tiene la Compañía, las instituciones financieras, en ciertas circunstancias, tienen el derecho de exigir que la Compañía mantenga una reserva equivalente a una parte de las ventas anticipadas de boletos que hayan sido procesadas por esa institución financiera, para las cuales la Compañía aun no

haya proporcionado el servicio de transporte aéreo. Además, las instituciones financieras tienen el derecho de requerir reservas de colateral adicional o retener pagos relacionados a cuentas por cobrar si perciben un riesgo aumentado relacionado a los covenants de liquidez de los acuerdos mencionados o si se entra en saldos negativos.

La exposición se explica por los plazos otorgados y estos fluctúan entre 1 y 45 días.

Una de las herramientas que la Sociedad utiliza para disminuir el riesgo crediticio, es participar en organismos mundiales relacionados a la industria, tales como IATA, Billing Settlement Plan (“BSP”), Cargo Account Settlement Systems (“CASS”), IATA Clearing House (“ICH”) y entidades bancarias (tarjetas de crédito). Estas instituciones cumplen el rol de recaudadores y distribuidores entre las compañías aéreas y las agencias de viaje y carga. En el caso del Clearing House, actúa como un ente compensador entre las compañías aéreas por los servicios que se prestan entre ellas. A través de estos organismos se ha gestionado la disminución de plazos e implementación de garantías.

La facturación de las ventas de TAM Linhas Aéreas S.A. relacionadas con los agentes de carga para el transporte doméstico en Brasil se realiza directamente por TAM Linhas Aéreas S.A.

Calidad crediticia de activos financieros

El sistema de evaluación crediticia externo que utiliza la Sociedad es el proporcionado por IATA. Además, se utilizan sistemas internos para evaluaciones particulares o mercados específicos a partir de los informes comerciales que están disponibles en el mercado local. La calificación interna es complementaria con la calificación externa, es decir, si las agencias o líneas aéreas no participan en IATA, las exigencias internas son mayores.

Para reducir el riesgo de crédito relacionado con las actividades operacionales, la Sociedad ha establecido límites de crédito para mitigar la exposición de sus deudores los cuales se monitorean permanentemente. La tasa de incobrabilidad, en los principales países donde la Sociedad posee presencia, es poco significativa.

(c) Riesgo de liquidez

El riesgo de liquidez representa el riesgo de que la Sociedad no posea fondos suficientes para cumplir con el pago de sus obligaciones.

Debido al carácter cíclico de su negocio, a la operación y a las necesidades de inversión, junto con la necesidad de financiamiento, la Sociedad requiere de fondos líquidos, definido como Efectivo y equivalentes al efectivo más otros activos financieros de corto plazo, para cumplir con el pago de sus obligaciones.

El saldo de fondos líquidos, la generación de caja futura y la capacidad de obtención de financiamiento, entrega a la Sociedad alternativas para enfrentar los compromisos de inversión y financiamiento futuro.

Al 31 de diciembre de 2024, el saldo de fondos líquidos es de MMUS\$1.958 (MMUS\$1.715 al 31 de diciembre 2023), que se encuentran invertidos en instrumentos de corto plazo a través de entidades financieras con una alta clasificación de riesgo.

Al 31 de diciembre de 2024, LATAM mantiene tres líneas rotativas comprometidas por un total de MMUS\$1.850, una por un monto de MMUS\$800, otra por un monto de MMUS\$750 y otra garantizada por motores de repuesto por MMUS\$300. Las primeras dos se encuentran totalmente disponibles y la última se encuentra parcialmente girada, teniendo MMUS\$25 disponibles para la compañía. De esta manera, el total disponible entre las tres líneas comprometidas asciende a MMUS\$ 1.575. La primera de estas líneas está garantizada por y sujetas a disponibilidad de colateral (tales como, aviones, motores y repuestos). La segunda de estas, está garantizada por ciertos intangibles de la compañía, los que comparten garantía con bonos internacionales vigentes. La tercera de estas, está garantizada por motores de respuesto. (Ver Nota 31)



Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2024  
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. Rut 89.862.200-2 Chile.

| Rut empresa<br>acreedora        | Nombre empresa<br>acreedora | País de<br>empresa<br>acreedora | Descripción<br>de la<br>moneda | Hasta      | Más de                 | Más de                | Más de                  | Más de        | Total<br>Valor | Total<br>Valor<br>nominal | Tipo de<br>amortización | Anual            |                 |
|---------------------------------|-----------------------------|---------------------------------|--------------------------------|------------|------------------------|-----------------------|-------------------------|---------------|----------------|---------------------------|-------------------------|------------------|-----------------|
|                                 |                             |                                 |                                | 90<br>días | 90 días<br>a un<br>año | uno a<br>tres<br>años | tres a<br>cinco<br>años | cinco<br>años |                |                           |                         | Tasa<br>efectiva | Tasa<br>nominal |
|                                 |                             |                                 |                                | MUS\$      | MUS\$                  | MUS\$                 | MUS\$                   | MUS\$         | MUS\$          | MUS\$                     |                         | %                | %               |
| Obligaciones con el Público     |                             |                                 |                                |            |                        |                       |                         |               |                |                           |                         |                  |                 |
| 97.036.000-K                    | SANTANDER                   | Chile                           | UF                             | —          | 2.970                  | 5.889                 | 5.889                   | 167.830       | 182.578        | 147.217                   | Al vencimiento          | 2,00             | 2,00            |
| 0-E                             | WILMINGTON TRUST COMPANY    | EE.UU.                          | US\$                           | —          | 203.875                | 407.750               | 1.107.750               | 1.455.125     | 3.174.500      | 2.100.000                 | Al vencimiento          | 10,69            | 9,71            |
| 97.036.000-K                    | SANTANDER                   | Chile                           | US\$                           | —          | —                      | —                     | —                       | 6             | 6              | 3                         | Al vencimiento          | 1,00             | 1,00            |
| Obligaciones garantizadas       |                             |                                 |                                |            |                        |                       |                         |               |                |                           |                         |                  |                 |
| 0-E                             | BNP PARIBAS                 | EE.UU.                          | US\$                           | 5.996      | 17.263                 | 45.343                | 43.928                  | 104.940       | 217.470        | 159.624                   | Trimestral              | 6,03             | 6,03            |
| 0-E                             | WILMINGTON TRUST COMPANY    | EE.UU.                          | US\$                           | 5.770      | 17.015                 | 43.945                | 41.683                  | 33.697        | 142.110        | 115.727                   | Trimestral/<br>Mensual  | 7,73             | 7,73            |
| 0-E                             | BOCOMM                      | Irlanda                         | US\$                           | 2.724      | 8.158                  | 20.911                | 19.790                  | 110.277       | 161.860        | 100.000                   | Trimestral              | 6,42             | 6,42            |
| Otras obligaciones garantizadas |                             |                                 |                                |            |                        |                       |                         |               |                |                           |                         |                  |                 |
| 0-E                             | EXIM BANK                   | EE.UU.                          | US\$                           | 5.447      | 16.392                 | 43.700                | 38.590                  | 14            | 104.143        | 99.109                    | Trimestral              | 2,29             | 2,05            |
| 0-E                             | CREDIT AGRICOLE             | Francia                         | US\$                           | 4.097      | 13.097                 | 35.021                | 292.571                 | —             | 344.786        | 275.012                   | Al vencimiento          | 6,63             | 6,63            |
| Arrendamientos Financieros      |                             |                                 |                                |            |                        |                       |                         |               |                |                           |                         |                  |                 |
| 0-E                             | NATIXIS                     | Francia                         | US\$                           | 10.319     | 29.916                 | 77.088                | 112.238                 | 24.493        | 254.054        | 191.383                   | Trimestral              | 6,73             | 6,73            |
| 0-E                             | US BANK                     | EE.UU.                          | US\$                           | 11.210     | 6.710                  | —                     | —                       | —             | 17.920         | 17.492                    | Trimestral              | 4,88             | 3,40            |
| 0-E                             | EXIM BANK                   | EE.UU.                          | US\$                           | 36.227     | 82.640                 | 180.932               | 108.316                 | 36.702        | 444.817        | 413.072                   | Trimestral              | 4,00             | 3,17            |
| 0-E                             | BANK OF UTAH                | EE.UU.                          | US\$                           | 5.981      | 18.001                 | 51.307                | 60.431                  | 86.947        | 222.667        | 161.870                   | Mensual                 | 10,71            | 10,71           |
| TOTAL                           |                             |                                 |                                | 87.771     | 416.037                | 911.886               | 1.831.186               | 2.020.031     | 5.266.911      | 3.780.509                 |                         |                  |                 |



Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2024  
Nombre empresa deudora: TAM S.A. Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

| Rut empresa<br>acreedora | Nombre<br>empresa<br>acreedora | País de<br>empresa<br>acreedora | Descripción<br>de la<br>moneda | Hasta<br>90<br>días | Más de                 | Más de                | Más de                  | Más de<br>cinco<br>años | Total<br>Valor | Total<br>Valor<br>nominal | Tipo de<br>amortización | Anual            |                 |
|--------------------------|--------------------------------|---------------------------------|--------------------------------|---------------------|------------------------|-----------------------|-------------------------|-------------------------|----------------|---------------------------|-------------------------|------------------|-----------------|
|                          |                                |                                 |                                |                     | 90 días<br>a un<br>año | uno a<br>tres<br>años | tres a<br>cinco<br>años |                         |                |                           |                         | Tasa<br>efectiva | Tasa<br>nominal |
|                          |                                |                                 |                                |                     | MUS\$                  | MUS\$                 | MUS\$                   |                         |                |                           |                         | MUS\$            | MUS\$           |
| Arrendamiento Financiero |                                |                                 |                                |                     |                        |                       |                         |                         |                |                           |                         |                  |                 |
| 0-E                      | Natixis                        | Francia                         | US\$                           | 510                 | 1.530                  | 4.080                 | 7.846                   | —                       | 13.966         | 13.966                    | Trimestral              | —                | —               |
| TOTAL                    |                                |                                 |                                | 510                 | 1.530                  | 4.080                 | 7.846                   | —                       | 13.966         | 13.966                    |                         |                  |                 |



Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2024  
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. Rut 89.862.200-2 Chile.

| Rut empresa<br>acreedora                                | Nombre<br>empresa<br>acreedora | País de<br>empresa<br>acreedora | Descripción<br>de la<br>moneda | Hasta<br>90<br>días | Más de                 | Más de                | Más de                  | Más de<br>cinco<br>años | Total<br>Valor | Total<br>Valor<br>nominal | Tipo de<br>amortización | Anual            |                 |
|---------------------------------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|--------------------------------|---------------------|------------------------|-----------------------|-------------------------|-------------------------|----------------|---------------------------|-------------------------|------------------|-----------------|
|                                                         |                                |                                 |                                |                     | 90 días<br>a un<br>año | uno a<br>tres<br>años | tres a<br>cinco<br>años |                         |                |                           |                         | Tasa<br>efectiva | Tasa<br>nominal |
|                                                         |                                |                                 |                                | MUS\$               | MUS\$                  | MUS\$                 | MUS\$                   | MUS\$                   | MUS\$          | MUS\$                     |                         | %                | %               |
| Pasivos por arrendamiento                               |                                |                                 |                                |                     |                        |                       |                         |                         |                |                           |                         |                  |                 |
| -                                                       | AERONAVES                      | VARIOS                          | US\$                           | 144.076             | 507.305                | 1.171.362             | 958.537                 | 1.718.984               | 4.500.264      | 3.174.757                 | —                       | —                | —               |
| -                                                       | OTROS<br>ACTIVOS               | VARIOS                          | 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                       | —                       | —                | —               |
| Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar |                                |                                 |                                |                     |                        |                       |                         |                         |                |                           |                         |                  |                 |
| -                                                       | VARIOS                         | VARIOS                          | 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                   | —                       | —                | —               |
|                                                         |                                |                                 | Otras<br>monedas               | 172.749             | 4.534                  | —                     | —                       | —                       | 177.283        | 118.189                   | —                       | —                | —               |
| Cuentas por pagar a entidades relacionadas corrientes   |                                |                                 |                                |                     |                        |                       |                         |                         |                |                           |                         |                  |                 |
| Extranjera                                              | Qatar Airways                  | Qatar                           | US\$                           | —                   | 3.576                  | —                     | —                       | —                       | 3.576          | 3.576                     | —                       | —                | —               |
| Extranjera                                              | Delta Air<br>Lines, Inc.       | Estados<br>Unidos               | 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<br>consolidado           |                                 |                                | 1.996.681           | 984.857                | 2.160.313             | 2.854.306               | 3.880.888               | 11.877.045     | 8.471.843                 |                         |                  |                 |





Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2023  
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. Rut 89.862.200-2 Chile.

| Rut empresa<br>acreedora        | Nombre empresa<br>acreedora | País de<br>empresa<br>acreedora | Descripción<br>de la<br>moneda | Hasta      | Más de                 | Más de                | Más de                  | Más de        | Total<br>Valor | Total<br>Valor<br>nominal | Tipo de<br>amortización | Anual            |                 |
|---------------------------------|-----------------------------|---------------------------------|--------------------------------|------------|------------------------|-----------------------|-------------------------|---------------|----------------|---------------------------|-------------------------|------------------|-----------------|
|                                 |                             |                                 |                                | 90<br>días | 90 días<br>a un<br>año | uno a<br>tres<br>años | tres a<br>cinco<br>años | cinco<br>años |                |                           |                         | Tasa<br>efectiva | Tasa<br>nominal |
|                                 |                             |                                 |                                | MUS\$      | MUS\$                  | MUS\$                 | MUS\$                   | MUS\$         | MUS\$          | MUS\$                     |                         | %                | %               |
| Préstamos bancarios             |                             |                                 |                                |            |                        |                       |                         |               |                |                           |                         |                  |                 |
| 0-E                             | GOLDMAN SACHS               | EE.UU.                          | US\$                           | 44.721     | 127.878                | 302.953               | 1.192.355               | —             | 1.667.907      | 1.089.000                 | Trimestral              | 20,31            | 15,04           |
| Obligaciones con el Público     |                             |                                 |                                |            |                        |                       |                         |               |                |                           |                         |                  |                 |
| 97.036.000-K                    | SANTANDER                   | Chile                           | UF                             | —          | 3.230                  | 6.409                 | 6.409                   | 182.647       | 198.695        | 160.214                   | Al vencimiento          | 2,00             | 2,00            |
| 0-E                             | WILMINGTON<br>TRUST COMPANY | EE.UU.                          | US\$                           | —          | 153.813                | 307.625               | 697.438                 | 793.625       | 1.952.501      | 1.150.000                 | Al vencimiento          | 15,00            | 13,38           |
| 97.036.000-K                    | SANTANDER                   | Chile                           | US\$                           | —          | —                      | —                     | —                       | 6             | 6              | 3                         | Al vencimiento          | 1,00             | 1,00            |
| Obligaciones garantizadas       |                             |                                 |                                |            |                        |                       |                         |               |                |                           |                         |                  |                 |
| 0-E                             | BNP PARIBAS                 | EE.UU.                          | US\$                           | 5.940      | 17.082                 | 41.319                | 40.578                  | 120.730       | 225.649        | 171.704                   | Trimestral              | 6,98             | 6,98            |
| 0-E                             | WILMINGTON<br>TRUST COMPANY | EE.UU.                          | US\$                           | 5.948      | 16.928                 | 42.098                | 40.736                  | 54.056        | 159.766        | 132.585                   | Trimestral/<br>Mensual  | 8,76             | 8,76            |
| Otras obligaciones garantizadas |                             |                                 |                                |            |                        |                       |                         |               |                |                           |                         |                  |                 |
| 0-E                             | EXIM BANK                   | EE.UU.                          | US\$                           | 452        | 1.348                  | 43.531                | 43.494                  | 16.665        | 105.490        | 99.109                    | Trimestral              | 2,29             | 2,05            |
| 0-E                             | MUFG                        | EE.UU.                          | US\$                           | 12.919     | 37.926                 | 16.649                | —                       | —             | 67.494         | 64.102                    | Trimestral              | 7,11             | 7,11            |
| 0-E                             | CREDIT AGRICOLE             | Francia                         | US\$                           | 6.451      | 33.576                 | 75.714                | 243.842                 | —             | 359.583        | 266.768                   | Al vencimiento          | 9,43             | 9,43            |
| Arrendamientos Financieros      |                             |                                 |                                |            |                        |                       |                         |               |                |                           |                         |                  |                 |
| 0-E                             | NATIXIS                     | Francia                         | US\$                           | 10.653     | 30.443                 | 73.474                | 70.443                  | 94.995        | 280.008        | 215.357                   | Trimestral              | 7,58             | 7,58            |
| 0-E                             | US BANK                     | EE.UU.                          | US\$                           | 17.984     | 50.411                 | 17.681                | —                       | —             | 86.076         | 84.177                    | Trimestral              | 4,41             | 3,16            |
| 0-E                             | EXIM BANK                   | EE.UU.                          | US\$                           | 3.262      | 9.389                  | 216.015               | 148.582                 | 75.118        | 452.366        | 413.072                   | Trimestral              | 4,13             | 3,31            |
| 0-E                             | BANK OF UTAH                | EE.UU.                          | US\$                           | 5.891      | 17.705                 | 47.590                | 54.357                  | 117.597       | 243.140        | 172.582                   | Mensual                 | 10,71            | 10,71           |
| Otros préstamos (*)             |                             |                                 |                                |            |                        |                       |                         |               |                |                           |                         |                  |                 |
| 0-E                             | Varios                      | Chile                           | US\$                           | 104        | —                      | —                     | —                       | —             | 104            | 104                       | Al Vencimiento          | —                | —               |
|                                 | TOTAL                       |                                 |                                | 114.325    | 499.729                | 1.191.058             | 2.538.234               | 1.455.439     | 5.798.785      | 4.018.777                 |                         |                  |                 |

(\*) Obligación con acreedores por cartas de crédito ejecutadas.



Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2023  
Nombre empresa deudora: TAM S.A. Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

| Rut empresa<br>acreedora | Nombre<br>empresa<br>acreedora | País de<br>empresa<br>acreedora | Descripci<br>ón<br>de la<br>moneda | Hasta      | Más de                 | Más de                | Más de                  | Más de        | Total<br>Valor | Total<br>Valor<br>nominal | Tipo de<br>amortizac<br>ión | Anual            |                 |
|--------------------------|--------------------------------|---------------------------------|------------------------------------|------------|------------------------|-----------------------|-------------------------|---------------|----------------|---------------------------|-----------------------------|------------------|-----------------|
|                          |                                |                                 |                                    | 90<br>días | 90 días<br>a un<br>año | uno a<br>tres<br>años | tres a<br>cinco<br>años | cinco<br>años |                |                           |                             | Tasa<br>efectiva | Tasa<br>nominal |
|                          |                                |                                 |                                    | MUS\$      | MUS\$                  | MUS\$                 | MUS\$                   | MUS\$         | MUS\$          | MUS\$                     |                             | %                | %               |
| Arrendamiento Financiero |                                |                                 |                                    |            |                        |                       |                         |               |                |                           |                             |                  |                 |
| 0-E                      | Natixis                        | Francia                         | US\$                               | 510        | 1.530                  | 4.080                 | 9.886                   | —             | 16.006         | 16.006                    | Semestral/<br>Trimestral    | —                | —               |
|                          | TOTAL                          |                                 |                                    | 510        | 1.530                  | 4.080                 | 9.886                   | —             | 16.006         | 16.006                    |                             |                  |                 |



Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2023  
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. Rut 89.862.200-2 Chile.

| Rut empresa<br>acreedora                                | Nombre empresa<br>acreedora | País de<br>empresa<br>acreedora | Descripción<br>de la<br>moneda | Hasta<br>90<br>días | Más de<br>90 días<br>a un<br>año | Más de<br>uno a<br>tres<br>años | Más de<br>tres a<br>cinco<br>años | Más de<br>cinco<br>años | Total<br>Valor | Total<br>Valor<br>nominal | Tipo de<br>amortizaci<br>ón | Anual            |                 |
|---------------------------------------------------------|-----------------------------|---------------------------------|--------------------------------|---------------------|----------------------------------|---------------------------------|-----------------------------------|-------------------------|----------------|---------------------------|-----------------------------|------------------|-----------------|
|                                                         |                             |                                 |                                |                     | MUS\$                            | MUS\$                           | MUS\$                             | MUS\$                   |                |                           |                             | Tasa<br>efectiva | Tasa<br>nominal |
|                                                         |                             |                                 |                                |                     |                                  |                                 |                                   |                         | MUS\$          | MUS\$                     |                             | %                | %               |
| Pasivos por arrendamiento                               |                             |                                 |                                |                     |                                  |                                 |                                   |                         |                |                           |                             |                  |                 |
| -                                                       | AERONAVES                   | VARIOS                          | US\$                           | 139.599             | 419.554                          | 1.116.682                       | 928.238                           | 1.685.262               | 4.289.335      | 2.894.195                 | —                           | —                | —               |
| -                                                       | OTROS ACTIVOS               | VARIOS                          | 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                        | —                           | —                | —               |
| Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar |                             |                                 |                                |                     |                                  |                                 |                                   |                         |                |                           |                             |                  |                 |
| -                                                       | VARIOS                      | VARIOS                          | 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                   | —                           | —                | —               |
|                                                         |                             |                                 | Otras<br>monedas               | 178.740             | 5.522                            | —                               | —                                 | —                       | 184.262        | 118.189                   | —                           | —                | —               |
| Cuentas por pagar a entidades relacionadas corrientes   |                             |                                 |                                |                     |                                  |                                 |                                   |                         |                |                           |                             |                  |                 |
| Extranjera                                              | Qatar Airways               | Qatar                           | US\$                           | —                   | 2.312                            | —                               | —                                 | —                       | 2.312          | 2.312                     | —                           | —                | —               |
| Extranjera                                              | 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                 |                             |                  |                 |
|                                                         | Total consolidado           |                                 |                                |                     | 1.639.929                        | 972.524                         | 2.345.306                         | 3.494.239               | 3.172.946      | 11.624.944                |                             |                  |                 |





La Sociedad ha definido estrategias de cobertura de combustible, tasas de interés y tipo de cambio, que implica contratar derivados con distintas instituciones financieras.

Al 31 de diciembre de 2024, la Sociedad mantiene garantías por MMUS\$0,5 correspondiente a transacciones de derivados. La disminución se debió a: i) Menores transferencias de colaterales hacia las contrapartes bancarias al momento del cierre de los contratos y ii) los cambios en los precios combustible, en los tipos de cambio y en las tasas de interés. Al cierre del año 2023, la Sociedad mantenía garantías por MMUS\$12,8 correspondiente a transacciones de derivados.

3.2. Gestión del riesgo del capital

Los objetivos de la Sociedad, en relación con la gestión del capital son: (i) cumplir con las exigencias de patrimonio mínimo y (ii) mantener una estructura de capital óptima.

La Sociedad monitorea las obligaciones contractuales y las exigencias regulatorias en los diferentes países donde las empresas del grupo están domiciliadas para asegurar el fiel cumplimiento de exigencia de patrimonio mínimo, cuyo límite más restrictivo es mantener un patrimonio líquido positivo.

Adicionalmente, la Sociedad monitorea periódicamente las proyecciones de flujo de caja de corto y largo plazo para asegurar que cuenta con suficientes alternativas de generación de caja para enfrentar los compromisos de inversión y financiamiento futuro.

El rating crediticio internacional de la Sociedad es producto de la capacidad de cumplir con los compromisos financieros de largo plazo. Al 31 de diciembre de 2024, la Sociedad tiene un rating en escala nacional de BBB+ con perspectiva positiva por Fitch y un rating de BBB con perspectiva positiva por Feller. En escala Internacional, tiene un rating de BB- con perspectiva positiva por Standard & Poor’s, un rating de Ba2 con perspectiva estable por Moody’s y un rating de BB- con perspectiva positiva por Fitch.

3.3. Estimación del valor razonable

Al 31 de diciembre de 2024, la Sociedad mantenía instrumentos financieros que deben ser registrados a su valor justo. Estos se agrupan en dos categorías:

1. Instrumentos de Cobertura:

En esta categoría se encuentran los siguientes instrumentos:

- Contratos de derivados de combustible,
- Contratos de derivados de moneda,
- Contratos de derivados de tasas de interés.

2. Inversiones Financieras:

En esta categoría se encuentran los siguientes instrumentos:

- Inversiones en fondos mutuos de corto plazo (efectivo equivalente).

La Sociedad ha clasificado la medición de valor justo utilizando una jerarquía que refleja el nivel de información utilizada en la valoración. Esta jerarquía se compone de 3 niveles (I) valor justo basado en cotización en mercados activos para una clase de activo o pasivo similar, (II) valor justo basado en técnicas de valoración que utilizan información de precios de mercado o derivados del precio de mercado de instrumentos financieros similares (III) valor justo basado en modelos de valoración que no utilizan información de mercado.

El valor justo de los instrumentos financieros que se transan en mercados activos, tales como las inversiones adquiridas para su negociación, está basado en cotizaciones de mercado al cierre del ejercicio utilizando el precio corriente comprador. El valor justo de activos financieros que no transan en mercados activos (contratos derivados) es determinado utilizando técnicas de valoración que maximizan el uso de información de mercado disponible. Las técnicas de valoración generalmente usadas por la Sociedad son: cotizaciones de mercado de instrumentos similares y/o estimación del valor presente de los flujos de caja futuros utilizando las curvas de precios futuros de mercado al cierre del ejercicio.

A continuación, se muestra la clasificación de los instrumentos financieros a valor justo, según el nivel de información utilizada en la valoración:

|                                            | Al 31 de diciembre de 2024                                 |         |          |           | Al 31 de diciembre de 2023                                 |         |          |           |
|--------------------------------------------|------------------------------------------------------------|---------|----------|-----------|------------------------------------------------------------|---------|----------|-----------|
|                                            | Mediciones de valor justo usando valores considerados como |         |          |           | Mediciones de valor justo usando valores considerados como |         |          |           |
|                                            | Valor justo                                                | Nivel I | Nivel II | Nivel III | Valor justo                                                | Nivel I | Nivel II | Nivel III |
|                                            | MUS\$                                                      | MUS\$   | MUS\$    | MUS\$     | MUS\$                                                      | MUS\$   | MUS\$    | MUS\$     |
| Activos                                    |                                                            |         |          |           |                                                            |         |          |           |
| Efectivo y equivalentes al efectivo        | 77.313                                                     | 77.313  | —        | —         | 89.706                                                     | 89.706  | —        | —         |
| Fondos mutuos corto plazo                  | 77.313                                                     | 77.313  | —        | —         | 89.706                                                     | 89.706  | —        | —         |
| Otros activos financieros, corriente       | 15.565                                                     | —       | 15.565   | —         | 22.136                                                     | —       | 22.136   | —         |
| Valor justo derivados tasa de interés      | 4.676                                                      | —       | 4.676    | —         | —                                                          | —       | —        | —         |
| Valor justo derivados de combustible       | 7.747                                                      | —       | 7.747    | —         | 22.136                                                     | —       | 22.136   | —         |
| Valor justo derivados de moneda extranjera | 3.142                                                      | —       | 3.142    | —         | —                                                          | —       | —        | —         |
| Pasivos                                    |                                                            |         |          |           |                                                            |         |          |           |
| Otros pasivos financieros, corrientes      | —                                                          | —       | —        | —         | 1.544                                                      | —       | 1.544    | —         |
| Valor justo derivados moneda extranjera    | —                                                          | —       | —        | —         | 1.544                                                      | —       | 1.544    | —         |

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2024, la Sociedad tiene instrumentos financieros que no se registran a valor justo. Con el propósito de cumplir con los requerimientos de revelación de valores justos, la Sociedad ha valorizado estos instrumentos según se muestra en el siguiente cuadro:

|                                                                                | Al 31 de diciembre de 2024 |             | Al 31 de diciembre de 2023 |             |
|--------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|-------------|----------------------------|-------------|
|                                                                                | Valor libro                | Valor justo | Valor libro                | Valor justo |
|                                                                                | MUS\$                      | MUS\$       | MUS\$                      | MUS\$       |
| Efectivo y equivalentes al efectivo                                            |                            |             |                            |             |
| Efectivo en caja                                                               | 1.880.475                  | 1.880.475   | 1.625.055                  | 1.625.055   |
| Saldos en bancos                                                               | 1.885                      | 1.885       | 2.019                      | 2.019       |
| Overnight                                                                      | 664.173                    | 664.173     | 552.187                    | 552.187     |
| Depósitos a plazo                                                              | 103.761                    | 103.761     | 75.236                     | 75.236      |
| Depósitos a plazo                                                              | 1.110.656                  | 1.110.656   | 995.613                    | 995.613     |
| Otros activos financieros, corrientes                                          | 51.730                     | 51.730      | 152.683                    | 152.683     |
| Otros activos financieros                                                      | 51.730                     | 51.730      | 152.683                    | 152.683     |
| Deudores comerciales, otras cuentas por cobrar y cuentas por cobrar corrientes |                            |             |                            |             |
| Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes                        | 1.163.707                  | 1.163.707   | 1.385.910                  | 1.385.910   |
| Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes                        | 25                         | 25          | 28                         | 28          |
| Otros activos financieros, no corrientes                                       | 53.772                     | 53.772      | 34.485                     | 34.485      |
| Cuentas por cobrar, no corrientes                                              | 12.342                     | 12.342      | 12.949                     | 12.949      |
| Otros pasivos financieros, corrientes                                          |                            |             |                            |             |
| Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes            | 635.213                    | 837.181     | 594.519                    | 867.791     |
| Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes            | 2.133.572                  | 2.133.572   | 1.765.279                  | 1.765.279   |
| Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes                         | 12.875                     | 12.875      | 7.444                      | 7.444       |
| Otros pasivos financieros, no corrientes                                       | 6.515.238                  | 6.361.620   | 6.341.669                  | 6.174.294   |
| Cuentas por pagar, no corrientes                                               | 491.762                    | 491.762     | 418.587                    | 418.587     |





El importe en libros de las cuentas por cobrar y por pagar se asume que se aproximan a sus valores justos, debido a la naturaleza de corto plazo de ellas. En el caso de efectivo en caja, saldo en bancos, overnight y depósitos a plazo, el valor justo se aproxima a su valor en libros.

El valor justo de los Otros pasivos financieros se estima descontando los flujos contractuales futuros de caja a la tasa de interés corriente del mercado que está disponible para instrumentos financieros similares (Nivel II). En el caso de Otros activos financieros la valoración se realizó según cotización de mercado al cierre del ejercicio. El valor libro de los Otros pasivos financieros, corrientes o no corrientes incluyen los pasivos por arrendamientos.

NOTA 4 - ESTIMACIONES Y JUICIOS CONTABLES

La Sociedad ha utilizado estimaciones para valorar y registrar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos. Básicamente estas estimaciones se refieren a:

(a) Deterioro de activos intangibles de vida útil indefinida

La Sociedad comprueba al menos una vez al año o cuando existen indicios de deterioro, si los activos intangibles de vida útil indefinida han sufrido alguna pérdida por deterioro. Para esta evaluación la Sociedad ha determinado la existencia de una única UGE correspondiente a Transporte Aéreo.

El valor recuperable de esta unidad generadora de efectivo (UGE) ha sido determinado basado en los cálculos de valor en uso. Los principales supuestos empleados por la administración incluyen: tasa de crecimiento, tipo de cambio, tasa de descuento, precio del combustible. La estimación de estos supuestos exige un juicio importante de la administración, pues dichas variables implican incertidumbres inherentes; sin embargo, los supuestos utilizados son consistentes con la planificación interna de la Sociedad. Por lo tanto, la administración evalúa y actualiza al menos una vez al año las estimaciones, basándose en las condiciones que afectan estas variables. Los principales supuestos utilizados, así como los análisis de sensibilidad correspondientes se presentan en Nota 15.

(b) Gasto por depreciación y deterioro de propiedades, plantas y equipos

La depreciación de los activos es calculada con base al método lineal, excepto en el caso de ciertos componentes técnicos los cuales se deprecian sobre la base de ciclos y horas voladas. Estas vidas útiles se revisan anualmente de acuerdo con las proyecciones de la Sociedad de aquellos beneficios económicos futuros que se deriven de los mismos.

Cambios en circunstancias tales como: avances tecnológicos, modelo comercial, uso planificado de los activos o estrategia de capital podrían hacer que la vida útil fuera diferente a la estimada. En aquellos casos en que se determine que la vida útil de las propiedades, plantas y equipos debería disminuirse, como puede ocurrir con cambios en el uso planificado de los activos, se deprecia el exceso entre el valor libro neto y el valor recuperable estimado, de acuerdo a la vida útil restante revisada.

Los valores residuales se estiman de acuerdo al valor de mercado que tendrán al final de su vida dichos activos. El valor residual y la vida útil de los activos se revisan, y ajustan si es necesario, una vez al año. Cuando el valor de un activo es superior a su importe recuperable estimado, su valor se reduce de forma inmediata hasta su importe recuperable.

La Sociedad ha concluido que las propiedades, plantas y equipos no pueden generar flujos en buena medida independientes de otros activos, por lo que la evaluación de deterioro se hace como parte integral de la única Unidad Generadora de Efectivo que mantiene la Sociedad, Transporte Aéreo. La Sociedad comprueba cuando existen indicios de deterioro, si los activos han sufrido alguna pérdida por deterioro a nivel de Unidad Generadora de Efectivo.

(c) Recuperabilidad de los activos por impuestos diferidos

La administración registra los impuestos diferidos, sobre las diferencias temporarias que surgen entre las bases fiscales de los activos y pasivos y sus importes en los estados financieros. Los activos por impuestos diferidos sobre pérdidas fiscales se reconocen en la medida en que es probable que se disponga de beneficios fiscales futuros con los cuales compensar las diferencias temporarias.

La Sociedad aplica un juicio significativo en la evaluación de la recuperabilidad de los activos por impuesto diferido. En la determinación de los montos del activo por impuesto diferido a contabilizar, la administración considera la rentabilidad histórica, los ingresos imponibles futuros proyectados (considerando los supuestos tales como: tasa de crecimiento, tipo de

cambio, tasa de descuento, precio del combustible en línea con los utilizados en los análisis de deterioro de la unidad generadora de efectivo del grupo) y el momento esperado de las reversiones de las diferencias temporales existentes.

(d) Tickets aéreos vendidos que no serán finalmente utilizados.

La Sociedad registra la venta de tickets aéreos como ingresos diferidos. Los ingresos ordinarios por la venta de tickets se reconocen en el estado de resultados cuando el servicio de transporte de pasajeros es prestado o caducado por no uso. La Sociedad evalúa mensualmente la probabilidad de caducidad de los tickets aéreos, en base al historial de uso. Un cambio en esta probabilidad podría generar un impacto en los ingresos ordinarios en el ejercicio en que se produce el cambio y en ejercicios futuros.

Al 31 de diciembre de 2024 los ingresos diferidos asociados a los tickets aéreos vendidos ascienden a MUS\$2.012.661 (MUS\$2.009.242 al 31 de diciembre 2023). Un hipotético cambio de un punto porcentual en la probabilidad de caducidad se traduciría en un impacto de hasta MUS\$10.016 mensual (MUS\$10.150 al 31 de diciembre 2023).

(e) Valoración de las millas y puntos otorgados a los titulares de los programas de fidelización, pendiente de utilizar.

Al 31 de diciembre de 2024 los ingresos diferidos asociados al programa de fidelización LATAM Pass de países de habla hispana ascienden a MUS\$949.495 (MUS\$1.099.580 al 31 de diciembre de 2023). Un hipotético cambio de un punto porcentual en la probabilidad de canje se traduciría en un impacto acumulado de MUS\$33.479 en los resultados de 2024 (MUS\$31.510 al 31 de diciembre de 2023). Los ingresos diferidos asociados al programa de fidelización LATAM Pass Brasil ascienden a MUS\$203.058 al 31 de diciembre de 2024 (MUS\$179.151 al 31 de diciembre de 2023). Un hipotético cambio de un punto porcentual en probabilidad de canje se traduciría en un impacto acumulado de MUS\$5.537 en los resultados de 2024 (MUS\$5.125 al 31 de diciembre de 2023).

La sociedad, en conjunto con un especialista externo, estima la probabilidad de no uso basado en un modelo predictivo, según los comportamientos de canje y vigencia de las millas y puntos utilizando juicios y supuestos críticos que consideran la actividad de uso histórica y el patrón de uso previsto.

(f) Contingencias

En el caso de las contingencias conocidas, la Sociedad registra una provisión cuando tiene una obligación presente, ya sea legal o implícita, como resultado de sucesos pasados, es probable que vaya a ser necesaria una salida de recursos para liquidar la obligación y el importe se ha estimado de forma fiable. La evaluación de las contingencias involucra inherentemente el ejercicio de un juicio significativo y estimaciones del resultado de eventos futuros, la probabilidad de que se incurra en una pérdida y al determinar si se puede hacer una estimación confiable de la pérdida. La Compañía evalúa sus pasivos y contingencias con base en la mejor información disponible, utiliza el conocimiento, experiencia y juicio profesional a las características específicas de los riesgos conocidos. Este proceso facilita la evaluación temprana y la cuantificación de los riesgos potenciales en los casos individuales o en el desarrollo de asuntos contingentes. Si no es posible estimar de manera confiable la obligación o concluir que no es probable una pérdida, pero es razonablemente posible que se incurra en una pérdida, no se registra ninguna provisión, pero la contingencia se revela en las notas a los estados financieros consolidados.

La Compañía reconoce la obligación presente bajo un contrato oneroso como una provisión cuando el contrato bajo el cual los costos inevitables de cumplir con las obligaciones bajo el contrato exceden los beneficios económicos que se espera recibir bajo el mismo.

(g) Arrendamientos

En el año 2022 producto de la llegada de nuevas aeronaves y el cambio significativo en los flujos de muchos contratos vigentes, la compañía evaluó la pertinencia en el escenario actual de seguir utilizando la tasa implícita, metodología utilizada durante los últimos años, o si debería en cambio utilizar una aproximación diferente para el cálculo de la tasa. Se concluyó que la tasa implícita no estaba siendo capaz de reflejar el entorno económico en el que se desenvuelve la empresa, por lo que no se estaba representando de manera exacta las condiciones de endeudamiento de la compañía. Debido a esto, todos los nuevos contratos celebrados y modificados desde el año 2022 en adelante utilizaron tasa incremental. Los contratos existentes que permanecieron sin cambios continuaron utilizando la tasa de descuento implícita original.



i) Tasa de descuento

Para determinar el valor presente de los pagos de arrendamiento la Sociedad utiliza la tasa implícita en los contratos cuando es fácilmente determinable. En caso contrario, utiliza la tasa incremental por préstamos del arrendatario estimada, que se deriva de la información disponible en la fecha de inicio del arrendamiento. Consideramos nuestras recientes emisiones de deuda, así como los datos disponibles públicamente para instrumentos con características similares al calcular nuestras tasas de endeudamiento incrementales.

Una disminución de un punto porcentual en nuestra estimación de las tasas utilizadas en la determinación de los pasivos por arrendamiento vigentes de flota registrados al 31 de diciembre de 2024 aumentaría el pasivo por arrendamiento aproximadamente en MMUS\$119 (MMUS\$111 al 31 de diciembre de 2023).

ii) Determinación del plazo del arrendamiento

Al determinar el plazo del arrendamiento, se consideran todos los hechos y circunstancias que crean un incentivo económico para ejercer una opción de extensión. Las opciones de extensión (o períodos después de las opciones de terminación) sólo se incluyen en el plazo del arrendamiento si se está razonablemente seguro de que el arrendamiento se va a extender (o no se va a terminar). Esto se revisa si ocurre un evento significativo o un cambio significativo en las circunstancias que afecta a esta evaluación y que está dentro del control del arrendatario.

Estas estimaciones se realizan en función de la mejor información disponible sobre los hechos analizados.

En cualquier caso, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas en los próximos períodos, lo que se realizaría de forma prospectiva.

NOTA 5 - INFORMACIÓN POR SEGMENTOS

Al 31 de diciembre de 2024, la Sociedad considera que tiene un único segmento operativo, el de Transporte Aéreo. Este segmento corresponde a la red de rutas para el transporte aéreo y se basa en la manera en que el negocio es administrado y gestionado, conforme la naturaleza centralizada de sus operaciones, la habilidad de abrir y cerrar rutas, así como reasignar recursos (aviones, tripulación, personal, etc.) dentro de la red lo que supone una interrelación funcional entre todas ellas, haciéndolas inseparables. Esta definición de segmento es una de las más comunes a nivel de la industria aérea a nivel mundial.

Los ingresos de la Sociedad por área geográfica son los siguientes:

|                                        | Por los ejercicios terminados al 31 |            |
|----------------------------------------|-------------------------------------|------------|
|                                        | de diciembre de                     |            |
|                                        | 2024                                | 2023       |
|                                        | MUS\$                               | MUS\$      |
| Perú                                   | 1.127.532                           | 988.908    |
| Argentina                              | 239.369                             | 244.413    |
| EE.UU.                                 | 1.324.008                           | 1.044.822  |
| Europa                                 | 957.042                             | 800.897    |
| Colombia                               | 669.206                             | 662.263    |
| Brasil                                 | 5.512.471                           | 5.006.377  |
| Ecuador                                | 364.960                             | 332.801    |
| Chile                                  | 1.927.847                           | 1.898.150  |
| Asia Pacífico y resto de Latinoamérica | 710.608                             | 661.910    |
| Ingresos de las actividades ordinarias | 12.833.043                          | 11.640.541 |
| Otros ingresos de operación            | 200.669                             | 148.641    |

La Sociedad asigna los ingresos al área geográfica sobre la base del punto de venta del pasaje o la carga. Los activos están constituidos, principalmente, por aviones y equipos aeronáuticos, los cuales son utilizados a lo largo de diferentes países y, por lo tanto, no es posible asignar a un área geográfica.

La Sociedad no tiene clientes que en forma individual representen más del 10% de las ventas.

NOTA 6 - EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO

|                                           | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2023 |
|-------------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
|                                           | MUS\$                            | MUS\$                            |
| Efectivo en caja                          | 1.885                            | 2.019                            |
| Saldos en bancos (1)                      | 664.173                          | 552.187                          |
| Overnight                                 | 103.761                          | 75.236                           |
| Total efectivo                            | 769.819                          | 629.442                          |
| Equivalentes al efectivo                  |                                  |                                  |
| Depósitos a plazo                         | 1.110.656                        | 995.613                          |
| Fondos mutuos                             | 77.313                           | 89.706                           |
| Total equivalentes al efectivo            | 1.187.969                        | 1.085.319                        |
| Total efectivo y equivalentes al efectivo | 1.957.788                        | 1.714.761                        |

(1) Al 31 de diciembre de 2024, dentro del ítem saldos en bancos se presentan MUS\$590.463 relacionados con cuentas bancarias que generan intereses diarios o mensuales a la Compañía (MUS\$391.966 al 31 de diciembre de 2023).

Saldos por monedas que componen el Efectivo y equivalentes al efectivo:

|                       | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2023 |
|-----------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| Tipo de moneda        | MUS\$                            | MUS\$                            |
| Peso argentino        | 4.228                            | 3.438                            |
| Real brasileño        | 347.041                          | 520.796                          |
| Peso chileno          | 17.943                           | 47.933                           |
| Peso colombiano       | 19.042                           | 36.326                           |
| Euro                  | 15.721                           | 25.329                           |
| Dólar estadounidense  | 1.508.548                        | 1.020.467                        |
| Libra esterlina       | 2.069                            | 5.073                            |
| Peso mexicano         | 4.222                            | 8.159                            |
| Yuan de la R.P. China | 21.585                           | 20.801                           |
| Otras monedas         | 17.389                           | 26.439                           |
| Total                 | 1.957.788                        | 1.714.761                        |



NOTA 7 - INSTRUMENTOS FINANCIEROS

Instrumentos financieros por categorías

Al 31 de diciembre de 2024

| Activos                                                     | Medidos a costo amortizado | A valor justo con cambios en resultados | Derivados de cobertura | Total     |
|-------------------------------------------------------------|----------------------------|-----------------------------------------|------------------------|-----------|
|                                                             | MUS\$                      | MUS\$                                   | MUS\$                  | MUS\$     |
| Efectivo y equivalentes al efectivo                         | 1.880.475                  | 77.313                                  | —                      | 1.957.788 |
| Otros activos financieros, corrientes                       | 51.730                     | —                                       | 15.565                 | 67.295    |
| Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes | 1.163.707                  | —                                       | —                      | 1.163.707 |
| Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes     | 25                         | —                                       | —                      | 25        |
| Otros activos financieros, no corrientes                    | 53.772                     | —                                       | —                      | 53.772    |
| Cuentas por cobrar, no corrientes                           | 12.342                     | —                                       | —                      | 12.342    |
| Total                                                       | 3.162.051                  | 77.313                                  | 15.565                 | 3.254.929 |

| Pasivos                                                             | Medidos a costo amortizado | Derivados de cobertura | Total     |
|---------------------------------------------------------------------|----------------------------|------------------------|-----------|
|                                                                     | MUS\$                      | MUS\$                  | MUS\$     |
| Otros pasivos financieros, corrientes                               | 635.213                    | —                      | 635.213   |
| Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes | 2.133.572                  | —                      | 2.133.572 |
| Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes              | 12.875                     | —                      | 12.875    |
| Otros pasivos financieros, no corrientes                            | 6.515.238                  | —                      | 6.515.238 |
| Cuentas por pagar, no corrientes                                    | 491.762                    | —                      | 491.762   |
| Total                                                               | 9.788.660                  | —                      | 9.788.660 |

Al 31 de diciembre de 2023

| Activos                                                     | Medidos a costo amortizado | A valor justo con cambios en resultados | Derivados de cobertura | Total     |
|-------------------------------------------------------------|----------------------------|-----------------------------------------|------------------------|-----------|
|                                                             | MUS\$                      | MUS\$                                   | MUS\$                  | MUS\$     |
| Efectivo y equivalentes al efectivo                         | 1.625.055                  | 89.706                                  | —                      | 1.714.761 |
| Otros activos financieros, corrientes                       | 152.683                    | —                                       | 22.136                 | 174.819   |
| Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes | 1.385.910                  | —                                       | —                      | 1.385.910 |
| Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes     | 28                         | —                                       | —                      | 28        |
| Otros activos financieros, no corrientes                    | 34.485                     | —                                       | —                      | 34.485    |
| Cuentas por cobrar, no corrientes                           | 12.949                     | —                                       | —                      | 12.949    |
| Total                                                       | 3.211.110                  | 89.706                                  | 22.136                 | 3.322.952 |

| Pasivos                                                             | Medidos a costo amortizado | Derivados de cobertura | Total     |
|---------------------------------------------------------------------|----------------------------|------------------------|-----------|
|                                                                     | MUS\$                      | MUS\$                  | MUS\$     |
| Otros pasivos financieros, corrientes                               | 594.519                    | 1.544                  | 596.063   |
| Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes | 1.765.279                  | —                      | 1.765.279 |
| Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes              | 7.444                      | —                      | 7.444     |
| Otros pasivos financieros, no corrientes                            | 6.341.669                  | —                      | 6.341.669 |
| Cuentas por pagar, no corrientes                                    | 418.587                    | —                      | 418.587   |
| Total                                                               | 9.127.498                  | 1.544                  | 9.129.042 |

NOTA 8 - DEUDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR COBRAR CORRIENTES, Y CUENTAS POR COBRAR NO CORRIENTES

|                                                              | Al 31 de diciembre de 2024 | Al 31 de diciembre de 2023 |
|--------------------------------------------------------------|----------------------------|----------------------------|
|                                                              | MUS\$                      | MUS\$                      |
| Deudores comerciales                                         | 1.132.923                  | 1.185.792                  |
| Otras cuentas por cobrar                                     | 99.063                     | 277.845                    |
| Total deudores comerciales y otras cuentas por cobrar        | 1.231.986                  | 1.463.637                  |
| Menos: Pérdida crediticia esperada                           | (55.937)                   | (64.778)                   |
| Total deudores comerciales y otras cuentas por cobrar - neto | 1.176.049                  | 1.398.859                  |
| Menos: Parte no corriente – cuentas por cobrar               | (12.342)                   | (12.949)                   |
| Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes  | 1.163.707                  | 1.385.910                  |

El valor justo de deudas comerciales y otras cuentas por cobrar no difiere significativamente de su valor en libros.

Para la determinación de las pérdidas crediticias esperadas la Sociedad agrupa las cuentas por cobrar de transporte de pasajeros y carga; dependiendo las características de riesgo de crédito compartido y madurez.

| Madurez de la cartera | Al 31 de diciembre de 2024   |                       |                     | Al 31 de diciembre de 2023   |                       |                     |
|-----------------------|------------------------------|-----------------------|---------------------|------------------------------|-----------------------|---------------------|
|                       | Tasa de pérdida esperada (1) | Valor libro bruto (2) | Provisión Deterioro | Tasa de pérdida esperada (1) | Valor libro bruto (2) | Provisión Deterioro |
|                       | %                            | MUS\$                 | MUS\$               | %                            | MUS\$                 | MUS\$               |
| Al día                | 1%                           | 961.546               | (12.550)            | 1%                           | 1.022.845             | (12.672)            |
| De 1 a 90 días        | 1%                           | 122.350               | (1.438)             | 3%                           | 102.977               | (2.989)             |
| de 91 a 180 días      | 15%                          | 6.510                 | (978)               | 25%                          | 8.350                 | (2.048)             |
| de 181 a 360 días     | 67%                          | 4.960                 | (3.325)             | 44%                          | 7.868                 | (3.491)             |
| más de 360 días       | 100%                         | 37.557                | (37.646)            | 100%                         | 43.752                | (43.578)            |
| Total                 |                              | 1.132.923             | (55.937)            |                              | 1.185.792             | (64.778)            |

- (1) Corresponde a la tasa esperada consolidada de las cuentas por cobrar.  
(2) El valor libro bruto representa el máximo valor de riesgo crediticio de las cuentas por cobrar comerciales.



Los saldos por monedas que componen los Deudores comerciales, otras cuentas por cobrar y cuentas por cobrar no corrientes, son los siguientes:

| Tipo de moneda       | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2023 |
|----------------------|----------------------------------|----------------------------------|
|                      | MUS\$                            | MUS\$                            |
| Peso argentino       | 8.968                            | 13.827                           |
| Real brasileño       | 722.208                          | 825.749                          |
| Peso chileno         | 71.628                           | 75.050                           |
| Peso colombiano      | 16.032                           | 12.720                           |
| Euro                 | 96.438                           | 90.699                           |
| Dólar estadounidense | 224.169                          | 344.347                          |
| Dólar australiano    | 5.457                            | 5.097                            |
| Yen japonés          | 4.998                            | 4.695                            |
| Libra esterlina      | 8.488                            | 3.390                            |
| Sol Peruano          | 699                              | 7.640                            |
| Won surcoreano       | 309                              | 5.882                            |
| Otras monedas        | 16.655                           | 9.763                            |
| Total                | 1.176.049                        | 1.398.859                        |

Los movimientos de la provisión por pérdidas por deterioro de valor de los Deudores comerciales son los siguientes:

| Ejercicios                                | Saldo<br>inicial | Castigos | (Aumento)<br>Disminución | Saldo<br>final |
|-------------------------------------------|------------------|----------|--------------------------|----------------|
|                                           | MUS\$            | MUS\$    | MUS\$                    | MUS\$          |
| Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2023 | (67.232)         | 7.122    | (4.668)                  | (64.778)       |
| Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2024 | (64.778)         | 4.578    | 4.263                    | (55.937)       |

Una vez agotadas las gestiones de cobranza prejudicial y judicial se proceden a dar de baja los activos contra la provisión constituida. La Sociedad sólo utiliza el método de provisión y no el de castigo directo para un mejor control.

Las renegociaciones históricas y actualmente vigentes son poco relevantes y la política es analizar caso a caso para clasificarlas según la existencia de riesgo, determinando si corresponde su reclasificación a cuentas de cobranza prejudicial.

La exposición máxima al riesgo de crédito a la fecha de presentación de la información es el valor justo de cada una de las categorías de cuentas a cobrar indicadas anteriormente.

|                          | Al 31 de diciembre de 2024           |                                    |                                                 | Al 31 de diciembre de 2023           |                                    |                                                    |
|--------------------------|--------------------------------------|------------------------------------|-------------------------------------------------|--------------------------------------|------------------------------------|----------------------------------------------------|
|                          | Exposición<br>bruta según<br>balance | Exposición<br>bruta<br>deteriorada | Exposición neta<br>concentraciones<br>de riesgo | Exposición<br>bruta según<br>balance | Exposición<br>bruta<br>deteriorada | Exposición<br>neta<br>concentraciones<br>de riesgo |
|                          | MUS\$                                | MUS\$                              | MUS\$                                           | MUS\$                                | MUS\$                              | MUS\$                                              |
| Deudores comerciales     | 1.132.923                            | (55.937)                           | 1.076.986                                       | 1.185.792                            | (64.778)                           | 1.121.014                                          |
| Otras cuentas por cobrar | 99.063                               | —                                  | 99.063                                          | 277.845                              | —                                  | 277.845                                            |

Para el riesgo de crédito existen garantías poco relevantes y éstas son valorizadas cuando se hacen efectivas, no existiendo garantías directas materialmente importantes. Las garantías existentes, si corresponde, están constituidas a través de IATA.

NOTA 9 - CUENTAS POR COBRAR Y POR PAGAR A ENTIDADES RELACIONADAS

(a) Cuentas por cobrar

| RUT parte<br>relacionada | Nombre parte relacionada             | Naturaleza de la<br>relación | País de<br>origen | Moneda | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de diciembre<br>de 2023 |
|--------------------------|--------------------------------------|------------------------------|-------------------|--------|----------------------------------|-------------------------------|
|                          |                                      |                              |                   |        | MUS\$                            | MUS\$                         |
| 76.335.600-0             | Parque de Chile S.A.                 | Director Relacionado         | Chile             | CLP    | 2                                | 2                             |
| 96.810.370-9             | Inversiones Costa Verde S.A.         | Director Relacionado         | Chile             | CLP    | 21                               | 25                            |
| 76.115.378-1             | Costa Verde Portafolio S.A.          | Director Relacionado         | Chile             | CLP    | 2                                | —                             |
| Extranjera               | Inversora Aeronáutica Argentina S.A. | Director Relacionado         | Argentina         | ARS    | —                                | 1                             |
|                          | Total activos corrientes             |                              |                   |        | 25                               | 28                            |

(b) Cuentas por pagar

| RUT parte<br>relacionada | Nombre parte relacionada | Naturaleza de la<br>relación | País de<br>origen | Moneda | Pasivos corrientes               |                               |
|--------------------------|--------------------------|------------------------------|-------------------|--------|----------------------------------|-------------------------------|
|                          |                          |                              |                   |        | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de diciembre<br>de 2023 |
|                          |                          |                              |                   |        | MUS\$                            | MUS\$                         |
| Extranjera               | Qatar Airways            | Accionista Indirecto         | Qatar             | US\$   | 3.576                            | 2.312                         |
| Extranjera               | Delta Air Lines, Inc.    | Accionista                   | Estados Unidos    | US\$   | 9.299                            | 5.132                         |
|                          | Total pasivos corrientes |                              |                   |        | 12.875                           | 7.444                         |

Las transacciones entre partes relacionadas se han realizado en condiciones de una transacción libre entre partes relacionadas y debidamente informadas. Los plazos de transacción para los pasivos del ejercicio 2024 corresponden de 30 días a 1 año de vencimiento, y la naturaleza de la liquidación de las transacciones son monetarias.

NOTA 10 - INVENTARIOS

El detalle de los Inventarios es el siguiente:

|                              | Al 31 de<br>diciembre de 2024 | Al 31 de diciembre<br>de 2023 |
|------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
|                              | MUS\$                         | MUS\$                         |
| Existencias técnicas (*)     | 390.259                       | 540.342                       |
| Existencias no técnicas (**) | 48.271                        | 52.538                        |
| Total                        | 438.530                       | 592.880                       |

(\*) Corresponden a repuestos y materiales los que serán utilizados en servicios de manutención tanto propio como de terceros.

(\*\*) Consumos de servicios a bordo, uniformes y otros materiales indirectos.





Estos se encuentran valorizados a su costo de adquisición promedio netos de su provisión de obsolescencia de acuerdo al siguiente detalle:

|                                                    | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2023 |
|----------------------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
|                                                    | MUS\$                            | MUS\$                            |
| Provisión de obsolescencia existencias técnicas    | 76.167                           | 45.621                           |
| Provisión de obsolescencia existencias no técnicas | 8.700                            | 5.228                            |
| Total                                              | 84.867                           | 50.849                           |

Los montos resultantes, no exceden a los respectivos valores de realización.

Al 31 de diciembre de 2024 la Sociedad registró MUS\$281.792 (MUS\$296.423 al 31 de diciembre de 2023) en resultados producto, principalmente, de consumos en servicio a bordo y mantenimiento, lo cual forma parte del Costo de ventas.

NOTA 11 - OTROS ACTIVOS FINANCIEROS

(a) La composición de los Otros activos financieros es la siguiente:

|                                                   | Activos corrientes               |                                  | Activos no corrientes            |                                  | Total Activos                    |                                  |
|---------------------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
|                                                   | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2023 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2023 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2023 |
|                                                   | MUS\$                            | MUS\$                            | MUS\$                            | MUS\$                            | MUS\$                            | MUS\$                            |
| (1) Otros activos financieros                     |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |
| Depósitos en garantía (aeronaves)                 | 23.057                           | 31.624                           | 32.214                           | 9.736                            | 55.271                           | 41.360                           |
| Garantías por márgenes de derivados               | 466                              | 12.829                           | —                                | —                                | 466                              | 12.829                           |
| Otras inversiones                                 | —                                | —                                | 493                              | 494                              | 493                              | 494                              |
| Otras garantías otorgadas                         | 28.207                           | 108.230                          | 21.065                           | 24.255                           | 49.272                           | 132.485                          |
| Subtotal otros activos financieros                | 51.730                           | 152.683                          | 53.772                           | 34.485                           | 105.502                          | 187.168                          |
| (2) Activos de cobertura                          |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |
| Valor justo de derivados de tasa de interés       | 4.676                            | —                                | —                                | —                                | 4.676                            | —                                |
| Valor justo de derivados de moneda extranjera     | 3.142                            | —                                | —                                | —                                | 3.142                            | —                                |
| Valor justo de derivados de precio de combustible | 7.747                            | 22.136                           | —                                | —                                | 7.747                            | 22.136                           |
| Subtotal activos de cobertura                     | 15.565                           | 22.136                           | —                                | —                                | 15.565                           | 22.136                           |
| Total Otros Activos financieros                   | 67.295                           | 174.819                          | 53.772                           | 34.485                           | 121.067                          | 209.304                          |

Los tipos de contratos de derivados de cobertura que mantiene la Sociedad, se describen en Nota 18.

(b) Los saldos por monedas que componen los Otros activos financieros son los siguientes:

| Tipo de moneda       | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2023 |
|----------------------|----------------------------------|----------------------------------|
|                      | MUS\$                            | MUS\$                            |
| Real brasileño       | 13.323                           | 18.767                           |
| Peso chileno         | 3.006                            | 6.440                            |
| Peso colombiano      | 1.216                            | 1.461                            |
| Euro                 | 4.646                            | 7.974                            |
| Dólar estadounidense | 96.359                           | 171.852                          |
| Otras monedas        | 2.517                            | 2.810                            |
| Total                | 121.067                          | 209.304                          |

NOTA 12 - OTROS ACTIVOS NO FINANCIEROS

La composición de los Otros activos no financieros es la siguiente:

|                                                                              | Activos corrientes               |                                  | Activos no corrientes            |                                  | Total Activos                    |                                  |
|------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
|                                                                              | Al 31 de<br>diciembre<br>de 2024 | Al 31 de<br>diciembre<br>de 2023 | Al 31 de<br>diciembre<br>de 2024 | Al 31 de<br>diciembre<br>de 2023 | Al 31 de<br>diciembre<br>de 2024 | Al 31 de<br>diciembre<br>de 2023 |
|                                                                              | MUS\$                            | MUS\$                            | MUS\$                            | MUS\$                            | MUS\$                            | MUS\$                            |
| (a) Pagos anticipados                                                        |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |
| Seguros de aviación y otros                                                  | 31.465                           | 25.992                           | —                                | —                                | 31.465                           | 25.992                           |
| Otros                                                                        | 7.097                            | 3.740                            | 24.156                           | 5.740                            | 31.253                           | 9.480                            |
| Subtotal pagos anticipados                                                   | 38.562                           | 29.732                           | 24.156                           | 5.740                            | 62.718                           | 35.472                           |
| (b) Costos de contratos activados (1)                                        |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |
| Costos GDS                                                                   | 23.078                           | 22.738                           | —                                | —                                | 23.078                           | 22.738                           |
| Comisiones tarjetas de crédito                                               | 33.590                           | 37.200                           | —                                | —                                | 33.590                           | 37.200                           |
| Comisiones agencias de viaje                                                 | 8.898                            | 12.421                           | —                                | —                                | 8.898                            | 12.421                           |
| Subtotal costos de contratos activados                                       | 65.566                           | 72.359                           | —                                | —                                | 65.566                           | 72.359                           |
| (c) Otros activos                                                            |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |
| Impuesto a las ventas                                                        | 98.142                           | 81.785                           | 6.900                            | 13.753                           | 105.042                          | 95.538                           |
| Otros impuestos                                                              | 226                              | 1.130                            | —                                | —                                | 226                              | 1.130                            |
| Aportes a Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas ("SITA") | 628                              | 258                              | 271                              | 739                              | 899                              | 997                              |
| Aporte Sociedades Servicios Aeronáuticos                                     | —                                | —                                | 60                               | 60                               | 60                               | 60                               |
| Depósitos judiciales                                                         | 537                              | —                                | 58.029                           | 148.329                          | 58.566                           | 148.329                          |
| Subtotal otros activos                                                       | 99.533                           | 83.173                           | 65.260                           | 162.881                          | 164.793                          | 246.054                          |
| Total Otros Activos no financieros                                           | 203.661                          | 185.264                          | 89.416                           | 168.621                          | 293.077                          | 353.885                          |

(1) Movimiento de Contratos activados:

|                                           | Saldo<br>inicial | Activación | Diferencia<br>por<br>conversión | Amortización | Saldo final |
|-------------------------------------------|------------------|------------|---------------------------------|--------------|-------------|
|                                           | MUS\$            | MUS\$      | MUS\$                           | MUS\$        | MUS\$       |
| Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2023 | 48.566           | 242.717    | 2.033                           | (220.957)    | 72.359      |
| Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2024 | 72.359           | 233.572    | (6.177)                         | (234.188)    | 65.566      |



NOTA 13 - ACTIVOS NO CORRIENTES O GRUPOS DE ACTIVOS PARA SU DISPOSICIÓN CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VENTA

Los activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta al 31 de diciembre de 2024 y 31 de diciembre de 2023, se detallan a continuación:

|                    | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2023 |
|--------------------|----------------------------------|----------------------------------|
|                    | MUS\$                            | MUS\$                            |
| Activos corrientes |                                  |                                  |
| Aeronaves          | 29.063                           | 100.658                          |
| Motores y rotables | 75                               | 2.012                            |
| Total              | 29.138                           | 102.670                          |

Los saldos del rubro son presentados al menor valor entre su valor en libros y el valor razonable menos el costo de venta. El valor razonable de los activos fue determinado en base a las cotizaciones en mercados activos para una clase de activo o pasivo similar. Estos activos son medidos a nivel II de acuerdo a lo indicado en las jerarquías de valor razonable presentadas en la nota 3.3 (2). Durante el periodo no se efectuaron transferencias entre niveles, para mediciones recurrentes al valor razonable.

Activos reclasificados desde Propiedades, plantas y equipos hacia activos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta.

Durante el año 2020 se trasladaron desde el rubro Propiedades, plantas y equipos 11 aeronaves Boeing 767, al rubro Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta, de las cuales durante el año 2021 se concretó la venta de 5 aeronaves. Durante el año 2022 se concretó la venta de 3 aeronaves y durante el año 2023 se concretó la venta de 1 aeronave.

Durante el año 2021, asociado al plan de reestructuración de la flota se trasladaron desde el rubro Propiedades, plantas y equipos 3 motores de la flota Airbus A350 al rubro Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta, de los cuales durante el mismo año se concretó la venta de 1 motor. Adicionalmente durante el año 2022 se concretó la venta de 1 motor y se trasladaron algunos materiales y repuestos de esta misma flota al rubro Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta. Durante el año 2023 se concretó la venta de 1 motor, algunos repuestos y materiales.

Durante el año 2022 se trasladaron desde el rubro de Propiedades, plantas y equipos 28 aeronaves de la familia Airbus A319, al rubro Activos no corrientes o grupos de activo para su disposición clasificados como mantenidos para la venta. Adicionalmente se reconocieron ajustes por MMUS\$345 de gasto, los cuales fueron registrados en el resultado como parte de Otras ganancias (pérdidas), para registrar estos activos a su valor neto realizable. Durante el 2023 se adicionaron los motores asociados a estas mismas aeronaves generando ajustes adicionales por MMUS\$39, los cuales fueron registrados en el resultado como parte de Otras ganancias (pérdidas), para registrar estos activos a su valor neto realizable. Durante el 2024 se concreto la venta de 26 aeronaves.

Durante el año 2022, se trasladaron desde el rubro de Propiedades, plantas y equipos 6 aviones y 8 motores de la familia Airbus A320 al rubro Activos no corrientes o grupos de activo para su disposición clasificados como mantenidos para la venta y al 31 de diciembre 2022, se concretó la venta 3 aeronaves y al 31 de diciembre 2023 se concretó la venta de 2 aeronaves y 8 motores. Al 31 de diciembre de 2024 se concreto la venta de 1 aeronave. Durante el año 2022, se reconocieron ajustes por MMUS\$25 de gastos para registrar estos activos a su valor neto de realizable, y dado que ya se había culminado el proceso de reestructuración de la flota, estos ajustes se registraron en resultados como parte de Otros gastos por función.

Durante el año 2023 se trasladaron desde el rubro de Propiedades, plantas y equipos 6 aeronaves de la familia Airbus A320 al rubro Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta. Adicionalmente durante el año 2023 se reconocieron ajustes por MMUS\$9 de gastos para registrar estos activos a su valor

neto de realizable, estos ajustes se registraron en resultados como parte de Otros gastos por función. Durante el 2024 se concreto la venta de 6 aeronaves.

Durante el año 2023 se trasladaron desde el rubro de Propiedades, plantas y equipos 1 aeronave de la familia Boeing 767, al rubro Activos no corrientes o grupos de activo para su disposición clasificados como mantenidos para la venta. Adicionalmente se reconocieron ajustes por MMUS\$3 de gasto, los cuales fueron registrados en el resultado como parte de Otros gastos por función, para registrar estos activos a su valor neto realizable. Al 31 de diciembre de 2024 se concreto la venta de 1 aeronave de la familia Boeing 767.

El detalle de la flota clasificada como activos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta es el siguiente:

| Aeronaves       | Modelo | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2023 |
|-----------------|--------|----------------------------------|----------------------------------|
| Boeing 767      | 300F   | 2                                | 3                                |
| Airbus A320 (*) | 200    | —                                | 7                                |
| Airbus A319 (*) | 100    | 2                                | 28                               |
| Total           |        | 4                                | 38                               |

(\*) Al 31 de diciembre de 2024 fueron vendidas e incorporadas al rubro de propiedades plantas y equipo 6 aeronaves Airbus A320 y 26 aeronaves Airbus A319 producto de un contrato de venta y arriendo (ver Nota 16).

NOTA 14 - INVERSIONES EN SUBSIDIARIAS

(a) Inversiones en subsidiarias

La Sociedad posee inversiones en sociedades que han sido reconocidas como inversión en subsidiarias. Todas las sociedades definidas como subsidiarias han sido consolidadas en los estados financieros de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales. También, se incluyen en la consolidación, sociedades de propósito específico.

A continuación, se presenta detalle de subsidiarias significativas e información financiera resumida:

| Nombre de subsidiaria significativa   | País de<br>incorporación | Moneda<br>funcional | Participación                    |                                  |
|---------------------------------------|--------------------------|---------------------|----------------------------------|----------------------------------|
|                                       |                          |                     | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2023 |
|                                       |                          |                     | %                                | %                                |
| Latam Airlines Perú S.A.              | Perú                     | 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.                | Brasil                   | BRL                 | 100,00000                        | 100,00000                        |
| ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A.      | Brasil                   | US\$                | 100,00000                        | 100,00000                        |
| Transportes Aéreos del Mercosur S.A.  | Paraguay                 | PYG                 | 94,98000                         | 94,98000                         |

Las Sociedades subsidiarias consolidadas no tienen restricciones significativas para transferir fondos a la controladora.



Información financiera resumida de subsidiarias significativas operativas

| Nombre de subsidiaria significativa   | Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2024 |                    |                       |                 |                    |                       | Estado de resultados por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2024 |                         |
|---------------------------------------|-----------------------------------------------------------|--------------------|-----------------------|-----------------|--------------------|-----------------------|----------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
|                                       | Activos totales                                           | Activos corrientes | Activos no corrientes | Pasivos totales | Pasivos corrientes | Pasivos no corrientes | Ingresos Ordinarios                                                        | Ganancia (pérdida) neta |
|                                       | MUS\$                                                     | MUS\$              | MUS\$                 | MUS\$           | MUS\$              | MUS\$                 | MUS\$                                                                      | MUS\$                   |
| Latam Airlines Perú S.A.              | 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                   |

| Nombre de subsidiaria significativa   | Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2023 |                    |                       |                 |                    |                       | Estado de resultados por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2023 |                         |
|---------------------------------------|-----------------------------------------------------------|--------------------|-----------------------|-----------------|--------------------|-----------------------|----------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
|                                       | Activos totales                                           | Activos corrientes | Activos no corrientes | Pasivos totales | Pasivos corrientes | Pasivos no corrientes | Ingresos Ordinarios                                                        | Ganancia (pérdida) neta |
|                                       | MUS\$                                                     | MUS\$              | MUS\$                 | MUS\$           | MUS\$              | MUS\$                 | MUS\$                                                                      | MUS\$                   |
| Latam Airlines Perú S.A.              | 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) Participaciones no controladora

| Patrimonio                            | RUT          | País     | Al 31 de     | Al 31 de     | Al 31 de     | Al 31 de     |
|---------------------------------------|--------------|----------|--------------|--------------|--------------|--------------|
|                                       |              |          | diciembre de | diciembre de | diciembre de | diciembre de |
|                                       |              |          | 2024         | 2023         | 2024         | 2023         |
|                                       |              |          | %            | %            | MUS\$        | MUS\$        |
| Latam Airlines Perú S.A.              | Extranjera   | Perú     | 0,19000      | 0,19000      | 136          | 93           |
| Aerovías de Integración Regional S.A. | Extranjera   | Colombia | 0,77400      | 0,77400      | (5.517)      | (5.049)      |
| Linea Aérea Carguera de Colombia S.A. | Extranjera   | Colombia | 9,54000      | 9,54000      | (7.848)      | (8.421)      |
| Transportes Aéreos del Mercosur S.A.  | Extranjera   | Paraguay | 5,02000      | 5,02000      | 1.100        | 1.152        |
| Lan Cargo S.A. y Filiales             | 93.383.000-4 | Chile    | 0,10196      | 0,10196      | 191          | 198          |
| Total                                 |              |          |              |              | (11.938)     | (12.027)     |

| Resultado                             | RUT          | País     | Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre |         | Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre |       |
|---------------------------------------|--------------|----------|--------------------------------------------------|---------|--------------------------------------------------|-------|
|                                       |              |          | 2024                                             | 2023    | 2024                                             | 2023  |
|                                       |              |          | %                                                | %       | MUS\$                                            | MUS\$ |
|                                       |              |          |                                                  |         |                                                  |       |
| Latam Airlines Perú S.A               | Extranjera   | Perú     | 0,19000                                          | 0,19000 | 43                                               | (9)   |
| Aerovías de Integración Regional S.A. | Extranjera   | Colombia | 0,77400                                          | 0,77400 | (463)                                            | (101) |
| Linea Aérea Carguera de Colombia S.A. | Extranjera   | Colombia | 9,54000                                          | 9,54000 | 573                                              | (500) |
| Transportes Aéreos del Mercosur S.A.  | Extranjera   | Paraguay | 5,02000                                          | 5,02000 | 321                                              | 304   |
| Lan Cargo S.A. y Filiales             | 93.383.000-4 | Chile    | 0,10196                                          | 0,10196 | (1)                                              | 25    |
| Total                                 |              |          |                                                  |         | 473                                              | (281) |

NOTA 15 - ACTIVOS INTANGIBLES DISTINTOS DE LA PLUSVALIA

El detalle de los activos intangibles es el siguiente:

|                                      | Clases de activos intangibles (neto) |                            | Clases de activos intangibles (bruto) |                            |
|--------------------------------------|--------------------------------------|----------------------------|---------------------------------------|----------------------------|
|                                      | Al 31 de diciembre de 2024           | Al 31 de diciembre de 2023 | Al 31 de diciembre de 2024            | Al 31 de diciembre de 2023 |
|                                      | MUS\$                                | MUS\$                      | MUS\$                                 | MUS\$                      |
| Slots aeroportuarios                 | 535.531                              | 658.949                    | 535.531                               | 658.949                    |
| Loyalty program                      | 171.717                              | 219.636                    | 171.717                               | 219.636                    |
| Programas informáticos               | 171.144                              | 156.337                    | 661.731                               | 597.164                    |
| Programas informáticos en desarrollo | 119.376                              | 117.010                    | 119.376                               | 117.010                    |
| Otros activos                        | 2.402                                | 54                         | 3.717                                 | 1.369                      |
| Total                                | 1.000.170                            | 1.151.986                  | 1.492.072                             | 1.594.128                  |

a) Movimiento de Intangibles distintos de la plusvalía:

|                                         | Programas informáticos y otros neto | Programas informáticos en desarrollo | Slots aeroportuarios | Loyalty Program | Total     |
|-----------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|----------------------|-----------------|-----------|
|                                         | MUS\$                               | MUS\$                                | MUS\$                | MUS\$           | MUS\$     |
| Saldos iniciales al 1 de enero de 2023  | 143.575                             | 107.652                              | 625.368              | 203.791         | 1.080.386 |
| Adiciones                               | 298                                 | 78.846                               | —                    | —               | 79.144    |
| Traspaso programas informáticos y otros | 69.210                              | (69.928)                             | —                    | —               | (718)     |
| Diferencia por conversión filiales      | 2.612                               | 440                                  | 33.581               | 15.845          | 52.478    |
| Amortización                            | (59.304)                            | —                                    | —                    | —               | (59.304)  |
| Saldos al 31 de diciembre de 2023       | 156.391                             | 117.010                              | 658.949              | 219.636         | 1.151.986 |
| Saldos iniciales al 1 de enero de 2024  | 156.391                             | 117.010                              | 658.949              | 219.636         | 1.151.986 |
| Adiciones                               | 221                                 | 101.379                              | 22.666               | —               | 124.266   |
| Retiros                                 | (2)                                 | (393)                                | —                    | —               | (395)     |
| Traspaso programas informáticos y otros | 96.098                              | (95.971)                             | —                    | —               | 127       |
| Diferencia por conversión filiales      | (6.607)                             | (2.649)                              | (146.084)            | (47.919)        | (203.259) |
| Amortización                            | (72.555)                            | —                                    | —                    | —               | (72.555)  |
| Saldos al 31 de diciembre de 2024       | 173.546                             | 119.376                              | 535.531              | 171.717         | 1.000.170 |

La amortización de cada ejercicio es reconocida en el estado de resultados consolidado en los gastos de administración.

La amortización acumulada de los programas informáticos y otros activos al 31 de diciembre de 2024, asciende a MUS\$491.902 (MUS\$442.142 al 31 de diciembre de 2023).

b) Test de Deterioro Activos Intangibles de vida útil indefinida

Al 31 de diciembre de 2024 la Sociedad mantiene solo la UGE “Transporte Aéreo”.

La UGE “Transporte Aéreo” considera el transporte de pasajeros y carga, tanto en los mercados domésticos de Chile, Perú, Colombia, Ecuador y Brasil, como en una serie de rutas regionales e internacionales en América, Europa, África y Oceanía.

Al 31 de diciembre 2024 de acuerdo a su política, la compañía realizó la prueba anual de deterioro.

El importe recuperable de la UGE se determinó en base a cálculos del valor de uso. Estos cálculos utilizan proyecciones de flujos de efectivo a 5 años después de impuestos a partir de los presupuestos financieros aprobados por la Administración. Los flujos de efectivo más allá del período presupuestado se extrapolan usando las tasas de crecimiento y volúmenes promedios estimados, que no superen las tasas medias de crecimiento a largo plazo.



Las proyecciones de flujo de efectivo estimadas por la Administración incluyen juicios y supuestos significativos relacionados con las tasas de volumen de crecimiento anual, tasa de descuento, inflación y el tipo de cambio, así como el precio del combustible. La tasa de crecimiento anual se basa en el desempeño pasado y las expectativas de la Administración del desarrollo del mercado en cada uno de los países en los cuales opera. Las tasas de descuento utilizadas, para la UGE “Transporte Aéreo”, son en dólares estadounidenses, después de impuestos, y reflejan riesgos específicos relacionados con el país de cada una de las operaciones. Las tasas de inflación y tipos de cambio se basan en los datos disponibles de los países y la información proporcionada por los Bancos Centrales de los diversos países donde opera, y el precio del combustible es determinado basado en niveles estimados de producción, el ambiente competitivo del mercado en el que operan y de su estrategia comercial.

Los valores recuperables fueron determinados utilizando los siguientes supuestos:

|                                                                                                           |             | UGE<br>Transporte<br>aéreo |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|----------------------------|
| Tasa de crecimiento anual (terminal)                                                                      | %           | 0,0 – 4,7                  |
| Tipo de cambio                                                                                            | R\$/US\$    | 5,4 – 5,7                  |
| Tasa de descuento basada en el costo medio ponderado de capital (WACC – Weighted Average Cost of Capital) | %           | 8,2 – 10,2                 |
| Precio del combustible                                                                                    | US\$/barril | 100                        |

El resultado de la prueba de deterioro, que incluye un análisis de sensibilidad de sus variables principales, arrojó que los valores recuperables calculados exceden al valor libro la unidad generadora de efectivo, y por lo tanto no se detectó deterioro.

La UGE es sensible a las tasas de crecimiento anual, descuento, tipo de cambio y precio del combustible. El análisis de sensibilidad incluyó el impacto individual de las variaciones de las estimaciones críticas al determinar los importes recuperables, a saber:

|                      | Aumento<br>WACC<br>Máxima | Disminución tasa de<br>crecimiento terminal<br>Mínima | Aumento<br>precio combustible<br>Máxima |
|----------------------|---------------------------|-------------------------------------------------------|-----------------------------------------|
|                      | %                         | %                                                     | (US\$/barril)                           |
| UGE Transporte aéreo | 10,2                      | 0                                                     | 100                                     |

En ninguno de los casos anteriores se presentó un deterioro de la unidad generadora de efectivo.

NOTA 16 - PROPIEDADES, PLANTAS Y EQUIPOS

La composición por categorías de Propiedades, plantas y equipos, es la siguiente:

|                                                | Valor bruto                      |                                  | Depreciación acumulada           |                                  | Valor neto                       |                                  |
|------------------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
|                                                | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2023 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2023 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2023 |
|                                                | MUS\$                            | MUS\$                            | MUS\$                            | MUS\$                            | MUS\$                            | MUS\$                            |
| a) Propiedades, plantas y equipos              |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |
| Construcciones en curso (1)                    | 479.871                          | 258.246                          | —                                | —                                | 479.871                          | 258.246                          |
| Terrenos                                       | 39.818                           | 44.244                           | —                                | —                                | 39.818                           | 44.244                           |
| Edificios                                      | 120.736                          | 129.036                          | (60.313)                         | (61.478)                         | 60.423                           | 67.558                           |
| Plantas y equipos                              | 11.727.067                       | 10.738.500                       | (5.085.126)                      | (4.508.356)                      | 6.641.941                        | 6.230.144                        |
| Aeronaves propias (3) (4)                      | 10.678.834                       | 9.856.365                        | (4.831.914)                      | (4.259.729)                      | 5.846.920                        | 5.596.636                        |
| Otros (2)                                      | 1.048.233                        | 882.135                          | (253.212)                        | (248.627)                        | 795.021                          | 633.508                          |
| Maquinarias                                    | 24.005                           | 29.092                           | (22.927)                         | (27.716)                         | 1.078                            | 1.376                            |
| Equipamientos de tecnologías de la información | 158.900                          | 163.382                          | (139.607)                        | (146.040)                        | 19.293                           | 17.342                           |
| Instalaciones fijas y accesorios               | 174.859                          | 186.179                          | (126.886)                        | (131.769)                        | 47.973                           | 54.410                           |
| Equipos de transporte                          | 48.320                           | 49.560                           | (42.323)                         | (44.385)                         | 5.997                            | 5.175                            |
| Mejoras de bienes arrendados                   | 236.509                          | 266.631                          | (61.760)                         | (53.201)                         | 174.749                          | 213.430                          |
| Subtotal propiedades, plantas y equipos        | 13.010.085                       | 11.864.870                       | (5.538.942)                      | (4.972.945)                      | 7.471.143                        | 6.891.925                        |
| b) Activos por derechos de uso                 |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |
| Aeronaves                                      | 5.810.997                        | 5.388.147                        | (3.262.942)                      | (3.243.065)                      | 2.548.055                        | 2.145.082                        |
| Otros                                          | 398.017                          | 248.614                          | (230.518)                        | (194.491)                        | 167.499                          | 54.123                           |
| Subtotal activos por derechos de uso           | 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) Al 31 de diciembre de 2024, incluye anticipos pagados a los fabricantes de aeronaves y motores por MUS\$452.765 (MUS\$242.069 al 31 de diciembre 2023).
- (2) Considera principalmente, rotables y herramientas.
- (3) Al 31 de diciembre de 2024 se adicionaron 9 aeronaves, 3 Airbus A320 por MUS\$34.760 y 6 Boeing B777 por MUS\$296.198.
- (4) Al 31 de diciembre 2023, 1 aeronave Boeing B767 y 6 aeronaves Airbus A320 fueron clasificadas al rubro activos no corrientes o grupos de activos para su disposición como mantenidos para la venta (ver Nota 13).



(a) Movimientos de las distintas categorías de Propiedades, plantas y equipos:

|                                        | Construcciones<br>en curso | Terrenos | Edificios<br>neto | Plantas y<br>equipos<br>neto | Equipamientos<br>de tecnologías<br>de la<br>información<br>neto | Instalaciones<br>fijas y<br>accesorios<br>neto | Vehículos<br>de motor<br>neto | Mejoras de<br>bienes<br>arrendados<br>neto | Propiedades,<br>plantas y<br>equipos<br>neto |
|----------------------------------------|----------------------------|----------|-------------------|------------------------------|-----------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------------|----------------------------------------------|
|                                        | MUS\$                      | MUS\$    | MUS\$             | MUS\$                        | MUS\$                                                           | MUS\$                                          | MUS\$                         | MUS\$                                      | MUS\$                                        |
| Saldos iniciales al 1 de enero de 2023 | 388.810                    | 44.349   | 68.996            | 6.304.848                    | 16.609                                                          | 37.072                                         | 423                           | 160.027                                    | 7.021.134                                    |
| Adiciones                              | 8.835                      | —        | —                 | 870.640                      | 5.794                                                           | 4.246                                          | —                             | 48.866                                     | 938.381                                      |
| Desapropiaciones                       | —                          | —        | —                 | (2.701)                      | (1)                                                             | —                                              | (16)                          | —                                          | (2.718)                                      |
| Retiros                                | (83)                       | —        | —                 | (87.652)                     | (12)                                                            | (2)                                            | —                             | —                                          | (87.749)                                     |
| Gastos por depreciación                | —                          | —        | (4.104)           | (716.590)                    | (5.918)                                                         | (8.789)                                        | (68)                          | (10.185)                                   | (745.654)                                    |
| Diferencia por conversión filiales     | 726                        | 1.445    | 1.505             | 23.845                       | 536                                                             | 1.276                                          | 12                            | 11.497                                     | 40.842                                       |
| Otros incrementos (disminuciones) (*)  | (140.042)                  | (1.550)  | 1.161             | (156.046)                    | 334                                                             | 20.607                                         | —                             | 3.225                                      | (272.311)                                    |
| Total cambios                          | (130.564)                  | (105)    | (1.438)           | (68.504)                     | 733                                                             | 17.338                                         | (72)                          | 53.403                                     | (129.209)                                    |
| Saldos al 31 de diciembre de 2023      | 258.246                    | 44.244   | 67.558            | 6.236.344                    | 17.342                                                          | 54.410                                         | 351                           | 213.430                                    | 6.891.925                                    |
| Saldos iniciales al 1 de enero de 2024 | 258.246                    | 44.244   | 67.558            | 6.236.344                    | 17.342                                                          | 54.410                                         | 351                           | 213.430                                    | 6.891.925                                    |
| Adiciones                              | 20.754                     | —        | —                 | 1.215.040                    | 9.669                                                           | 421                                            | —                             | 8.289                                      | 1.254.173                                    |
| Desapropiaciones                       | —                          | —        | —                 | (2.940)                      | (8)                                                             | —                                              | (2)                           | —                                          | (2.950)                                      |
| Retiros                                | —                          | —        | —                 | (56.148)                     | (91)                                                            | (89)                                           | —                             | —                                          | (56.328)                                     |
| Gastos por depreciación                | —                          | —        | (3.992)           | (771.104)                    | (5.724)                                                         | (8.877)                                        | (65)                          | (9.790)                                    | (799.552)                                    |
| Diferencia por conversión filiales     | (1.354)                    | (4.426)  | (3.143)           | (108.966)                    | (1.780)                                                         | (5.401)                                        | —                             | (39.593)                                   | (164.663)                                    |
| Otros incrementos (disminuciones) (*)  | 202.225                    | —        | —                 | 136.506                      | (115)                                                           | 7.509                                          | —                             | 2.413                                      | 348.538                                      |
| Total cambios                          | 221.625                    | (4.426)  | (7.135)           | 412.388                      | 1.951                                                           | (6.437)                                        | (67)                          | (38.681)                                   | 579.218                                      |
| Saldos al 31 de diciembre de 2024      | 479.871                    | 39.818   | 60.423            | 6.648.732                    | 19.293                                                          | 47.973                                         | 284                           | 174.749                                    | 7.471.143                                    |

(\*) Al 31 de diciembre de 2024 no hubo salidas de aeronaves. Al 31 de diciembre 2023 se consideran la salida de 1 aeronave Boeing B767 MUS\$(21.578) y 6 aeronaves Airbus A320 MUS\$(36.326).





(b) Activos por derecho de uso

|                                        | Aeronaves | Otros    | Activos por<br>derecho de uso<br>neto |
|----------------------------------------|-----------|----------|---------------------------------------|
|                                        | MUS\$     | MUS\$    | MUS\$                                 |
| Saldos iniciales al 1 de enero de 2023 | 1.326.821 | 63.706   | 1.390.527                             |
| Adiciones                              | 1.013.314 | 2.988    | 1.016.302                             |
| Gastos por depreciación                | (178.570) | (14.816) | (193.386)                             |
| Diferencia por conversión filiales     | 56        | 3.351    | 3.407                                 |
| Otros incrementos (disminuciones)      | (16.539)  | (1.106)  | (17.645)                              |
| Total cambios                          | 818.261   | (9.583)  | 808.678                               |
| Saldos al 31 de diciembre de 2023      | 2.145.082 | 54.123   | 2.199.205                             |
| Saldos iniciales al 1 de enero de 2024 | 2.145.082 | 54.123   | 2.199.205                             |
| Adiciones (*)                          | 601.723   | 50.838   | 652.561                               |
| Gastos por depreciación                | (284.234) | (27.315) | (311.549)                             |
| Diferencia por conversión filiales     | 48        | (8.317)  | (8.269)                               |
| Otros incrementos (disminuciones)      | 85.436    | 98.170   | 183.606                               |
| Total cambios                          | 402.973   | 113.376  | 516.349                               |
| Saldos al 31 de diciembre de 2024      | 2.548.055 | 167.499  | 2.715.554                             |

(\*) Al 31 de diciembre de 2024 se consideran las adiciones de 6 aeronaves Airbus A320 y 26 aeronaves Airbus A319 producto de un contrato de venta y arriendo.

(c) Composición de la flota

| Aeronaves incluidas<br>Plantas<br>y equipos |        |                                  |         |                                  |         | Aeronaves incluidas<br>Activos por<br>derecho de uso |  |                                  | Total<br>flota |                                  |  |                                  |  |
|---------------------------------------------|--------|----------------------------------|---------|----------------------------------|---------|------------------------------------------------------|--|----------------------------------|----------------|----------------------------------|--|----------------------------------|--|
| Aeronave                                    | Modelo | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 |         | Al 31 de<br>diciembre de<br>2023 |         | Al 31 de<br>diciembre<br>de 2024                     |  | Al 31 de<br>diciembre<br>de 2023 |                | Al 31 de<br>diciembre<br>de 2024 |  | Al 31 de<br>diciembre<br>de 2023 |  |
| 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) Una aeronave con arrendamiento operativo corto plazo, no se considera valor por derecho de uso.
- (2) Algunas aeronaves de estas flotas fueron reclasificadas al rubro activos no corrientes o grupos de activos para su disposición como mantenidos para la venta (ver Nota 13).
- (3) Considera conversiones de aeronaves Boeing 767-300ER (pasajeros) a 767-300F (cargueros).
- (4) 9 aeronaves de estas flotas (3 Airbus A320 y 6 Boeing B777), fueron traspasadas desde activos por derecho de uso a propiedades, plantas y equipos.

(5) Al 31 de diciembre de 2024, se incorporan a la flota 2 aviones A330-200 como arrendamiento operativo con WAMOS.

(d) Método utilizado para la depreciación de Propiedades, plantas y equipos:

|                                                | Método de depreciación                                                                          | Vida útil (años) |        |
|------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|--------|
|                                                |                                                                                                 | mínima           | máxima |
| Edificios                                      | Lineal sin valor residual                                                                       | 20               | 50     |
| Plantas y equipos                              | Lineal, con valor residual de 20% en la flota corto alcance y 36% en la flota largo alcance (*) | 5                | 30     |
| Equipamientos de tecnologías de la información | Lineal sin valor residual                                                                       | 5                | 10     |
| Instalaciones fijas y accesorios               | Lineal sin valor residual                                                                       | 10               | 10     |
| Vehículos de motor                             | Lineal sin valor residual                                                                       | 10               | 10     |
| Mejoras de bienes arrendados                   | Lineal sin valor residual                                                                       | 5                | 8      |
| Activos por derecho de uso                     | Lineal sin valor residual                                                                       | 1                | 25     |

(\*) Excepto en el caso de las flotas Boeing 767-300ER, Boeing 777-300ER, Familia Airbus A320 y Boeing 767-300F que consideran un valor residual menor, debido a la extensión de su vida útil a, 22, 23, 25 y 30 años respectivamente. Adicionalmente, ciertos componentes técnicos se deprecian sobre la base de ciclos y horas voladas.

(e) Información adicional Propiedades, plantas y equipos:

(i) Propiedades, plantas y equipos entregados en garantía:

Descripción de Propiedades, plantas y equipos entregados en garantía:

| Agente de la<br>garantía (1) | Nombre<br>empresa<br>acreedora | Activos<br>comprometidos | Flota       | Al 31 de diciembre<br>de 2024 |                | Al 31 de diciembre<br>de 2023 |                |
|------------------------------|--------------------------------|--------------------------|-------------|-------------------------------|----------------|-------------------------------|----------------|
|                              |                                |                          |             | Deuda<br>vigente              | Valor<br>libro | Deuda<br>vigente              | Valor<br>libro |
|                              |                                |                          |             | MUS\$                         | MUS\$          | MUS\$                         | MUS\$          |
| Wilmington<br>Trust Company  | MUFG                           | Aviones y motores        | Airbus A319 | —                             | —              | 2.703                         | 12.326         |
|                              |                                |                          | Airbus A320 | —                             | —              | 17.441                        | 151.873        |
|                              |                                |                          | Boeing 767  | —                             | —              | 20.427                        | 143.281        |
| Wilmington                   | Wilmington Trust<br>Company    | Aviones y motores        | Boeing 777  | 115.727                       | 132.643        | 132.585                       | 144.186        |
| Credit Agricole              | Credit Agricole                | Aviones y motores        | 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                    | Aviones y motores        | Boeing 787  | 159.624                       | 196.134        | 171.704                       | 208.601        |
| Total garantías directas     |                                |                          |             | 642.034                       | 495.251        | 611.629                       | 872.476        |

(1) Para los créditos sindicados, dadas las características propias del mismo, el agente de la garantía es el representante de los acreedores.

Los montos de la deuda vigente son presentados a su valor nominal. El valor en libros neto corresponde a los bienes otorgados como garantía.

Adicionalmente, existen garantías indirectas asociadas a activos registrados en Propiedades, plantas y equipos cuya deuda total al 31 de diciembre de 2024, asciende a MUS\$897.783 (MUS\$898.166 al 31 de diciembre de 2023). El valor libro de



los activos con garantías indirectas al 31 de diciembre de 2024, asciende a un monto de MUS\$1.734.431 (MUS\$1.925.069 al 31 de diciembre de 2023).

Al 31 de diciembre de 2024, la Sociedad mantiene vigentes cartas de crédito relacionadas con activos por derecho de uso según el siguiente detalle:

| Acreeedor Garantía                  | Nombre deudor             | Tipo                   | Valor MUS\$   | Fecha de liberación |
|-------------------------------------|---------------------------|------------------------|---------------|---------------------|
| Celestial Aviation Services Limited | LATAM Airlines Group S.A. | Tres cartas de crédito | 7.686         | 06-dic-25           |
| Empreendimentos Imobiliarios LTDA   | Tam Linhas Aéreas S.A.    | Una carta de crédito   | 20.186        | 29-abr-25           |
|                                     |                           |                        | <u>27.872</u> |                     |

(ii) Compromisos y otros

Los bienes totalmente depreciados y compromisos de compras futuras son los siguientes:

|                                                                                        | Al 31 de diciembre de 2024<br>MUS\$ | Al 31 de diciembre de 2023<br>MUS\$ |
|----------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Valor bruto de propiedades, plantas y equipos completamente depreciados todavía en uso | 326.642                             | 288.454                             |
| Compromisos por la adquisición de aeronaves (*)                                        | 20.400.000                          | 15.700.000                          |

(\*) De acuerdo a precios de lista del fabricante.

Compromisos vigentes de compra de aeronaves:

|                    | Año de entrega |           |           |           | Total      |
|--------------------|----------------|-----------|-----------|-----------|------------|
|                    | 2025           | 2026      | 2027      | 2028-2030 |            |
| Airbus S.A.S.      |                |           |           |           |            |
| Familia A320neo    | 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> |

Al 31 de diciembre de 2024, producto de los distintos contratos de compra de aeronaves suscritos con Airbus S.A.S., restan por recibir 85 aeronaves Airbus de la familia A320 con entregas entre el 2025 y 2030. El monto aproximado, de acuerdo a precios lista del fabricante, es de MUS\$13.900.000.

Al 31 de diciembre de 2024, producto de los distintos contratos de compra de aeronaves suscritos con The Boeing Company, restan por recibir 15 aeronaves Boeing 787 con fechas de entrega entre los años 2027 y 2030. El monto aproximado, de acuerdo a precios lista del fabricante, es de MUS\$6.500.000.

Las fechas de entregas de algunas de estas aeronaves podrían ser modificadas productos de las continuas discusiones que se mantienen con los proveedores en el contexto de la actual de la cadena de suministros de los fabricantes.

Compromisos vigentes de arrendamiento operativo de aeronaves:

Al 31 de diciembre de 2024, producto de los distintos contratos de arrendamiento operativo de aeronaves suscritos con AerCap Holdings N.V., restan por recibir 4 aeronaves Boeing 787 Dreamliner con fecha de entrega 2025 y 2026.

Al 31 de diciembre de 2024, producto de los distintos contratos de arrendamiento operativo de aeronaves suscritos con China Aircraft Leasing Group Holdings Limited, restan por recibir 3 aeronave Airbus de la familia A320Neo con fecha de entrega en 2025.

Al 31 de diciembre de 2024, producto de los distintos contratos de arrendamiento operativo de aeronaves suscritos con Air Lease Corporation, restan por recibir 5 aeronaves Airbus modelo A321XLR con entregas entre el 2026 y 2027.

Al 31 de diciembre de 2024, producto de los distintos contratos de arrendamiento operativo de aeronaves suscritos con BOC Aviation Limited, restan por recibir 1 aeronaves Airbus de la familia A320Neo con fecha de entrega en 2025.

Al 31 de diciembre de 2024, producto de los distintos contratos de arrendamiento operativo de aeronaves suscritos con WAMOS Air S.A., restan por recibir 1 aeronaves Airbus modelo A330 con fecha de entrega en 2025.

Al 31 de diciembre de 2024, producto de los distintos contratos de arrendamiento operativo de aeronaves suscritos con Maverick Leasing (Ireland) DAC, restan por recibir 3 aeronaves Airbus de la familia A320Neo con fecha de entrega en 2025.

Al 31 de diciembre de 2024, producto de los distintos contratos de arrendamiento operativo de aeronaves suscritos con Jackson Square Aviation Ireland Limited, restan por recibir 4 aeronaves Airbus de la familia A320Neo con fecha de entrega en 2025.

(iii) Costos por intereses capitalizados en Propiedades, plantas y equipos

|                                                                       |       | Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de |        |
|-----------------------------------------------------------------------|-------|-----------------------------------------------------|--------|
|                                                                       |       | 2024                                                | 2023   |
| Tasa promedio de capitalización de costos por intereses capitalizados | %     | 10,77                                               | 10,66  |
| Costos por intereses capitalizados                                    | MUS\$ | 27.506                                              | 10.136 |

NOTA 17 - IMPUESTOS CORRIENTES Y DIFERIDOS

Al 31 de diciembre de 2024, se procedió a calcular y contabilizar la provisión de impuesto a la renta, aplicando el sistema de tributación semi integrado y una tasa del 27%, en base a lo dispuesto por la Ley N° 21.210, publicado en el Diario Oficial de la República de Chile, con fecha 24 de febrero de 2020, que actualiza la Legislación Tributaria.

El resultado neto por impuesto diferido corresponde a la variación del ejercicio, de los activos y pasivos por impuestos diferidos generados por diferencias temporarias y pérdidas tributarias.

Por las diferencias permanentes que dan origen a un valor contable de los activos y pasivos distintos de su valor tributario, no se ha registrado impuesto diferido ya que ellas son causadas por transacciones que están registradas en los estados financieros y que no tendrán efectos en el gasto tributario por impuesto a la renta.



(a) Impuestos corrientes

(a.1) La composición de los activos por impuestos corrientes es la siguiente:

|                                           | Activos corrientes         |                            | Activos no corrientes      |                            | Total activos              |                            |
|-------------------------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
|                                           | Al 31 de diciembre de 2024 | Al 31 de diciembre de 2023 | Al 31 de diciembre de 2024 | Al 31 de diciembre de 2023 | Al 31 de diciembre de 2024 | Al 31 de diciembre de 2023 |
|                                           | MUS\$                      | MUS\$                      | MUS\$                      | MUS\$                      | MUS\$                      | MUS\$                      |
| Pagos provisionales mensuales (anticipos) | 14.616                     | 18.982                     | —                          | —                          | 14.616                     | 18.982                     |
| Otros créditos por recuperar              | 25.659                     | 28.048                     | —                          | —                          | 25.659                     | 28.048                     |
| Total activos por impuestos corrientes    | 40.275                     | 47.030                     | —                          | —                          | 40.275                     | 47.030                     |

(a.2) La composición de los pasivos por impuestos corrientes es la siguiente:

|                                        | Pasivos corrientes         |                            | Pasivos no corrientes      |                            | Total pasivos              |                            |
|----------------------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
|                                        | Al 31 de diciembre de 2024 | Al 31 de diciembre de 2023 | Al 31 de diciembre de 2024 | Al 31 de diciembre de 2023 | Al 31 de diciembre de 2024 | Al 31 de diciembre de 2023 |
|                                        | MUS\$                      | MUS\$                      | MUS\$                      | MUS\$                      | MUS\$                      | MUS\$                      |
| Provisión de impuesto a la renta       | 6.281                      | 2.371                      | —                          | —                          | 6.281                      | 2.371                      |
| Total pasivos por impuestos corrientes | 6.281                      | 2.371                      | —                          | —                          | 6.281                      | 2.371                      |

(b) Impuestos diferidos

Los saldos de impuestos diferidos son los siguientes:

| Conceptos                                  | Activos                    |                            | Pasivos                    |                            |
|--------------------------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
|                                            | Al 31 de diciembre de 2024 | Al 31 de diciembre de 2023 | Al 31 de diciembre de 2024 | Al 31 de diciembre de 2023 |
|                                            | MUS\$                      | MUS\$                      | MUS\$                      | MUS\$                      |
| Propiedades Plantas y Equipos              |                            | (821.883)                  | (941.136)                  | 53.543                     |
| Activos por derecho de uso                 |                            | (720.694)                  | (585.957)                  | 109                        |
| Pasivos por arrendamiento                  |                            | 892.657                    | 792.781                    | (113)                      |
| Amortizaciones                             |                            | (101.193)                  | (112.002)                  | —                          |
| Provisiones                                |                            | 80.355                     | 222.409                    | 76.280                     |
| Reevaluaciones de instrumentos financieros |                            | —                          | (889)                      | —                          |
| Pérdidas fiscales(*)                       |                            | 664.990                    | 613.264                    | (68.493)                   |
| Intangibles                                |                            | —                          | —                          | 234.854                    |
| Otros                                      |                            | 16.317                     | 16.312                     | 16.497                     |
| Total                                      |                            | 10.549                     | 4.782                      | 312.677                    |

El saldo de activos y pasivos por impuestos diferidos se compone principalmente por diferencias temporarias a reversar en el largo plazo.

Movimientos de los activos y pasivos por impuestos diferidos:

(b.1) Desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2023

|                                            | Saldo inicial Activo pasivo) | Reconocimiento en resultado consolidado | Reconocimiento en resultado integral | Variación cambiaria | Saldo final Activo (pasivo) |
|--------------------------------------------|------------------------------|-----------------------------------------|--------------------------------------|---------------------|-----------------------------|
|                                            | MUS\$                        | MUS\$                                   | MUS\$                                | MUS\$               | MUS\$                       |
| Propiedades Plantas y Equipos              | (1.088.140)                  | 76.259                                  | —                                    | —                   | (1.011.881)                 |
| Activos por derecho de uso                 | (367.182)                    | (218.829)                               | —                                    | —                   | (586.011)                   |
| Pasivos por arrendamiento                  | 586.993                      | 205.862                                 | —                                    | —                   | 792.855                     |
| Amortizaciones                             | (88.182)                     | (23.830)                                | —                                    | —                   | (112.012)                   |
| Provisiones                                | (60.386)                     | 200.953                                 | 751                                  | —                   | 141.318                     |
| Reevaluaciones de instrumentos financieros | 2.438                        | (6.931)                                 | 3.604                                | —                   | (889)                       |
| Pérdidas fiscales (*)                      | 946.659                      | (247.075)                               | —                                    | —                   | 699.584                     |
| Intangibles                                | (270.512)                    | (6.207)                                 | —                                    | (23.640)            | (300.359)                   |
| Otros                                      | (398)                        | 216                                     | —                                    | —                   | (182)                       |
| Total                                      | (338.710)                    | (19.582)                                | 4.355                                | (23.640)            | (377.577)                   |

(b.2) Desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2024

|                                            | Saldo inicial Activo (pasivo) | Reconocimiento en resultado consolidado | Reconocimiento en resultado integral | Variación cambiaria | Saldo final Activo (pasivo) |
|--------------------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------------|--------------------------------------|---------------------|-----------------------------|
|                                            | MUS\$                         | MUS\$                                   | MUS\$                                | MUS\$               | MUS\$                       |
| Propiedades Plantas y Equipos              | (1.011.881)                   | 136.455                                 | —                                    | —                   | (875.426)                   |
| Activos por derecho de uso                 | (586.011)                     | (134.792)                               | —                                    | —                   | (720.803)                   |
| Pasivos por arrendamiento                  | 792.855                       | 99.915                                  | —                                    | —                   | 892.770                     |
| Amortizaciones                             | (112.012)                     | 10.819                                  | —                                    | —                   | (101.193)                   |
| Provisiones                                | 141.318                       | (138.152)                               | 909                                  | —                   | 4.075                       |
| Reevaluaciones de instrumentos financieros | (889)                         | 889                                     | —                                    | —                   | —                           |
| Pérdidas fiscales (*)                      | 699.584                       | 33.899                                  | —                                    | —                   | 733.483                     |
| Intangibles                                | (300.359)                     | 496                                     | —                                    | 65.009              | (234.854)                   |
| Otros                                      | (182)                         | 2                                       | —                                    | —                   | (180)                       |
| Total                                      | (377.577)                     | 9.531                                   | 909                                  | 65.009              | (302.128)                   |

(\*) Activos por impuestos diferidos no reconocidos:

Los activos por impuestos diferidos se reconocen en la medida en que es probable la realización del correspondiente beneficio fiscal en el futuro. En total la Sociedad al 31 de diciembre de 2024 ha dejado de reconocer activos por impuestos diferidos por MUS\$3.263.150 (MUS\$3.572.528 al 31 de diciembre de 2023) los que incluyen activos por impuestos diferidos relacionados con resultados tributarios negativos de MUS\$11.736.014 (MUS\$12.206.634 al 31 de diciembre de 2023).



(Gasto)/Ingreso por impuestos diferidos e impuesto a la renta:

|                                                                                                       | Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de |          |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|----------|
|                                                                                                       | 2024                                                | 2023     |
|                                                                                                       | MUS\$                                               | MUS\$    |
| Ingreso/(Gasto) por impuestos a las ganancias                                                         |                                                     |          |
| Ingreso/(Gasto) por impuestos corrientes                                                              | (26.263)                                            | (12.659) |
| Ajustes por impuestos corrientes de periodos anteriores                                               | —                                                   | (193)    |
| Ingreso/(Gasto) por impuestos corrientes, neto, total                                                 | (26.263)                                            | (12.852) |
| (Gasto)/Ingreso por reconocimiento impuesto diferido por compensación de pérdida tributaria (*)       | 243                                                 | 17.492   |
| (Gasto)/Ingreso diferido por impuestos relativos a la creación y reversión de diferencias temporarias | 9.531                                               | (19.582) |
| (Gasto)/Ingreso por impuestos diferidos, neto, total                                                  | 9.774                                               | (2.090)  |
| Gasto por impuestos a las ganancias                                                                   | (16.489)                                            | (14.942) |

Composición del (Gasto)/Ingreso por impuesto a las ganancias:

|                                                                                                   | Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de |          |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|----------|
|                                                                                                   | 2024                                                | 2023     |
|                                                                                                   | MUS\$                                               | MUS\$    |
| Ingreso/(Gasto) por impuestos corrientes, neto, extranjero                                        | (54.190)                                            | (10.410) |
| (Gasto) por impuestos corrientes, neto, nacional                                                  | 27.927                                              | (2.442)  |
| Ingreso/(Gasto) por impuestos corrientes, neto, total                                             | (26.263)                                            | (12.852) |
| (Gasto)/Ingreso por impuestos diferidos, neto, extranjero por compensación pérdida tributaria (*) | 243                                                 | 17.492   |
| (Gasto) por impuestos diferidos, neto, extranjero                                                 | 5.553                                               | (10.780) |
| (Gasto)/Ingreso por impuestos diferidos, neto, nacional                                           | 3.978                                               | (8.802)  |
| (Gasto)/Ingreso por impuestos diferidos, neto, total                                              | 9.774                                               | (2.090)  |
| Gasto por impuestos a las ganancias                                                               | (16.489)                                            | (14.942) |

(\*) Como resultado de un acuerdo alcanzado con la autoridad tributaria brasileña, en el año 2023 TAM Linhas Aereas S.A. fue autorizada a utilizar parte de sus pérdidas fiscales disponibles para compensar contingencias fiscales. Debido a que la compañía no tiene reconocido un activo por impuesto diferido por sus pérdidas fiscales disponibles, fue necesario registrar un ingreso para dar de baja el pasivo reconocido respecto de las contingencias fiscales.

Resultado antes de impuesto por la tasa impositiva legal de Chile (27% al 31 de diciembre de 2024 y 2023).

|                                                                       | Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de |           | Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de |         |
|-----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|-----------|-----------------------------------------------------|---------|
|                                                                       | 2024                                                | 2023      | 2024                                                | 2023    |
|                                                                       | MUS\$                                               | MUS\$     | %                                                   | %       |
| (Gasto)/Ingreso por impuesto a las ganancias utilizando la tasa legal | (268.362)                                           | (161.053) | (27,00)                                             | (27,00) |
| Efecto impositivo de tasas en otras jurisdicciones                    | (46.580)                                            | (50.042)  | (4,69)                                              | (8,39)  |
| Efecto impositivo de ingresos ordinarios no imponibles                | 81.612                                              | 25.459    | 8,21                                                | 4,27    |
| Efecto impositivo de gastos no deducibles impositivamente             | (12.780)                                            | (23.272)  | (1,29)                                              | (3,90)  |
| Otros incrementos (disminuciones):                                    |                                                     |           |                                                     |         |
| Impuesto diferido término anticipado de financiamiento de aeronave    | 37.793                                              | 53.162    | 3,80                                                | 8,91    |
| Activo por Impuestos diferidos no registrados                         | 159.430                                             | 157.089   | 16,04                                               | 26,34   |
| Otros incrementos (disminuciones)                                     | 32.398                                              | (16.285)  | 3,27                                                | (2,73)  |
| Total ajustes al gasto por impuestos utilizando la tasa legal         | 251.873                                             | 146.111   | 25,34                                               | 24,50   |
| Gasto por impuesto a las ganancias utilizando la tasa efectiva        | (16.489)                                            | (14.942)  | (1,66)                                              | (2,50)  |

Impuestos diferidos relativos a partidas cargadas al patrimonio neto:

|                                                                                | Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de |       |
|--------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|-------|
|                                                                                | 2024                                                | 2023  |
|                                                                                | MUS\$                                               | MUS\$ |
| Efecto por impuesto diferido de los componentes de otros resultados integrales | 909                                                 | 4.355 |





NOTA 18 - OTROS PASIVOS FINANCIEROS

La composición de Otros pasivos financieros es la siguiente:

|                                      | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2023 |
|--------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
|                                      | MUS\$                            | MUS\$                            |
| Corriente                            |                                  |                                  |
| (a) Préstamos que devengan intereses | 271.753                          | 292.982                          |
| (b) Pasivos por arrendamiento        | 363.460                          | 301.537                          |
| (c) Derivados de cobertura           | —                                | 1.544                            |
| Total corriente                      | 635.213                          | 596.063                          |
| No corriente                         |                                  |                                  |
| (a) Préstamos que devengan intereses | 3.516.117                        | 3.675.212                        |
| (b) Pasivos por arrendamiento        | 2.999.121                        | 2.666.457                        |
| Total no corriente                   | 6.515.238                        | 6.341.669                        |

(a) Préstamos que devengan intereses

Obligaciones con instituciones financieras y títulos de deuda:

|                                     | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2023 |
|-------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
|                                     | MUS\$                            | MUS\$                            |
| Corriente                           |                                  |                                  |
| Préstamos bancarios (2)             | —                                | 53.141                           |
| Obligaciones garantizadas (5)       | 34.083                           | 28.697                           |
| Otras obligaciones garantizadas (1) | 23.682                           | 67.005                           |
| Subtotal préstamos bancarios        | 57.765                           | 148.843                          |
| Obligaciones con el público (3) (4) | 46.256                           | 34.731                           |
| Arrendamientos financieros          | 167.732                          | 109.304                          |
| Otros préstamos                     | —                                | 104                              |
| Total corriente                     | 271.753                          | 292.982                          |

|                                                  | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de<br>diciembre de 2023 |
|--------------------------------------------------|----------------------------------|-------------------------------|
|                                                  | MUS\$                            | MUS\$                         |
| No corriente                                     |                                  |                               |
| Préstamos bancarios (2)                          | —                                | 976.293                       |
| Obligaciones garantizadas (5)                    | 339.960                          | 275.225                       |
| Otras obligaciones garantizadas (1)              | 351.069                          | 363.345                       |
| Subtotal préstamos bancarios                     | 691.029                          | 1.614.863                     |
| Obligaciones con el público (3) (4)              | 2.193.047                        | 1.268.107                     |
| Arrendamientos financieros                       | 632.041                          | 792.242                       |
| Total no corriente                               | 3.516.117                        | 3.675.212                     |
| Total obligaciones con instituciones financieras | 3.787.870                        | 3.968.194                     |

(1) La Compañía tiene tres líneas de crédito comprometidas o "Revolving Credit Facilities (RCF)" garantizadas. Con fecha 15 de julio de 2024, dos líneas se modificaron y extendieron hasta julio de 2029, con montos de US\$800 millones y US\$750 millones, respectivamente. Luego, con fecha 4 de noviembre de 2024, se adquirió una tercera línea de crédito:

(a) La primera línea de crédito comprometida o "RCF I", con monto de US\$800 millones, se encuentra garantizada por aviones, motores y repuestos. La línea se encuentra completamente disponible al 31 de diciembre de 2024.

(b) La segunda línea de crédito comprometida o "RCF II", con monto de US\$750 millones, tiene garantías intangibles que recaen principalmente en el negocio de FFP (Programa de fidelización LATAM Pass), el negocio de carga, ciertos slots, puertas y rutas, y la propiedad intelectual y ciertas marcas de LATAM. La línea se encuentra completamente disponible al 31 de diciembre de 2024.

(c) Con fecha 4 de noviembre de 2024, se obtuvo una nueva línea de crédito “Spare Engine Facility” de US\$300 millones (US\$275 millones girados al 31 de diciembre de 2024), con vencimiento el 4 de noviembre de 2028. Dicho monto fue utilizado para repagar el “Spare Engine Facility” anterior de US\$275 millones, con vencimiento el 3 de noviembre de 2027. Dicho financiamiento incluye una restricción mínima de liquidez, la cual establece que la Compañía debe mantener una liquidez mínima, medida a nivel de la Compañía consolidada (LATAM Airlines Group S.A.), de US\$750 millones y otra restricción, medida individualmente para LATAM Airlines Group S.A. y TAM Linhas Aéreas S.A., con un nivel mínimo de US\$400 millones. Si estas restricciones no se cumplen, entonces las obligaciones se podrían acelerar a solicitud de los acreedores, a obligaciones de corto plazo. Al 31 de diciembre de 2024, la Compañía cumple con la mencionada restricción de liquidez mínima

(2) Con fecha 15 de octubre de 2024 la Compañía repagó la totalidad del “Term Loan B Facility” de US\$1.081 millones remanentes a dicha fecha.

(3) Con fecha 15 de octubre de 2024 , la Compañía repagó la totalidad de los bonos senior garantizados emitidos al amparo de la Regla 144-A y la Regulación S de la Securities and Exchange Commission de los Estados Unidos de América al 13,375% con vencimiento en 2027 por un monto principal agregado de US\$450 millones (“Bonos 2027”). Al 31 de diciembre de 2024, la compañía continúa con los bonos senior garantizados emitidos al amparo de la Regla 144-A y la Regulación S de la Securities and Exchange Commission de los Estados Unidos de América al 13,375% con vencimiento en 2029 por un monto principal agregado de US\$700 millones (los “Bonos 2029”). Durante el trimestre, finalizado el 31 de diciembre de 2024, los Bonos 2027 y los Bonos 2029 contemplaban una restricción mínima de liquidez, la cual establece que la Compañía debía mantener una liquidez mínima, medida a nivel de la Compañía consolidada (LATAM Airlines Group S.A.), de US\$750 millones. Si esta restricción no se cumple, entonces las obligaciones se podrían acelerar a solicitud de los acreedores, a obligaciones de corto plazo. Al 31 de diciembre de 2024, la Compañía cumple con la mencionada restricción de liquidez mínima.

(4) Con fecha 15 de octubre de 2024 la Sociedad ha emitido, colocado y recibido fondos de los mercados internacionales, por medio de bonos garantizados por US\$1.400 millones, a una tasa de interés anual del 7,875% y con vencimiento en el año 2030 (los “Bonos 2030”), al amparo de la Regla 144-A y la Regulación S de la Securities and Exchange Commission de los Estados Unidos de América, bajo la Ley de Valores (Securities Act) de 1933, de los Estados Unidos de América (la “Ley de Valores US”). Durante el trimestre, finalizado el 31 de diciembre de 2024, los Bonos 2030 contemplaban una restricción mínima de liquidez, la cual establece que la Compañía debía mantener una



liquidez mínima, medida a nivel de la Compañía consolidada (LATAM Airlines Group S.A.), de US\$750 millones. Si esta restricción no se cumple, entonces las obligaciones se podrían acelerar a solicitud de los acreedores, a obligaciones de corto plazo. Al 31 de diciembre de 2024, la Compañía cumple con la mencionada restricción de liquidez mínima.

- (5) Con fechas 23 y 30 de diciembre de 2024, se recibieron 2 aeronaves A320neo por parte de Airbus. Dichas aeronaves, fueron compradas con un financiamiento de aeronaves de US\$50 millones cada una con la contraparte Bank of Communications Co., Ltd “BOCOMM”.

Saldos por monedas que componen los préstamos que devengan intereses:

|                       | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de diciembre<br>de 2023 |
|-----------------------|----------------------------------|-------------------------------|
|                       | MUS\$                            | MUS\$                         |
| <u>Tipo de moneda</u> |                                  |                               |
| Peso chileno (U.F.)   | 147.716                          | 160.730                       |
| Dólar estadounidense  | 3.640.154                        | 3.807.464                     |
| Total                 | 3.787.870                        | 3.968.194                     |



Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2024

Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2, Chile.

| Rut empresa<br>acreedora        | Nombre empresa<br>acreedora |         | Descripción<br>de la<br>moneda | Valores nominales   |                                  |                                 |                                   |                         |                           | Valores contables   |                                   |                                 |                                   |                         |                            | Tipo de<br>amortización | Anual            |                 |
|---------------------------------|-----------------------------|---------|--------------------------------|---------------------|----------------------------------|---------------------------------|-----------------------------------|-------------------------|---------------------------|---------------------|-----------------------------------|---------------------------------|-----------------------------------|-------------------------|----------------------------|-------------------------|------------------|-----------------|
|                                 |                             |         |                                | Hasta<br>90<br>días | Más de<br>90 días<br>a un<br>año | Más de<br>uno a<br>tres<br>años | Más de<br>tres a<br>cinco<br>años | Más de<br>cinco<br>años | Total<br>Valor<br>nominal | Hasta<br>90<br>días | Más de<br>90 días<br>a un<br>a ño | Más de<br>uno a<br>tres<br>años | Más de<br>tres a<br>cinco<br>años | Más de<br>cinco<br>años | Total<br>Valor<br>contable |                         | Tasa<br>efectiva | Tasa<br>nominal |
|                                 |                             |         |                                | MUS\$               | MUS\$                            | MUS\$                           | MUS\$                             | MUS\$                   | MUS\$                     | MUS\$               | MUS\$                             | MUS\$                           | MUS\$                             | MUS\$                   | MUS\$                      |                         | %                | %               |
| Obligaciones con el público     |                             |         |                                |                     |                                  |                                 |                                   |                         |                           |                     |                                   |                                 |                                   |                         |                            |                         |                  |                 |
| 97.036.000-K                    | SANTANDER                   | Chile   | UF                             | —                   | —                                | —                               | —                                 | 147.217                 | 147.217                   | —                   | 499                               | —                               | —                                 | 147.217                 | 147.716                    | Al Vencimiento          | 2,00             | 2,00            |
| 97.036.000-K                    | SANTANDER                   | Chile   | US\$                           | —                   | —                                | —                               | —                                 | 3                       | 3                         | —                   | —                                 | —                               | —                                 | 3                       | 3                          | Al Vencimiento          | 1,00             | 1,00            |
| 0-E                             | WILMINGTON<br>TRUST COMPANY | EE.UU.  | US\$                           | —                   | —                                | —                               | 700.000                           | 1.400.000               | 2.100.000                 | —                   | 45.757                            | —                               | 678.079                           | 1.367.748               | 2.091.584                  | Al Vencimiento          | 10,69            | 9,71            |
| Obligaciones garantizadas       |                             |         |                                |                     |                                  |                                 |                                   |                         |                           |                     |                                   |                                 |                                   |                         |                            |                         |                  |                 |
| 0-E                             | BNP PARIBAS                 | EE.UU.  | 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                    | Trimestral              | 6,03             | 6,03            |
| 0-E                             | WILMINGTON<br>TRUST COMPANY | EE.UU.  | 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                    | Trimestral              | 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                     | Trimestral              | 6,42             | 6,42            |
| Otras obligaciones garantizadas |                             |         |                                |                     |                                  |                                 |                                   |                         |                           |                     |                                   |                                 |                                   |                         |                            |                         |                  |                 |
| 0-E                             | CITIBANK                    | EE.UU,  | US\$                           | —                   | —                                | —                               | —                                 | —                       | —                         | 22                  | —                                 | —                               | —                                 | —                       | 22                         | Trimestral              | 1,00             | 1,00            |
| 0-E                             | JP MORGAN<br>CHASE          | EE.UU   | US\$                           | —                   | —                                | —                               | —                                 | —                       | —                         | 209                 | —                                 | —                               | —                                 | —                       | 209                        | Trimestral              | 0,63             | 0,63            |
| 0-E                             | CREDIT<br>AGRICOLE          | Francia | US\$                           | —                   | —                                | —                               | 275.012                           | —                       | 275.012                   | 3.020               | —                                 | —                               | 272.112                           | —                       | 275.132                    | Al Vencimiento          | 6,63             | 6,63            |
| 0-E                             | EXIM BANK                   | EE.UU.  | US\$                           | 5.005               | 15.147                           | 41.385                          | 37.572                            | —                       | 99.109                    | 5.284               | 15.147                            | 41.385                          | 37.572                            | —                       | 99.388                     | Trimestral              | 2,29             | 2,05            |
| Arrendamientos financieros      |                             |         |                                |                     |                                  |                                 |                                   |                         |                           |                     |                                   |                                 |                                   |                         |                            |                         |                  |                 |
| 0-E                             | NATIXIS                     | Francia | 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                    | Trimestral              | 6,73             | 6,73            |
| 0-E                             | US BANK                     | EE.UU.  | US\$                           | 10.972              | 6.520                            | —                               | —                                 | —                       | 17.492                    | 11.147              | 6.217                             | —                               | —                                 | —                       | 17.364                     | Trimestral              | 4,88             | 3,40            |
| 0-E                             | EXIM BANK                   | EE.UU.  | 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                    | Trimestral              | 4,00             | 3,17            |
| 0-E                             | BANK OF UTAH                | EE.UU.  | 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                    | Mensual                 | 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                  |                         |                  |                 |

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2024

Nombre empresa deudora: TAM S.A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

| Rut emp Nombre empresa acreedora |                   | País de empresa acreedora | Descripción de la moneda | Valores nominales |                         |                        |                          |                   | Valores contables   |               |                         |                        |                          | Tipo de amortización | Anual             |                      |               |              |
|----------------------------------|-------------------|---------------------------|--------------------------|-------------------|-------------------------|------------------------|--------------------------|-------------------|---------------------|---------------|-------------------------|------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------|----------------------|---------------|--------------|
|                                  |                   |                           |                          | Hasta 90 días     | Más de 90 días a un año | Más de uno a tres años | Más de tres a cinco años | Más de cinco años | Total Valor nominal | Hasta 90 días | Más de 90 días a un año | Más de uno a tres años | Más de tres a cinco años |                      | Más de cinco años | Total Valor contable | Tasa efectiva | Tasa nominal |
|                                  |                   |                           |                          |                   |                         |                        |                          |                   |                     |               |                         |                        |                          |                      |                   |                      |               |              |
|                                  |                   |                           |                          |                   |                         |                        |                          |                   |                     |               |                         |                        |                          |                      |                   |                      | %             | %            |
| Arrendamiento financiero         |                   |                           |                          |                   |                         |                        |                          |                   |                     |               |                         |                        |                          |                      |                   |                      |               |              |
| 0-E                              | NATIXIS           | Francia                   | US\$                     | 510               | 1.530                   | 4.080                  | 7.846                    | —                 | 13.966              | 510           | 1.530                   | 4.080                  | 7.846                    | —                    | 13.966            | Trimestral           | —             | —            |
|                                  | Total             |                           |                          | 510               | 1.530                   | 4.080                  | 7.846                    | —                 | 13.966              | 510           | 1.530                   | 4.080                  | 7.846                    | —                    | 13.966            |                      |               |              |
|                                  | Total consolidado |                           |                          | 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         |                      |               |              |



Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2023

Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2, Chile.

| Rut empresa acreedora           | Nombre empresa acreedora | País de empresa acreedora | Descripción de la moneda | Valores nominales |                         |                        |                          |                   |                     | Valores contables |                         |                        |                          |                   |                      | Tipo de amortización | Anual         |              |
|---------------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------------------|-------------------|-------------------------|------------------------|--------------------------|-------------------|---------------------|-------------------|-------------------------|------------------------|--------------------------|-------------------|----------------------|----------------------|---------------|--------------|
|                                 |                          |                           |                          | Hasta 90 días     | Más de 90 días a un año | Más de uno a tres años | Más de tres a cinco años | Más de cinco años | Total Valor nominal | Hasta 90 días     | Más de 90 días a un año | Más de uno a tres años | Más de tres a cinco años | Más de cinco años | Total Valor contable |                      | Tasa efectiva | Tasa nominal |
|                                 |                          |                           |                          | MUS\$             | MUS\$                   | MUS\$                  | MUS\$                    | MUS\$             | MUS\$               | MUS\$             | MUS\$                   | MUS\$                  | MUS\$                    | MUS\$             | MUS\$                |                      | %             | %            |
| Préstamos bancarios             |                          |                           |                          |                   |                         |                        |                          |                   |                     |                   |                         |                        |                          |                   |                      |                      |               |              |
| 0-E                             | GOLDMAN SACHS            | EE.UU                     | US\$                     | 2.750             | 8.250                   | 22.000                 | 1.056.000                | —                 | 1.089.000           | 44.891            | 8.250                   | 22.000                 | 954.293                  | —                 | 1.029.434            | Trimestral           | 20,31         | 15,04        |
| Obligaciones con el público     |                          |                           |                          |                   |                         |                        |                          |                   |                     |                   |                         |                        |                          |                   |                      |                      |               |              |
| 97.036.000- K                   | SANTANDER                | Chile                     | UF                       | —                 | —                       | —                      | —                        | 160.214           | 160.214             | —                 | 516                     | —                      | —                        | 160.214           | 160.730              | Al Vencimiento       | 2,00          | 2,00         |
| 97.036.000- K                   | SANTANDER                | Chile                     | US\$                     | —                 | —                       | —                      | —                        | 3                 | 3                   | —                 | —                       | —                      | —                        | 3                 | 3                    | Al Vencimiento       | 1,00          | 1,00         |
| 0-E                             | WILMINGTON TRUST COMPANY | EE.UU.                    | US\$                     | —                 | —                       | —                      | 450.000                  | 700.000           | 1.150.000           | —                 | 34.215                  | —                      | 434.204                  | 673.686           | 1.142.105            | Al Vencimiento       | 15,00         | 13,38        |
| Obligaciones garantizadas       |                          |                           |                          |                   |                         |                        |                          |                   |                     |                   |                         |                        |                          |                   |                      |                      |               |              |
| 0-E                             | BNP PARIBAS              | EE.UU.                    | 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              | Trimestral           | 6,98          | 6,98         |
| 0-E                             | WILMINGTON TRUST COMPANY | EE.UU.                    | 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              | Mensual / Trimestral | 8,76          | 8,76         |
| Otras obligaciones garantizadas |                          |                           |                          |                   |                         |                        |                          |                   |                     |                   |                         |                        |                          |                   |                      |                      |               |              |
| 0-E                             | CITIBANK                 | EE.UU.                    | US\$                     | —                 | —                       | —                      | —                        | —                 | —                   | 33                | —                       | —                      | —                        | —                 | 33                   | Trimestral           | 1,00          | 1,00         |
| 0-E                             | JP MORGAN CHASE          | EE.UU                     | US\$                     | —                 | —                       | —                      | —                        | —                 | —                   | 17                | —                       | —                      | —                        | —                 | 17                   | Trimestral           | 0,63          | 0,63         |
| 0-E                             | CREDIT AGRICOLE          | Francia                   | US\$                     | —                 | 14.667                  | 29.333                 | 222.768                  | —                 | 266.768             | 4.241             | 14.667                  | 26.154                 | 221.708                  | —                 | 266.770              | Al Vncimiento        | 9,43          | 9,43         |
| 0-E                             | MUFG                     | EE.UU.                    | US\$                     | 11.768            | 35.960                  | 16.374                 | —                        | —                 | 64.102              | 11.805            | 35.960                  | 16.374                 | —                        | —                 | 64.139               | Trimestral           | 7,11          | 7,11         |
| 0-E                             | EXIM BANK                | EE.UU.                    | US\$                     | —                 | —                       | 40.662                 | 42.122                   | 16.325            | 99.109              | 282               | —                       | 40.662                 | 42.122                   | 16.325            | 99.391               | Trimestral           | 2,29          | 2,05         |
| Arrendamientos financieros      |                          |                           |                          |                   |                         |                        |                          |                   |                     |                   |                         |                        |                          |                   |                      |                      |               |              |
| 0-E                             | NATIXIS                  | Francia                   | 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              | Trimestral           | 7,58          | 7,58         |
| 0-E                             | US BANK                  | EE.UU.                    | US\$                     | 17.374            | 49.311                  | 17.492                 | —                        | —                 | 84.177              | 17.905            | 49.311                  | 15.731                 | —                        | —                 | 82.947               | Trimestral           | 4,41          | 3,16         |
| 0-E                             | EXIM BANK                | EE.UU.                    | US\$                     | —                 | —                       | 197.499                | 141.169                  | 74.404            | 413.072             | 1.933             | —                       | 195.741                | 141.169                  | 74.404            | 413.247              | Trimestral           | 4,13          | 3,31         |
| 0-E                             | BANK OF UTAH             | EE.UU.                    | 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              | Mensual              | 10,71         | 10,71        |
| Otros préstamos                 |                          |                           |                          |                   |                         |                        |                          |                   |                     |                   |                         |                        |                          |                   |                      |                      |               |              |
| 0-E                             | Varios (*)               |                           | US\$                     | 104               | —                       | —                      | —                        | —                 | 104                 | 104               | —                       | —                      | —                        | —                 | 104                  | Al Vencimiento       | —             | —            |
|                                 | 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            |                      |               |              |

(\*) Obligación con acreedores por cartas de crédito ejecutadas.



Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2023

Nombre empresa deudora: TAM S.A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

| Rut emp Nombre empresa acreedora |                   | País de empresa acreedora | Descripción de la moneda | Valores nominales |                         |                        |                          |                   | Valores contables   |               |                         |                        |                          | Tipo de amortización | Anual             |                      |               |              |
|----------------------------------|-------------------|---------------------------|--------------------------|-------------------|-------------------------|------------------------|--------------------------|-------------------|---------------------|---------------|-------------------------|------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------|----------------------|---------------|--------------|
|                                  |                   |                           |                          | Hasta 90 días     | Más de 90 días a un año | Más de uno a tres años | Más de tres a cinco años | Más de cinco años | Total Valor nominal | Hasta 90 días | Más de 90 días a un año | Más de uno a tres años | Más de tres a cinco años |                      | Más de cinco años | Total Valor contable | Tasa efectiva | Tasa nominal |
|                                  |                   |                           |                          | MUS\$             | MUS\$                   | MUS\$                  | MUS\$                    | MUS\$             | MUS\$               | MUS\$         | MUS\$                   | MUS\$                  | MUS\$                    |                      | MUS\$             | MUS\$                | %             | %            |
| Arrendamientos financieros       |                   |                           |                          |                   |                         |                        |                          |                   |                     |               |                         |                        |                          |                      |                   |                      |               |              |
| 0-E                              | NATIXIS           | Francia                   | US\$                     | 510               | 1.530                   | 4.080                  | 9.886                    | —                 | 16.006              | 510           | 1.530                   | 4.080                  | 9.886                    | —                    | 16.006            | Trimestral           | —             | —            |
|                                  | Total             |                           |                          | 510               | 1.530                   | 4.080                  | 9.886                    | —                 | 16.006              | 510           | 1.530                   | 4.080                  | 9.886                    | —                    | 16.006            |                      |               |              |
|                                  | Total consolidado |                           |                          | 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) Pasivos por Arrendamientos:

El movimiento de los pasivos por arrendamiento correspondiente al ejercicio informado es el siguiente:

|                                        | Aeronaves | Otros    | Total     |
|----------------------------------------|-----------|----------|-----------|
|                                        | MUS\$     | MUS\$    | MUS\$     |
| Saldos iniciales al 1 de enero de 2023 | 2.134.972 | 81.482   | 2.216.454 |
| Nuevos contratos                       | 943.178   | 2.976    | 946.154   |
| Término de contratos                   | (13.258)  | (1.812)  | (15.070)  |
| Renegociaciones                        | (7.194)   | 2.219    | (4.975)   |
| Pagos                                  | (376.006) | (23.277) | (399.283) |
| Intereses devengados                   | 212.500   | 9.633    | 222.133   |
| Diferencias de cambio                  | —         | 2.278    | 2.278     |
| Diferencia por conversión filiales     | 6         | 297      | 303       |
| Total cambios                          | 759.226   | (7.686)  | 751.540   |
| Saldos al 31 de diciembre de 2023      | 2.894.198 | 73.796   | 2.967.994 |
|                                        |           |          |           |
| Saldos iniciales al 1 de enero de 2024 | 2.894.198 | 73.796   | 2.967.994 |
| Nuevos contratos                       | 576.182   | 69.061   | 645.243   |
| Término de contratos                   | (72.266)  | (540)    | (72.806)  |
| Renegociaciones                        | 96.155    | 70.670   | 166.825   |
| Pagos                                  | (605.584) | (26.630) | (632.214) |
| Intereses devengados                   | 288.165   | 25.391   | 313.556   |
| Diferencias de cambio                  | (2.090)   | (3.082)  | (5.172)   |
| Diferencia por conversión filiales     | —         | (9.679)  | (9.679)   |
| Otros variaciones                      | —         | (11.166) | (11.166)  |
| Total cambios                          | 280.562   | 114.025  | 394.587   |
| Saldos al 31 de diciembre de 2024      | 3.174.760 | 187.821  | 3.362.581 |

La Sociedad reconoce los pagos por intereses relacionados con los pasivos por arrendamiento en el resultado consolidado en el rubro de Costos financieros (Ver Nota 26(c)). Las tasas de descuento promedio ponderado para los cálculos del pasivo por arrendamiento son las siguientes.

|           | Tasa de descuento<br>Diciembre 2024 | Tasa de descuento<br>Diciembre 2023 |
|-----------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Aeronaves | 9,09%                               | 9,10%                               |
| Otros     | 8,78%                               | 6,43%                               |

(c) Derivados de cobertura

|                                               | Pasivos corrientes               |                                  | Pasivos no corrientes            |                                  | Total derivados de<br>cobertura  |                                  |
|-----------------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
|                                               | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2023 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2023 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2023 |
|                                               | MUS\$                            | MUS\$                            | MUS\$                            | MUS\$                            | MUS\$                            | MUS\$                            |
| Valor justo de derivados de moneda extranjera | —                                | 1.544                            | —                                | —                                | —                                | 1.544                            |
| Total derivados de cobertura                  | —                                | 1.544                            | —                                | —                                | —                                | 1.544                            |

Los derivados de moneda extranjera corresponden a opciones, forwards y swaps.

Operaciones de cobertura

Los valores justos de activos/ (pasivos) netos, por tipo de derivado, de los contratos registrados bajo la metodología de cobertura, se presentan a continuación:

|                               |     | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2023 |
|-------------------------------|-----|----------------------------------|----------------------------------|
|                               |     | MUS\$                            | MUS\$                            |
| Opciones de combustible       | (1) | 7.747                            | 22.136                           |
| Opciones de moneda US\$/BRL\$ | (2) | 3.142                            | (1.544)                          |
| Swaps de tasas de interés     | (3) | 4.676                            | —                                |

(1) Cubren las variaciones significativas en los flujos de caja asociados al riesgo de mercado implícito en los cambios en el precio del combustible de compras futuras. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.

(2) Cubre variaciones significativas en los flujos de efectivo esperados asociados a los tipos de cambio, particularmente el de US\$/BRL. Estos contratos se registran como coberturas de flujo de efectivo.

(3) Cubren las variaciones significativas en los flujos de caja asociadas al riesgo de mercado implícito en los aumentos en la tasa de interés SOFR para créditos de largo plazo originados por arriendos operacionales. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.

La Sociedad sólo mantiene coberturas de flujo de caja. En el caso de las coberturas de combustible y moneda, los flujos de caja sujetos de dichas coberturas ocurrirán e impactarán resultados en los próximos 12 meses desde la fecha de estado de situación financiera consolidado.

Todas las operaciones de cobertura han sido realizadas para transacciones altamente probables. (ver nota 3).

Ver nota 24 (h) para reclasificación a resultados de operación de cobertura y los impuestos diferidos relacionados en la Nota 17 b).

NOTA 19 - CUENTAS POR PAGAR COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR PAGAR

La composición de las Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar es la siguiente:

|                                                               | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de diciembre<br>de 2023 |
|---------------------------------------------------------------|----------------------------------|-------------------------------|
|                                                               | MUS\$                            | MUS\$                         |
| Corriente                                                     |                                  |                               |
| (a) Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar          | 1.761.814                        | 1.408.201                     |
| (b) Pasivos devengados a la fecha del reporte                 | 371.758                          | 357.078                       |
| Total cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar | 2.133.572                        | 1.765.279                     |



(a)      Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar:

|                         | Al 31 de diciembre de<br>2024 | Al 31 de diciembre de<br>2023 |
|-------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
|                         | MUS\$                         | MUS\$                         |
| Acreedores comerciales  | 1.409.894                     | 1.176.985                     |
| Otras cuentas por pagar | 351.920                       | 231.216                       |
| Total                   | 1.761.814                     | 1.408.201                     |

A continuación, se presenta apertura por concepto de los Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar:

|                                                        | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2023 |
|--------------------------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
|                                                        | MUS\$                            | MUS\$                            |
| Mantenimiento y compras técnicas                       | 380.853                          | 293.768                          |
| Tasas embarque                                         | 268.353                          | 249.291                          |
| Combustible                                            | 220.343                          | 94.878                           |
| Tasas aeroportuarias y de sobrevuelo                   | 157.691                          | 138.901                          |
| Handling y ground handling                             | 122.721                          | 133.114                          |
| Arriendos, mantenciones y servicios IT                 | 121.901                          | 100.842                          |
| Otros gastos del personal                              | 106.277                          | 96.351                           |
| Asesorías y servicios profesionales                    | 77.548                           | 63.756                           |
| Servicios a bordo                                      | 72.902                           | 58.365                           |
| Publicidad                                             | 46.751                           | 51.035                           |
| Tripulación                                            | 20.560                           | 25.936                           |
| Seguros de aviación                                    | 16.756                           | 12.256                           |
| Cumplimiento de metas agencias                         | 15.649                           | 16.899                           |
| Compañías Aéreas                                       | 9.778                            | 26.371                           |
| Otros                                                  | 123.731                          | 46.438                           |
| Total acreedores comerciales y otras cuentas por pagar | 1.761.814                        | 1.408.201                        |

(b)      Pasivos devengados:

|                                   | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2023 |
|-----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
|                                   | MUS\$                            | MUS\$                            |
| Mantenición aeronaves y motores   | 74.874                           | 129.473                          |
| Gastos de personal devengados     | 86.743                           | 97.733                           |
| Cuentas por pagar al personal (1) | 183.153                          | 114.769                          |
| Otros pasivos devengados          | 26.988                           | 15.103                           |
| Total pasivos devengados          | 371.758                          | 357.078                          |

(1) Participación en utilidades y bonos (Nota 22 letra b).

NOTA 20 - OTRAS PROVISIONES

|                                   | Pasivos corrientes               |                                  | Pasivos no corrientes            |                                  | Total Pasivos                    |                                  |
|-----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
|                                   | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2023 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de<br>diciembre<br>de 2023 | Al 31 de<br>diciembre<br>de 2024 | Al 31 de<br>diciembre<br>de 2023 |
|                                   | MUS\$                            | MUS\$                            | MUS\$                            | MUS\$                            | MUS\$                            | MUS\$                            |
| Provisiones por contingencias (1) |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |
| Contingencias tributarias         | 11.536                           | 7.003                            | 313.165                          | 614.882                          | 324.701                          | 621.885                          |
| Contingencias civiles             | 1.173                            | 7.702                            | 124.411                          | 142.305                          | 125.584                          | 150.007                          |
| Contingencias laborales           | 1.512                            | 367                              | 174.035                          | 155.501                          | 175.547                          | 155.868                          |
| Otros                             | —                                | —                                | 9.908                            | 11.571                           | 9.908                            | 11.571                           |
| Provisiones Investigación         |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |
| Comisión Europea (2)              | —                                | —                                | 2.327                            | 2.477                            | 2.327                            | 2.477                            |
| Total otras provisiones (3)       | 14.221                           | 15.072                           | 623.846                          | 926.736                          | 638.067                          | 941.808                          |

(1)      Provisiones por contingencias:

Las contingencias tributarias, corresponden a litigios y criterios tributarios relacionados con el tratamiento aplicable a impuestos directos e indirectos, los cuales se encuentran tanto en etapa administrativa como judicial.

Las contingencias civiles, corresponden a diferentes demandas de orden civil interpuestas en contra de la Sociedad. Las contingencias laborales corresponden a diferentes demandas de orden laboral interpuestas en contra de la Sociedad.

Las provisiones se reconocen en el estado de resultados consolidado dentro de gastos de administración o gastos tributarios, según corresponda.

La Sociedad mantiene otras contingencias las que a nivel individual y en el acumulado no tienen un impacto significativo en estos estados financieros.

(2)      Provisión constituida por los procesos que son llevados a cabo por la Comisión Europea, por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea.

(3)      El total de Otras provisiones al 31 de diciembre de 2024 y 31 de diciembre de 2023, incluye el valor razonable correspondiente a aquellas contingencias provenientes de la combinación de negocios con TAM S.A. y Filiales, con probabilidad de pérdida inferior al 50%, que no se contabilizan en el curso normal de la aplicación de las Normas de Contabilidad NIIF y que sólo, en el contexto de una combinación de negocios, deben ser contabilizadas de acuerdo a NIIF 3.





Movimiento de provisiones:

|                                        | Contingencias (1) | Investigación<br>Comisión<br>Europea (1) | Total     |
|----------------------------------------|-------------------|------------------------------------------|-----------|
|                                        | MUS\$             | MUS\$                                    | MUS\$     |
| Saldos iniciales al 1 de enero de 2023 | 940.140           | 2.397                                    | 942.537   |
| Incremento en provisiones              | 449.406           | —                                        | 449.406   |
| Provisión utilizada                    | (70.844)          | —                                        | (70.844)  |
| Diferencia por conversión filiales     | (69.563)          | —                                        | (69.563)  |
| Reverso de provisiones                 | (310.118)         | —                                        | (310.118) |
| Diferencia de cambio                   | 310               | 80                                       | 390       |
| Saldos al 31 de diciembre de 2023      | 939.331           | 2.477                                    | 941.808   |
| Saldos iniciales al 1 de enero de 2024 | 939.331           | 2.477                                    | 941.808   |
| Incremento en provisiones              | 448.338           | —                                        | 448.338   |
| Provisión utilizada                    | (92.729)          | —                                        | (92.729)  |
| Diferencia por conversión filiales     | (143.057)         | —                                        | (143.057) |
| Reverso de provisiones                 | (508.907)         | —                                        | (508.907) |
| Diferencia de cambio                   | (7.236)           | (150)                                    | (7.386)   |
| Saldos al 31 de diciembre de 2024      | 635.740           | 2.327                                    | 638.067   |

(1) Ver detalle de los litigios e investigaciones gubernamentales con impacto material en la Nota 30.

NOTA 21 - OTROS PASIVOS NO FINANCIEROS

|                                    | Pasivos corrientes               |                                  | Pasivos no corrientes            |                                  | Total Pasivos                    |                                  |
|------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
|                                    | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2023 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2023 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2023 |
|                                    | MUS\$                            | MUS\$                            | MUS\$                            | MUS\$                            | MUS\$                            | MUS\$                            |
| Ingresos diferidos (1)(2)          | 3.118.099                        | 3.044.664                        | 140.244                          | 348.936                          | 3.258.343                        | 3.393.600                        |
| Impuesto a las ventas              | 14.566                           | 17.801                           | —                                | —                                | 14.566                           | 17.801                           |
| Retenciones                        | 48.383                           | 48.649                           | —                                | —                                | 48.383                           | 48.649                           |
| Otros impuestos                    | 6.332                            | 6.892                            | —                                | —                                | 6.332                            | 6.892                            |
| Dividendos por pagar               | 293.092                          | 174.549                          | —                                | —                                | 293.092                          | 174.549                          |
| Otros pasivos varios               | 8.208                            | 9.351                            | —                                | —                                | 8.208                            | 9.351                            |
| Total otros pasivos no financieros | 3.488.680                        | 3.301.906                        | 140.244                          | 348.936                          | 3.628.924                        | 3.650.842                        |

Movimiento Ingresos diferidos

|                                           | Ingresos diferidos |                       |              |                                                  |                      |                             |                |
|-------------------------------------------|--------------------|-----------------------|--------------|--------------------------------------------------|----------------------|-----------------------------|----------------|
|                                           | Saldo<br>inicial   | (1)<br>Reconocimiento | Uso          | (1)<br>Fidelización<br>(acreditación<br>y canje) | Caducidad<br>pasajes | Diferencia de<br>conversión | Saldo<br>final |
|                                           | MUS\$              | MUS\$                 | MUS\$        | MUS\$                                            | MUS\$                | MUS\$                       | MUS\$          |
| Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2023 | 2.953.289          | 14.238.959            | (13.505.496) | 17.680                                           | (391.998)            | 84.988                      | 3.393.600      |
| Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2024 | 3.393.600          | 15.679.754            | (15.073.167) | (126.564)                                        | (347.873)            | (260.364)                   | 3.258.343      |

(1) El saldo comprende, principalmente, ingresos diferidos por servicios no prestados al 31 de diciembre de 2024 y 31 de diciembre de 2023; y al programa de pasajero frecuente LATAM Pass.

LATAM Pass es el programa de pasajero frecuente de LATAM que permite premiar la preferencia y lealtad de sus clientes con múltiples beneficios y privilegios, a través de la acumulación de millas o puntos que pueden ser canjeados por pasajes o por una variada gama de productos y servicios. Los clientes acumulan millas o puntos LATAM Pass cada vez que vuelan en LATAM y en otras aerolíneas asociadas al programa, como también al comprar en los comercios o utilizar los servicios de una vasta red de empresas que tienen convenio con el programa alrededor del mundo.

(2) Al 31 de diciembre de 2024, los Ingresos diferidos incluyen MUS\$35.615 (MUS\$40.500 al 31 de diciembre 2023) correspondiente al saldo por devengar de la compensación comprometida por Delta Air Lines, Inc., el cual es reconocido en resultados, en función de la estimación de diferenciales de ingresos, hasta el término de la implementación de la alianza estratégica.

NOTA 22 - PROVISIONES POR BENEFICIOS A LOS EMPLEADOS

|                                                  | Al 31 de diciembre<br>de 2024 | Al 31 de diciembre<br>de 2023 |
|--------------------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
|                                                  | MUS\$                         | MUS\$                         |
| Prestaciones por jubilación                      | 71.296                        | 57.785                        |
| Prestaciones por renunciias                      | 7.048                         | 11.537                        |
| Otras prestaciones                               | 89.083                        | 53.296                        |
| Total provisiones por beneficios a los empleados | 167.427                       | 122.618                       |

a) Movimiento de las prestaciones por jubilación, renunciias y otras prestaciones:

|                                           | Saldo<br>inicial | Aumento/<br>(disminución)<br>provisión<br>servicios<br>corrientes | Beneficios<br>pagados | (Ganancia)/<br>Pérdida<br>Actuarial | Aumento/<br>(disminución)<br>ajuste de<br>conversión | Saldo final |
|-------------------------------------------|------------------|-------------------------------------------------------------------|-----------------------|-------------------------------------|------------------------------------------------------|-------------|
|                                           | MUS\$            | MUS\$                                                             | MUS\$                 | MUS\$                               | MUS\$                                                | MUS\$       |
| Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2023 | 93.488           | 58.436                                                            | (6.701)               | (21.198)                            | (1.407)                                              | 122.618     |
| Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2024 | 122.618          | 88.112                                                            | (10.778)              | (21.769)                            | (10.756)                                             | 167.427     |



Los principales supuestos empleados en el cálculo, para la provisión en Chile, se presentan a continuación:

| Supuestos                            | Por los ejercicios terminados al<br>31 de diciembre de |         |
|--------------------------------------|--------------------------------------------------------|---------|
|                                      | 2024                                                   | 2023    |
| Tasa de descuento                    | 5,92 %                                                 | 5,40 %  |
| Tasa esperada de incremento salarial | 3,00 %                                                 | 3,00 %  |
| Tasa de rotación                     | 2,96 %                                                 | 5,02 %  |
| Tasa de mortalidad                   | RV-2020                                                | RV-2020 |
| Tasa de inflación                    | 3,42 %                                                 | 2,99 %  |
| Edad de jubilación mujeres           | 60                                                     | 60      |
| Edad de jubilación hombres           | 65                                                     | 65      |

La tasa de descuento corresponde a la tasa de los Bonos del Banco Central de Chile BCP a 20 años plazo. Las tablas de mortalidad RV-2020 corresponden a las establecidas por la Comisión para el Mercado Financiero de Chile. Para la determinación de las tasas de inflación se ha usado las curvas de rendimiento de mercado de papeles del Banco Central de Chile de los BCU y BCP de largo plazo a la fecha de alcance.

El cálculo del valor presente de la obligación por beneficios definidos es sensible a la variación de algunos supuestos actuariales como tasa de descuento, incremento salarial, rotación e inflación.

A continuación, se presenta el análisis de sensibilidad para dichas variables:

|                                                       | Efecto en el pasivo              |                                  |
|-------------------------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
|                                                       | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2023 |
|                                                       | MUS\$                            | MUS\$                            |
| <u>Tasa de descuento</u>                              |                                  |                                  |
| Cambio Obl. Dev. a cierre por incremento en 100 p.b.  | (5.267)                          | (3.913)                          |
| Cambio Obl. Dev. a cierre por disminución de 100 p.b. | 6.010                            | 4.369                            |
| <u>Tasa de Crecimiento Salarial</u>                   |                                  |                                  |
| Cambio Obl. Dev. a cierre por incremento en 100 p.b.  | 5.570                            | 4.133                            |
| Cambio Obl. Dev. a cierre por disminución de 100 p.b. | (5.056)                          | (3.811)                          |

(b) Provisión por beneficio, corto plazo:

|                                         | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2023 |
|-----------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
|                                         | MUS\$                            | MUS\$                            |
| Participación en utilidades y bonos (*) | 183.153                          | 114.769                          |

(\*) Cuentas por pagar al personal (Nota 19 letra b)

La participación en utilidades y bonos corresponde a un plan de incentivos anuales por cumplimiento de objetivos.

(c) CIP (Corporate Incentive Plan)

Con el objeto de incentivar la retención de talento de los empleados de la Compañía, y en atención a la salida de ésta del Procedimiento Capítulo 11, se acordó el otorgamiento de un incentivo extraordinario y excepcional denominado Corporate Incentive Plan (en adelante también “CIP”), el cual se hará exigible y pagará sujeto al cumplimiento de los términos, plazos, cláusulas y condiciones aprobadas en sesión de Directorio de fecha 25 de abril de 2023. En síntesis, el CIP contempla tres categorías orientadas a tres distintos grupos o categorías de empleados ya sea que estos estén contratados por la Compañía directamente, o bien en otras sociedades del grupo LATAM. Estas categorías son las siguientes: Empleados No Ejecutivos; Ejecutivos No Parte del Global Executive Meeting o “GEM”; y Ejecutivos GEM. Los empleados de cada uno de estos grupos sólo pueden optar al CIP que le corresponde a su respectiva categoría. Los términos de cada una de estas categorías del CIP fueron comunicados a los respectivos empleados entre los meses de enero a diciembre 2023.

A continuación, mayores antecedentes de cada una de las distintas categorías del CIP. Adicionalmente, en la Nota 33 se describen en mayor detalle los principales términos y condiciones de las últimas dos categorías del CIP (i.e., Ejecutivos No Parte del GEM; y Ejecutivos GEM):

i) Empleados No Ejecutivos: El primer subprograma fue dirigido a los empleados no ejecutivos que estando contratados en LATAM al 31 de diciembre de 2020 seguían en su cargo al 30 de abril de 2023, el cual contempla un pago fijo y garantizado en dinero en fechas determinadas, dependiendo del país donde está contratado el empleado.

Este subprograma está disponible para aquellos empleados que no pudieron optar a algunas de las dos categorías que se indican a continuación, o bien que pudiendo hacerlo, optaron por no participar en ellas.

ii) Ejecutivos No Parte del GEM: El segundo subprograma, aplica a los ejecutivos senior no parte del GEM (Global Executive Meeting – Gerentes Senior, Gerentes, Subgerentes). Este programa contempla la creación de Unidades sintéticas de remuneración (en adelante, simplemente “Unidades”) que por vía referencial, se consideran como equivalentes al precio de una acción de LATAM Airlines Group S.A. y en consecuencia, en caso que ellas se hagan efectivas, otorgan al trabajador el derecho a recibir el pago en dinero que resulte de multiplicar el número de Unidades que se hagan efectivas por el valor por acción de LATAM Airlines Group S.A. que se deba considerar conforme al CIP.

En este contexto, este programa contempla dos bonos distintos: (1) un bono de retención, consistente en el monto en dinero resultante de Unidades que son asignadas al respectivo empleado, haciéndose efectivas estas Unidades en un 20% al mes 15 y en un 80% al mes 24, en cada caso, contados desde la fecha de salida del Procedimiento Capítulo 11 (i.e., el 3 de noviembre de 2022) (la “Fecha de Salida”). Este es en consecuencia un pago garantizado para estos empleados; y (2) un bono asociado al rendimiento definido en base al cumplimiento de ciertos indicadores financieros de LATAM Airlines Group S.A. y sus Filiales, que se encuentra reflejado en la nota 19(b), haciéndose efectivo en un 20% al mes 15 y en un 80% al mes 24, en cada caso, desde la Fecha de Salida. En consecuencia, este es un pago eventual que sólo se hace efectivo en caso que se cumplan dichos indicadores.

iii) Ejecutivos GEM: El tercer subprograma, aplica a los ejecutivos GEM (Global Executive Meeting) de la compañía (CEO y de empleados cuya descripción de cargos es de “vicepresidentes” o “directores”). Este programa, en esencia, contempla la creación de Unidades sintéticas de remuneración que, por vía referencial, se consideran como equivalentes al precio de una acción de LATAM Airlines Group S.A. y en consecuencia, en caso que ellas se hagan efectivas, otorgan al trabajador el derecho a recibir el pago en dinero que resulte de multiplicar el número de Unidades que se hagan efectivas por el valor por acción de LATAM Airlines Group S.A. que se deba considerar conforme al CIP.

Las referidas Unidades se dividen en:

(1) Unidades asociadas a la permanencia del empleado en la Compañía (“RSUs” – Retention Shares Units); y  
(2) Unidades asociadas tanto a la permanencia del empleado en la Compañía como al rendimiento de LATAM Airlines Group S.A. (“PSUs” – Performance Shares Units). Dicho rendimiento está medido en definitiva en función del precio de la acción de LATAM Airlines Group S.A. en los términos y condiciones del CIP.





Tanto las RSUs como las PSUs están en consecuencia asociadas al transcurso del tiempo, haciéndose efectivas por parcialidades de acuerdo al calendario que contempla el CIP. En el caso de las RSUs, ellas tienen un vesting garantizado por parcialidades según se explica en mayor detalle en la Nota 33. Por su parte, las PSUs consideran también el valor de mercado de la acción de LATAM Airlines Group S.A. considerando un mercado líquido. Con todo, en tanto no exista dicho mercado líquido, el precio de la acción será determinado en función de transacciones representativas. Como se explica en mayor detalle en la Nota 33, las PSUs constituyen un pago eventual y no garantizado.

Adicionalmente, algunos de los Ejecutivos GEM tendrán también derecho a recibir un pago fijo y garantizado en dinero (“MPP” – Management Protection Plan) en determinadas fechas conforme al CIP. Aquellos empleados que puedan optar a este MPP, podrán optar también a un número limitado de RSUs adicionales (“MPP Based RSUs”).

En todos los casos, los respectivos empleados deben haberse mantenido como tales en la Compañía a la correspondiente fecha de devengo para optar a recibir estos beneficios.

Durante el año de 2024 hasta el mes de Diciembre, el monto devengado por el CIP fue de US\$ 78,79 millones, el cual se encuentra registrado en la línea “Gastos de administración” del Estado de Resultados Consolidado por función. Al cierre de Diciembre 2024, el saldo provisionado de este plan es de US\$ 152,6 millones.

(d) Los gastos de personal se detallan a continuación:

|                                          | Por los ejercicios terminados al |                  |
|------------------------------------------|----------------------------------|------------------|
|                                          | 31 de diciembre de               |                  |
|                                          | 2024                             | 2023             |
|                                          | MUS\$                            | MUS\$            |
| Sueldos y salarios                       | 1.337.982                        | 1.268.343        |
| Beneficios a corto plazo a los empleados | 243.210                          | 181.565          |
| Otros gastos de personal                 | 157.282                          | 133.429          |
| Total                                    | <u>1.738.474</u>                 | <u>1.583.337</u> |

NOTA 23 - CUENTAS POR PAGAR, NO CORRIENTES

|                                        | Al 31 de diciembre | Al 31 de diciembre |
|----------------------------------------|--------------------|--------------------|
|                                        | de 2024            | de 2023            |
|                                        | MUS\$              | MUS\$              |
| Mantenición aeronaves y motores        | 433.447            | 348.578            |
| Flota (JOL)                            | 40.000             | 40.000             |
| Tasas Aeroportuarias y de Sobrevuelo   | —                  | 11.337             |
| Provisión vacaciones y gratificaciones | 18.129             | 18.518             |
| Otros pasivos varios                   | 186                | 154                |
| Total cuentas por pagar, no corrientes | <u>491.762</u>     | <u>418.587</u>     |

NOTA 24 - PATRIMONIO

(a) Capital

El objetivo de la Sociedad es mantener un nivel adecuado de capitalización, que le permita asegurar el acceso a los mercados financieros para el desarrollo de sus objetivos de mediano y largo plazo, optimizando el retorno a sus accionistas y manteniendo una sólida posición financiera.

El capital pagado de la Sociedad, al 31 de diciembre de 2024, es la cantidad de MUS\$5.003.534, dividido en 604.437.877.587 acciones (MUS\$5.003.534, dividido en 604.437.877.587 acciones al 31 de diciembre de 2023), de una misma y única serie, nominativas, de carácter ordinario, sin valor nominal. El total de acciones autorizadas de la Sociedad, al 31 de diciembre de 2024, corresponde a 604.441.789.335 acciones. No hay series especiales de acciones, ni privilegios. La forma de los títulos de las acciones, su emisión, canje, inutilización, extravío, reemplazo y demás circunstancias de los mismos, así como la transferencia de las acciones, se regirán por lo dispuesto en la Ley de Sociedades Anónimas y su Reglamento.

En Junta Extraordinaria de Accionistas de la Sociedad celebrada el 20 de abril de 2023, se acordó lo siguiente:

i) Una disminución del capital de la Sociedad por la cantidad de MUS\$7.501.896, sin alterar el número y características de las acciones en que se divide, mediante la absorción de la totalidad de las pérdidas acumuladas de la Sociedad al 31 de diciembre de 2022 por ese mismo monto;

ii) Otra disminución del capital de la Sociedad por la cantidad de MUS\$178, sin tampoco alterar el número y características de las acciones en que se divide, mediante la absorción de la cuenta “Acciones propias en cartera” al 31 de diciembre de 2022, por ese mismo monto, producida con motivo de la disminución de pleno derecho del capital social de enero de 2013 que tuvo lugar de conformidad con lo dispuesto por el Artículo 27 de la Ley sobre Sociedades Anónimas;

iii) Deducir del capital pagado de la Sociedad la cuenta de “Costos de emisión y colocación de acciones y bonos convertibles en acciones” por la suma de MUS\$810.279.

Mediante escritura pública de fecha 6 de septiembre de 2023 otorgada en la Notaría de Santiago de don Eduardo Diez Morello bajo el repertorio número 15.327-2023 titulada “Declaración de Colocación y Vencimiento Plazo de Colocación Bonos Convertibles “Serie G”, “Serie H” y “Serie I” y Reducción de Capital de Pleno Derecho”, se dio cuenta que con fecha 5 de septiembre de 2023 se produjo el vencimiento del plazo de colocación (el “Plazo de Colocación”) de los Bonos Convertibles emitidos con ocasión del aumento de capital acordado en Junta Extraordinaria de Accionistas de la Compañía celebrada el 5 de julio de 2022. En consecuencia, conforme a lo señalado en el número Cuatro de la Cláusula Sexta del respectivo contrato de emisión de bonos (el “Contrato de Emisión”), a contar de dicha fecha quedó invariable el monto colocado con cargo al mismo, y quedaron en consecuencia sin efecto los Bonos Convertibles no colocados a dicha fecha. A mayor abundamiento, se declaró que expirado el Plazo de Colocación, quedaron sin colocar 123.605.720 Bonos Convertibles Serie G y 37 Bonos Convertibles Serie I (en conjunto, los “Bonos Convertibles No Colocados”), por un monto de US\$123.605.720 y US\$37, respectivamente (en adelante, conjuntamente, el “Monto No Colocado”). La opción de conversión de los Bonos Convertibles No Colocados se encontraba respaldada por 1.965.903.665 acciones por concepto de capital.

Asimismo, en la referida escritura se dio cuenta que al haber quedado sin efecto la totalidad de los Bonos Convertibles No Colocados, éstos no podrán ser convertidos en acciones del emisor, reduciéndose en consecuencia de pleno derecho el capital social de la Compañía en un monto igual al Monto No Colocado.

Por lo tanto, a contar del 6 de septiembre de 2023, el monto del Capital Social quedó reducido de pleno derecho en la suma de MUS\$123.606, equivalentes a 1.965.903.665 acciones. A contar de dicha fecha, el total del Capital Social estatutario de la Compañía, se redujo de pleno derecho desde la cantidad de MUS\$5.127.182, dividido en 606.407.693.000 acciones, de una misma y única serie, sin valor nominal, a la suma de MUS\$5.003.576, dividido en 604.441.789.335 acciones, del cual MUS\$5.003.534, equivalentes a 604.437.877.587 acciones, se encuentran íntegramente pagadas. A la fecha, el saldo por MUS\$42, representado por 3.911.748 acciones, se encuentran pendientes de suscripción y pago y están destinadas exclusivamente para responder a la conversión de 42.398 Bonos Convertibles Serie H.

De todo lo anterior se expuso detalladamente en la Junta Extraordinaria de Accionistas de la Sociedad celebrada el 25 de abril de 2024, en la cual se acordó, entre otras cosas, (i) dejar constancia de la referida disminución de pleno derecho del Capital Social, y del otorgamiento de la citada escritura pública de fecha 6 de septiembre de 2023; y (ii) con motivo de lo anterior, adecuar los artículos Quinto permanente y Primero Transitorio del estatuto social, relativos al capital social.

(b) Movimiento de acciones autorizadas

La siguiente tabla muestra el movimiento de las acciones autorizadas, completamente pagadas y acciones de respaldo a ser entregadas en caso que sea ejercida la respectiva opción de conversión bajo los bonos convertibles actualmente emitidos por la Sociedad:

|                                | Al 31 de diciembre de 2024     |                                                                                            |                                                                                |                                                | Al 31 de diciembre de 2023     |                                                                                            |                                                                                |                                                   |
|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
|                                | Número de acciones autorizadas | Número de Acciones pagadas o entregadas en virtud del ejercicio de la opción de conversión | Número de acciones de respaldo de los bonos convertibles pendientes de colocar | Número de acciones a suscribir o no utilizadas | Número de acciones autorizadas | Número de Acciones pagadas o entregadas en virtud del ejercicio de la opción de conversión | Número de acciones de respaldo de los bonos convertibles pendientes de colocar | Número de acciones a no suscribir o no utilizadas |
| Saldo inicial                  | 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                                     |
| Bono Convertible H             | —                              | —                                                                                          | —                                                                              | —                                              | —                              | 293.539                                                                                    | (293.539)                                                                      | —                                                 |
| Reducción de pleno derecho (*) | —                              | —                                                                                          | —                                                                              | —                                              | (1.965.903.665)                | —                                                                                          | —                                                                              | (1.965.903.665)                                   |
| Subtotal                       | —                              | —                                                                                          | —                                                                              | —                                              | (1.965.903.665)                | 293.539                                                                                    | (293.539)                                                                      | (1.965.903.665)                                   |
| Saldo final                    | 604.441.789.335                | 604.437.877.587                                                                            | 3.911.748                                                                      | —                                              | 604.441.789.335                | 604.437.877.587                                                                            | 3.911.748                                                                      | —                                                 |

(\*) Ver letra (a) anterior, en esta misma Nota.

(c) Capital social

El siguiente cuadro muestra el movimiento del capital social:

| Movimiento acciones totalmente pagadas:                                                      | Capital Pagado MUS\$ |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| Saldo inicial al 1 de enero de 2023                                                          | 13.298.486           |
| Bono Convertible G - colocación durante el período por opción conversión (1)                 | 17.401               |
| Absorción de Pérdidas Acumuladas al 31 de diciembre de 2022 (2)                              | (7.501.896)          |
| Absorción acciones propias en cartera (2)                                                    | (178)                |
| Deducción de costos de emisión y colocación de acciones y bonos convertibles en acciones (2) | (810.279)            |
| Subtotal                                                                                     | (8.294.952)          |
| Saldo final al 31 de diciembre de 2023                                                       | 5.003.534            |
| Saldo inicial al 1 de enero de 2024                                                          | 5.003.534            |
| No existen movimientos en el ejercicio                                                       | —                    |
| Saldo final al 31 de diciembre de 2024                                                       | 5.003.534            |

(1) Incorpora bonos convertidos entregados en dación de pago de acreencias reconocidas en el Capítulo 11.

(2) Según se explica en letra a) de esta misma Nota, en Junta Extraordinaria de Accionistas de la Sociedad celebrada el 20 de abril de 2023, se acordó absorber las pérdidas acumuladas y disminuir el capital de la Sociedad.

(d) Acciones propias en cartera

Al 31 de diciembre de 2024, la Sociedad no mantiene acciones propias en cartera, el remanente de MUS\$(178) correspondía a la diferencia entre el valor pagado por las acciones y el valor libro de éstas, considerado al momento de la disminución de pleno derecho de las acciones que mantenía en cartera. Según se explica en letra a) de esta misma Nota, en Junta Extraordinaria de Accionistas de la Sociedad celebrada el 20 de abril de 2023, se acordó una absorción del capital de la Sociedad por la citada cantidad de MUS\$(178).

(e) Otras participaciones en el patrimonio – Bonos convertibles

(e.1) Suscripción de bonos

Los Bonos Convertibles fueron emitidos para ser colocados a cambio de un aporte de efectivo, en dación en pago de acreencias reconocidas en el Procedimiento Capítulo 11 o una combinación de ambos. Los Bonos Convertibles emitidos para ser colocados a cambio de efectivo fueron valuados a valor razonable (al efectivo recibido). Los Bonos Convertibles emitidos para ser entregados en dación en pago de otros pasivos fueron valuados considerando el descuento acordado a

cada grupo de pasivos a la fecha de salida. La siguiente tabla muestra los 3 Bonos Convertibles a sus valores nominales ajustados, si lo hubiese, para determinar sus valores razonables y el monto de los costos de transacción. El componente de deuda es deducido para determinar la porción de capital. La porción de capital se registra en Otras participaciones en el patrimonio al momento en que se emiten los Bonos Convertibles.

| Conceptos                                                                 | Al 31 de diciembre de 2023 |                          |                          |                                |
|---------------------------------------------------------------------------|----------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------------|
|                                                                           | Bono Convertible G MUS\$   | Bono Convertible H MUS\$ | Bono Convertible I MUS\$ | Total Bonos Convertibles MUS\$ |
| Valor Nominal                                                             | 17.401                     | —                        | —                        | 17.401                         |
| Ajuste al valor razonable de los bonos convertibles a la fecha de emisión | (14.401)                   | —                        | —                        | (14.401)                       |
| Subtotal                                                                  | (14.401)                   | —                        | —                        | (14.401)                       |
| Valor razonable de los bonos convertibles                                 | 3.000                      | —                        | —                        | 3.000                          |
| Componente de patrimonio a la fecha de emisión                            | 3.000                      | —                        | —                        | 3.000                          |

Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2024 no hubo suscripción de bonos convertibles.

(e.2) Conversión de bonos en acciones

Al 31 de diciembre de 2023 se han convertido en acciones los siguientes bonos:

| Conceptos                                            | Al 31 de diciembre de 2023 |                          |                          |                                |
|------------------------------------------------------|----------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------------|
|                                                      | Bono Convertible G MUS\$   | Bono Convertible H MUS\$ | Bono Convertible I MUS\$ | Total Bonos Convertibles MUS\$ |
| Porcentaje de conversión sobre bonos suscritos       | 100,000 %                  | 99,997 %                 | 100,000 %                |                                |
| Opción de conversión de Bonos convertibles ejercidos | 1.133.397                  | 1.372.798                | 6.863.427                | 9.369.622                      |
| Total bonos convertidos                              | 1.133.397                  | 1.372.798                | 6.863.427                | 9.369.622                      |

Al 31 de diciembre de 2024 no ha habido conversiones adicionales de bonos en acciones.

La opción de conversión de la emisión de bonos convertibles, clasificados como patrimonio se determina deduciendo el monto del componente de pasivo del valor justo del instrumento compuesto (es decir, los bonos convertibles) en su conjunto. Este se reconoce e incluye en el patrimonio, neto de los efectos del impuesto a las ganancias y no se vuelve a medir posteriormente. Asimismo, la opción de conversión clasificada como patrimonio neto permanecerá en el patrimonio neto hasta que se ejerza la opción de conversión, en cuyo caso, el saldo registrado en el patrimonio neto se transferirá al capital pagado. A la fecha de emisión de estos estados financieros, la porción no convertida en patrimonio corresponde a MUS\$39.

(e.3) Bonos convertibles

Las condiciones contractuales de los Bonos Convertibles G, H e I consideraron la entrega de una cantidad fija de acciones de LATAM Airlines Group S.A. al momento del ejercicio de la opción de conversión de cada uno de ellos. Lo anterior determinó la clasificación de los bonos convertibles como instrumentos de patrimonio, a excepción del Bono H el que considera, además de la entrega de una cantidad fija de acciones, el pago de un 1% de interés anual con ciertas condiciones para su pago y su devengo a partir de 60 días posteriores al 3 de noviembre de 2022. El pago de este interés da origen al reconocimiento de un componente de pasivo para el Bono Convertible Clase H.

A la fecha de emisión, el valor razonable del componente de pasivo por un monto de MUS\$102.031 fue estimado utilizando la tasa de interés vigente en el mercado para instrumentos similares no convertibles.

Los costos de transacción relacionados con el componente de pasivo se incluyen en el valor en libros de la porción de pasivo y se amortizan durante el período de los bonos convertibles usando el método de interés efectivo.



(f) Reserva de pagos basados en acciones

Movimiento de Reserva de pagos basados en acciones:

| Periodos                                  | Saldo inicial | Plan de opciones sobre acciones | Saldo final |
|-------------------------------------------|---------------|---------------------------------|-------------|
|                                           | MUS\$         | MUS\$                           | MUS\$       |
| Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2023 | 37.235        | —                               | 37.235      |
| Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2024 | 37.235        | —                               | 37.235      |

Estas reservas dicen relación con los “Pagos basados en acciones” que expiraron durante el primer trimestre de 2023. No se otorgaron instrumentos de capital ni se pagaron montos asociados con estos planes.

(g) Otras reservas varias

Movimiento de Otras reservas varias:

| Periodos                                  | Saldo inicial | Transacciones con no controlantes | Otras reservas varias | Otros Aumentos (Disminuciones) | Saldo final |
|-------------------------------------------|---------------|-----------------------------------|-----------------------|--------------------------------|-------------|
|                                           | MUS\$         | MUS\$                             | MUS\$                 | MUS\$                          | MUS\$       |
| Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2023 | (1.972.651)   | 5.074                             | (14.401)              | 811.962                        | (1.170.016) |
| Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2024 | (1.170.016)   | —                                 | —                     | 510                            | (1.169.506) |

El saldo de las Otras reservas varias, se compone como sigue:

|                                                    | Al 31 de diciembre de 2024 | Al 31 de diciembre de 2023 |
|----------------------------------------------------|----------------------------|----------------------------|
|                                                    | MUS\$                      | MUS\$                      |
| Mayor valor intercambio acciones TAM S.A. (1)      | 2.666.202                  | 2.665.692                  |
| Reserva por el ajuste al valor del activo fijo (2) | 2.620                      | 2.620                      |
| Transacciones con no controlantes (3)              | (211.582)                  | (211.582)                  |
| Ajuste del valor justo de bonos convertibles (4)   | (3.624.871)                | (3.624.871)                |
| Otras                                              | (1.875)                    | (1.875)                    |
| Total                                              | <u>(1.169.506)</u>         | <u>(1.170.016)</u>         |

- (1)Corresponde a la diferencia entre el valor de las acciones de TAM S.A., adquiridas por Sister Holdco S.A. (en virtud de las Suscripciones) y por Holdco II S.A. (en virtud de la Oferta de Canje), que consta en el acta de declaración de materialización de la fusión por absorción, y el valor razonable de las acciones intercambiadas de LATAM Airlines Group S.A. al 22 de junio de 2012.
- (2)Corresponde a la revalorización técnica del activo fijo autorizada por la Comisión para el Mercado Financiero en el año 1979, en la Circular N° 1529. La revalorización fue optativa y podía ser realizada una única vez; la reserva originada no es distribuible y sólo puede ser capitalizada.
- (3)El saldo corresponde a la pérdida generada por: Lan Pax Group S.A. e Inversiones Lan S.A. en la adquisición de acciones de Aerovías de Integración Regional S.A. por MUS\$(3.480) y MUS\$(20), respectivamente; la adquisición de TAM S.A. de la participación minoritaria en Aerolinhas Brasileiras S.A. por MUS\$(885), la adquisición de Inversiones Lan S.A. de la participación no controladora en Aerovías de Integración Regional S.A. por un monto de MUS\$(2) y la adquisición de participación no controladora de Aerolane S.A. por Lan Pax Group S.A. por un monto de MUS\$(21.526) a través de Holdco Ecuador S.A., la pérdida por la adquisición de la participación no controladora de Multiplus S.A. por MUS\$(184.135), la adquisición de participación no controladora de Latam Airlines Perú S.A.

a través de LATAM Airlines Group S.A. por un monto de MUS\$(3.225), adquisición de la participación no controladora de LAN Argentina S.A. y de Inversora Cordillera a través de Transportes Aéreos del Mercosur S.A. por un monto de MUS\$(3.383). El movimiento durante el año 2023 fue el siguiente: adquisición de la participación no controladora de Aerovías de Integración Regional S.A. por un monto de MUS\$(23) y modificación de estatutos asociada a primas de emisión en Aerovías de Integración Regional S.A. por un monto total de MUS\$5.097.

- (4)El ajuste al valor razonable de los Bonos Convertibles entregados en dación en pago de acreencias reconocidas en el Procedimiento Capítulo 11 se valuó considerando el descuento que liquidó cada grupo de pasivos a la fecha de surgimiento. Corresponden a: ganancia por descuento de cuentas por pagar y otras cuentas por pagar por MUS\$2.564.707, ganancia por descuento de pasivos financieros por MUS\$420.436 y ganancia por descuento de pasivos por arrendamiento que se encuentra registrado contra el activo por derecho de uso por MUS\$639.728 al 31 de diciembre de 2024 y 31 de diciembre de 2023.

(h) Reservas con efecto en otros resultados integrales

Movimiento de las Reservas con efecto en otros resultados integrales:

|                                                                             | Reservas por diferencias de cambio por conversión | Reservas de cobertura de flujo de caja | Reservas por cambios en el valor temporal de dinero de opciones | Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos | Total              |
|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
|                                                                             | MUS\$                                             | MUS\$                                  | MUS\$                                                           | MUS\$                                                                          | MUS\$              |
| Saldos iniciales al 1 de enero de 2023                                      | (3.805.560)                                       | 36.542                                 | (21.622)                                                        | (28.117)                                                                       | (3.818.757)        |
| Cambio en el valor razonable del instrumento de cobertura reconocido en ORI | —                                                 | (32.858)                               | 25.734                                                          | —                                                                              | (7.124)            |
| Reclasificación de ORI a resultados                                         | —                                                 | (26.568)                               | 28.818                                                          | —                                                                              | 2.250              |
| Reclasificación de ORI al valor del activo cubierto                         | —                                                 | (11.112)                               | —                                                               | —                                                                              | (11.112)           |
| Impuesto diferido                                                           | —                                                 | 3.604                                  | —                                                               | —                                                                              | 3.604              |
| Reservas actuariales por planes de beneficios a los empleados               | —                                                 | —                                      | —                                                               | (21.192)                                                                       | (21.192)           |
| Impuesto Diferido IAS Actuariales por Beneficios a los empleados            | —                                                 | —                                      | —                                                               | 750                                                                            | 750                |
| Diferencia por conversión filiales                                          | <u>(25.051)</u>                                   | <u>(8.286)</u>                         | <u>17</u>                                                       | <u>—</u>                                                                       | <u>(33.320)</u>    |
| Saldos finales al 31 de diciembre de 2023                                   | <u>(3.830.611)</u>                                | <u>(38.678)</u>                        | <u>32.947</u>                                                   | <u>(48.559)</u>                                                                | <u>(3.884.901)</u> |
| Saldos iniciales al 1 de enero de 2024                                      | (3.830.611)                                       | (38.678)                               | 32.947                                                          | (48.559)                                                                       | (3.884.901)        |
| Cambio en el valor razonable del instrumento de cobertura reconocido en ORI | —                                                 | 15.476                                 | (34.872)                                                        | —                                                                              | (19.396)           |
| Reclasificación de ORI a resultados                                         | —                                                 | (40.898)                               | 22.685                                                          | —                                                                              | (18.213)           |
| Reclasificación de ORI al valor del activo cubierto                         | —                                                 | 11.999                                 | 14.580                                                          | —                                                                              | 26.579             |
| Reservas actuariales por planes de beneficios a los empleados               | —                                                 | —                                      | —                                                               | (21.763)                                                                       | (21.763)           |
| Impuesto Diferido IAS Actuariales por Beneficios a los empleados            | —                                                 | —                                      | —                                                               | 908                                                                            | 908                |
| Diferencia por conversión filiales                                          | <u>(379.049)</u>                                  | <u>(795)</u>                           | <u>304</u>                                                      | <u>—</u>                                                                       | <u>(379.540)</u>   |
| Saldos al 31 de diciembre de 2024                                           | <u>(4.209.660)</u>                                | <u>(52.896)</u>                        | <u>35.644</u>                                                   | <u>(69.414)</u>                                                                | <u>(4.296.326)</u> |

(h.1) Reservas por diferencias de cambio por conversión

Se originan por las diferencias de cambio que surgen de la conversión de una inversión neta en entidades extranjeras (o nacionales con moneda funcional diferente de la matriz), y de préstamos y otros instrumentos en moneda extranjera designados como coberturas de esas inversiones, se llevan al patrimonio neto. Cuando se vende o dispone la inversión (todo o parte), y se produce pérdida de control, estas reservas se reconocen en el estado de resultados consolidado como parte de la pérdida o ganancia en la venta o disposición. Si la venta no conlleva pérdida de control, estas reservas son transferidas a los intereses minoritarios.



(h.2) Reservas de coberturas de flujo de caja

Se originan por la valorización a valor razonable al cierre de cada período, de los contratos de derivados vigentes que se han definido como de cobertura. En la medida que los mencionados contratos van venciendo, estas reservas deben ajustarse reconociendo los resultados correspondientes.

(h.3) Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos

Se originan por incrementos o disminuciones en el valor presente de las obligaciones por beneficios definidos, debido a cambios en las suposiciones actuariales y ajustes por experiencia, este último originado por diferencias entre los supuestos iniciales y los sucesos efectivamente ocurridos en el plan.

(i) Ganancias (pérdidas) acumuladas

Movimiento de las Ganancias (pérdidas) acumuladas:

| Periodos                                  | Saldo inicial | Resultado del ejercicio | Dividendos    | Otros aumentos (disminuciones) (1) | Saldo final |
|-------------------------------------------|---------------|-------------------------|---------------|------------------------------------|-------------|
|                                           | MUS\$         | MUS\$                   | MUS\$         | MUS\$                              | MUS\$       |
| Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2023 | (7.501.896)   | 581.831                 | (174.549)     | 7.559.025                          | 464.411     |
| Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2024 | 464.411       | 976.972                 | (293.092) (*) | —                                  | 1.148.291   |

(\*) Corresponde a provisión de dividendo mínimo obligatorio con cargo a la utilidad del ejercicio 2024. La propuesta de dividendo mínimo con cargo al ejercicio 2024 deberá ser aprobada por el Directorio cuando corresponda de acuerdo a la normativa aplicable.

(1) El detalle de Otros aumentos (disminuciones) es el siguiente:

|                                   | Al 31 de diciembre de 2023 |
|-----------------------------------|----------------------------|
|                                   | MUS\$                      |
| Absorción pérdidas acumuladas (*) | 7.501.896                  |
| Reverso de dividendos             | 57.129                     |
| Total                             | 7.559.025                  |

(\*) Ver letra a) bajo esta misma Nota.

(j) Dividendos por acción

| Descripción de dividendo                                   | Dividendo mínimo obligatorio año 2024 | Dividendo mínimo obligatorio año 2023 |
|------------------------------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
| Importe de dividendo (MUS\$)                               | 293.092 (*)                           | 174.549 (**)                          |
| Número de acciones sobre las que se determina el dividendo | 604.437.877.587                       | 604.437.877.587                       |
| Dividendo por acción (US\$)                                | 0,000485                              | 0,000289                              |

(\*) Corresponde a provisión de dividendo mínimo obligatorio con cargo a la utilidad del ejercicio 2024. La propuesta de dividendo mínimo con cargo al ejercicio 2024 deberá ser aprobada por el Directorio cuando corresponda de acuerdo a la normativa aplicable.

(\*\*) En Junta Ordinaria de Accionistas de fecha 25 de abril de 2024, se acordó distribuir un dividendo definitivo propuesto por el Directorio en Sesión Ordinaria del 3 de abril de 2024, el cual asciende a MUS\$174.549, que corresponde al 30% de las utilidades del ejercicio del año 2023. La fecha de pago fue el 16 de mayo de 2024.

NOTA 25 - INGRESOS DE ACTIVIDADES ORDINARIAS

Los ingresos de actividades ordinarias se detallan a continuación:

|           | Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de |            |
|-----------|-----------------------------------------------------|------------|
|           | 2024                                                | 2023       |
|           | MUS\$                                               | MUS\$      |
| Pasajeros | 11.233.287                                          | 10.215.148 |
| Carga     | 1.599.756                                           | 1.425.393  |
| Total     | 12.833.043                                          | 11.640.541 |

NOTA 26 - COSTOS Y GASTOS POR NATURALEZA

(a) Costos y gastos de operación

Los principales costos y gastos de operación y administración se detallan a continuación:

|                                      | Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de |             |
|--------------------------------------|-----------------------------------------------------|-------------|
|                                      | 2024                                                | 2023        |
|                                      | MUS\$                                               | MUS\$       |
| Combustible                          | (3.970.077)                                         | (3.947.220) |
| Otros arriendos y tasas aeronáuticas | (1.470.057)                                         | (1.322.795) |
| Mantenimiento de aeronaves           | (815.916)                                           | (601.804)   |
| Arriendo de aeronaves (*)            | (4.164)                                             | (91.876)    |
| Comisiones                           | (230.127)                                           | (244.160)   |
| Servicios a pasajeros                | (331.918)                                           | (271.838)   |
| Otros costos de operaciones          | (1.448.052)                                         | (1.351.571) |
| Total                                | (8.270.311)                                         | (7.831.264) |

(\*) La línea de Arriendo de aeronaves incluye los costos asociados a los pagos por arriendo sobre la base de horas de vuelo (PBH) para los contratos que han sido modificados incorporando esa estructura. Para estos contratos que incluyen al comienzo del periodo pagos variables sobre la base de horas de vuelo (PBH) y posterior a esto pasan a tener cuotas fijas, se procedió a reconocer un activo por derecho de uso y pasivo por arrendamiento por estos montos a la fecha de modificación del contrato. Estos montos continúan amortizándose sobre una base lineal durante el plazo del arrendamiento desde la fecha de modificación de contrato, incluso si al comienzo tienen un periodo de pagos variables. Por lo tanto, y como resultado de la aplicación de la política contable de arrendamientos, el resultado del ejercicio incluye tanto el gasto de arriendo por los pagos variables (Arriendo de Aeronaves) así como también el gasto producto de la amortización del derecho de uso (incluido en la línea depreciación incluida en la letra b)) y el interés del pasivo por arrendamiento (incluido en Pasivos por arrendamiento letra c)).

|                                                   | Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de |          |
|---------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|----------|
|                                                   | 2024                                                | 2023     |
|                                                   | MUS\$                                               | MUS\$    |
| Pagos por arrendamientos de activos de bajo valor | (18.555)                                            | (16.632) |
| Total                                             | (18.555)                                            | (16.632) |





(b) Depreciación y amortización

La depreciación y amortización se detallan a continuación:

|                  | Por los ejercicios terminados al |             |
|------------------|----------------------------------|-------------|
|                  | 31 de diciembre de               |             |
|                  | 2024                             | 2023        |
|                  | MUS\$                            | MUS\$       |
| Depreciación (*) | (1.375.101)                      | (1.151.015) |
| Amortización     | (72.555)                         | (54.358)    |
| Total            | (1.447.656)                      | (1.205.373) |

(\*) Se incluye dentro de este monto, la depreciación de las Propiedades, plantas y equipos (Ver Nota 16 (a)) y del mantenimiento de las aeronaves reconocidas como activos por derecho de uso. El monto por costo de mantenimiento incluido en la línea de depreciación por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2024 es de MUS\$668.936 (MUS\$565.384 para el mismo año 2023).

(c) Costos financieros

Los costos financieros se detallan a continuación:

|                               | Por los ejercicios terminados al |           |
|-------------------------------|----------------------------------|-----------|
|                               | 31 de diciembre de               |           |
|                               | 2024                             | 2023      |
|                               | MUS\$                            | MUS\$     |
| Intereses préstamos bancarios | (452.778)                        | (400.052) |
| Arrendamientos financieros    | (49.809)                         | (58.011)  |
| Pasivos por arrendamientos    | (318.267)                        | (224.824) |
| Otros gastos financieros      | (61.096)                         | (15.344)  |
| Total                         | (881.950)                        | (698.231) |

La suma de los Costos y gastos por naturaleza presentados en esta nota más los gastos de personal revelados en la Nota 22, son equivalentes a la suma del costo de ventas, costos de distribución, gastos de administración, otros gastos por función y costos financieros, presentados en el estado de resultados consolidado por función.

NOTA 27 - OTROS INGRESOS, POR FUNCIÓN

Los Otros ingresos, por función se detallan a continuación:

|                                 | Por los ejercicios terminados al |         |
|---------------------------------|----------------------------------|---------|
|                                 | 31 de diciembre de               |         |
|                                 | 2024                             | 2023    |
|                                 | MUS\$                            | MUS\$   |
| Tours                           | 60.437                           | 36.297  |
| Aduanas y almacenaje            | 37.710                           | 27.553  |
| Mantenimiento                   | 5.632                            | 7.784   |
| Canjes LATAM Pass no aéreos (*) | 35.904                           | 15.148  |
| Otros ingresos varios           | 60.986                           | 61.859  |
| Total                           | 200.669                          | 148.641 |

(\*) Durante los doce meses finalizado al 31 de diciembre de 2024, la Compañía reclasificó los ingresos de canje de productos no aéreos Latam Pass de ingresos a otros ingresos. Los montos comparativos del año anterior para los doce meses finalizado el 31 de diciembre de 2023, que totalizaron aproximadamente US\$4,7 millones, no fueron materiales y, como resultado, no se revisaron para ajustarse a la presentación del año actual.

NOTA 28 - MONEDA EXTRANJERA Y DIFERENCIAS DE CAMBIO

La moneda funcional de LATAM Airlines Group S.A. es el dólar estadounidense, además tiene filiales cuya moneda funcional es diferente al dólar estadounidense, como son el peso chileno, peso argentino, peso colombiano, real brasileño y guaraní.

La moneda funcional se define como la moneda del entorno económico principal en el que opera una entidad y en cada entidad todas las otras monedas se definen como moneda extranjera.

Considerando lo anterior, los saldos por moneda señalados en la presente nota, corresponden a la sumatoria del concepto moneda extranjera de cada una de las entidades que componen LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

A continuación, se presentan las tasas de cambio vigentes para el dólar estadounidense, en las fechas indicadas:

|                   | 31 de        | 31 de        | 31 de        |
|-------------------|--------------|--------------|--------------|
|                   | diciembre de | diciembre de | diciembre de |
|                   | 2024         | 2023         | 2022         |
| Peso argentino    | 1.030,50     | 807,98       | 177,12       |
| Real brasileño    | 6,18         | 4,85         | 5,29         |
| Peso chileno      | 996,46       | 877,12       | 855,86       |
| Peso colombiano   | 4.403,50     | 3.872,49     | 4.845,35     |
| Euro              | 0,96         | 0,90         | 0,93         |
| Dólar australiano | 1,61         | 1,46         | 1,47         |
| Boliviano         | 6,86         | 6,86         | 6,86         |
| Peso mexicano     | 20,54        | 16,91        | 19,50        |
| Dólar neozelandés | 1,77         | 1,58         | 1,58         |
| Nuevo sol peruano | 3,80         | 3,70         | 3,81         |
| Guaraní paraguayo | 7.815,00     | 7.270,6      | 7.332,20     |
| Peso uruguayo     | 43,80        | 38,81        | 39,71        |



Moneda extranjera

El detalle de saldos por moneda extranjera de las partidas monetarias en los activos corrientes y no corrientes, es el siguiente:

|                                          | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2023 |
|------------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
|                                          | MUS\$                            | MUS\$                            |
| Activos corrientes                       |                                  |                                  |
| Efectivo y equivalentes al efectivo      | 630.133                          | 386.216                          |
| Peso argentino                           | 4.184                            | 1.808                            |
| Real brasileño                           | 4.529                            | 7.108                            |
| Peso chileno                             | 17.440                           | 47.907                           |
| Peso colombiano                          | 12.156                           | 8.968                            |
| Euro                                     | 15.721                           | 25.329                           |
| Dólar estadounidense                     | 532.670                          | 237.251                          |
| Otras monedas                            | 43.433                           | 57.845                           |
| Otros activos financieros, corriente     | 7.768                            | 14.659                           |
| Peso chileno                             | 2.130                            | 4.367                            |
| Euro                                     | 67                               | 3.722                            |
| Dólar estadounidense                     | 5.086                            | 5.971                            |
| Otras monedas                            | 485                              | 599                              |
| Otros activos no financieros, corrientes | 58.675                           | 36.654                           |
| Peso chileno                             | 29.968                           | 12.354                           |
| Euro                                     | 4.105                            | 5.310                            |
| Dólar estadounidense                     | 2.542                            | 10.735                           |
| Otras monedas                            | 22.060                           | 8.255                            |

Activos corrientes

|                                                             | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2023 |
|-------------------------------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
|                                                             | MUS\$                            | MUS\$                            |
| Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes | 214.599                          | 279.586                          |
| Peso argentino                                              | 8.729                            | 12.831                           |
| Peso chileno                                                | 64.915                           | 69.588                           |
| Peso colombiano                                             | 1.562                            | 1.453                            |
| Euro                                                        | 96.438                           | 90.699                           |
| Dólar estadounidense                                        | 7.503                            | 68.893                           |
| Otras monedas                                               | 35.452                           | 36.122                           |
| Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes     | 24                               | 27                               |
| Peso chileno                                                | 24                               | 27                               |
| Activos por impuestos corrientes                            | 13.121                           | 17.258                           |
| Peso chileno                                                | 2.035                            | 2.202                            |
| Peso colombiano                                             | 7.020                            | 6.084                            |
| Sol peruano                                                 | 1.909                            | 7.108                            |
| Otras monedas                                               | 2.157                            | 1.864                            |
| Total activos corrientes                                    | 924.320                          | 734.400                          |
| Peso argentino                                              | 12.913                           | 14.639                           |
| Real brasileño                                              | 4.529                            | 7.108                            |
| Peso chileno                                                | 116.512                          | 136.445                          |
| Peso colombiano                                             | 20.738                           | 16.505                           |
| Euro                                                        | 116.331                          | 125.060                          |
| Dólar estadounidense                                        | 547.801                          | 322.850                          |
| Otras monedas                                               | 105.496                          | 111.793                          |





|                                            | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2023 |
|--------------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
|                                            | MUS\$                            | MUS\$                            |
| <u>Activos no corrientes</u>               |                                  |                                  |
| Otros activos financieros, no corrientes   | 13.627                           | 15.375                           |
| Real brasileño                             | 2.989                            | 3.807                            |
| Peso chileno                               | 876                              | 2.073                            |
| Euro                                       | 4.579                            | 4.252                            |
| Dólar estadounidense                       | 2.315                            | 2.071                            |
| Otras monedas                              | 2.868                            | 3.172                            |
| Otros activos no financieros, no corriente | 5.127                            | 9.856                            |
| Real brasileño                             | 5.058                            | 9.789                            |
| Otras monedas                              | 69                               | 67                               |
| Cuentas por cobrar, no corrientes          | 4.126                            | 4.732                            |
| Peso chileno                               | 4.126                            | 4.732                            |
| Activos por impuestos diferidos            | 5.147                            | 1.048                            |
| Peso colombiano                            | 5.112                            | 859                              |
| Dólar estadounidense                       | —                                | 144                              |
| Otras monedas                              | 35                               | 45                               |
| Total activos no corrientes                | 28.027                           | 31.011                           |
| Real brasileño                             | 8.047                            | 13.596                           |
| Peso chileno                               | 5.002                            | 6.805                            |
| Peso colombiano                            | 5.112                            | 1.700                            |
| Euro                                       | 4.579                            | 4.252                            |
| Dólar estadounidense                       | 2.315                            | 2.230                            |
| Otras monedas                              | 2.972                            | 2.428                            |

El detalle de saldos por moneda extranjera de las partidas monetarias en los pasivos corrientes y no corrientes, es el siguiente:

|                                                                     | Hasta 90 días                    |                                  | 91 días a 1 año                  |                                  |
|---------------------------------------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
|                                                                     | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2023 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2023 |
|                                                                     | MUS\$                            | MUS\$                            | MUS\$                            | MUS\$                            |
| <u>Pasivos corrientes</u>                                           |                                  |                                  |                                  |                                  |
| Otros pasivos financieros, corrientes                               | 30.413                           | 4.331                            | 872                              | 1.010                            |
| Peso chileno                                                        | 1.621                            | 1.364                            | 747                              | 702                              |
| Euro                                                                | 26.191                           | —                                | 6                                | —                                |
| Dólar estadounidense                                                | 2.131                            | 2.510                            | —                                | —                                |
| Otras monedas                                                       | 470                              | 457                              | 119                              | 308                              |
| Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes | 817.925                          | 616.032                          | 8.639                            | 9.583                            |
| Peso argentino                                                      | 5.203                            | 2.074                            | 133                              | 132                              |
| Real brasileño                                                      | 13.237                           | 13.401                           | 765                              | 922                              |
| Peso chileno                                                        | 175.057                          | 128.838                          | 1.556                            | 1.560                            |
| Euro                                                                | 48.804                           | 54.744                           | 7                                | 7                                |
| Dólar estadounidense                                                | 513.970                          | 350.635                          | 1.773                            | 1.797                            |
| Sol peruano                                                         | 45.244                           | 42.347                           | 4.301                            | 4.994                            |
| Peso mexicano                                                       | 1.890                            | 2.019                            | —                                | —                                |
| Libra esterlina                                                     | 4.811                            | 17.379                           | 18                               | 11                               |
| Peso uruguayo                                                       | 1.253                            | 706                              | 5                                | 39                               |
| Otras monedas                                                       | 8.456                            | 3.889                            | 81                               | 121                              |
| Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corriente               | 7.520                            | 5.154                            | —                                | —                                |
| Dólar estadounidense                                                | 7.520                            | 5.154                            | —                                | —                                |
| Otras provisiones, corrientes                                       | 10                               | 16                               | 14.161                           | 12.429                           |
| Peso chileno                                                        | —                                | —                                | 4                                | 4                                |
| Otras monedas                                                       | 10                               | 16                               | 14.157                           | 12.425                           |



|                                          | Hasta 90 días                    |                                  | 91 días a 1 año                  |                                  |
|------------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
|                                          | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2023 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2023 |
|                                          | MUS\$                            | MUS\$                            | MUS\$                            | MUS\$                            |
| Pasivos corrientes                       |                                  |                                  |                                  |                                  |
| Otros pasivos no financieros, corrientes | 11.031                           | 15.634                           | 5.330                            | 6.099                            |
| Peso argentino                           | 1.286                            | 836                              | 478                              | 445                              |
| Peso chileno                             | 3.916                            | 4.338                            | 2.688                            | 4.026                            |
| Peso colombiano                          | 1.122                            | 1.456                            | 1.187                            | 1.066                            |
| Dólar estadounidense                     | 3.185                            | 7.305                            | 758                              | 416                              |
| Otras monedas                            | 1.522                            | 1.699                            | 219                              | 146                              |
| Total pasivos corrientes                 | 866.899                          | 641.167                          | 29.002                           | 29.121                           |
| Peso argentino                           | 6.489                            | 2.910                            | 611                              | 577                              |
| Real brasileño                           | 13.237                           | 13.401                           | 765                              | 922                              |
| Peso chileno                             | 180.594                          | 134.540                          | 4.995                            | 6.292                            |
| Peso colombiano                          | 1.122                            | 1.456                            | 1.187                            | 1.066                            |
| Euro                                     | 74.995                           | 54.744                           | 13                               | 7                                |
| Dólar estadounidense                     | 526.806                          | 365.604                          | 2.531                            | 2.213                            |
| Otras monedas                            | 63.656                           | 68.512                           | 18.900                           | 18.044                           |

Pasivos no corrientes

Otros pasivos financieros, no corrientes

Peso chileno

Euro

Dólar estadounidense

Otras monedas

Cuentas por pagar, no corrientes

Peso chileno

Dólar estadounidense

Otras monedas

Otras provisiones, no corrientes

Peso argentino

Real brasileño

Peso chileno

Peso colombiano

Euro

Dólar estadounidense

Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes

Peso chileno

Dólar estadounidense

Total pasivos no corrientes

Peso argentino

Real brasileño

Peso chileno

Peso colombiano

Euro

Dólar estadounidense

Otras monedas

| Hasta 90 días                    |                                  | 91 días a 1 año                  |                                  | 91 días a 1 año                  |                                  |
|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2023 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2023 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2023 |
| MUS\$                            | MUS\$                            | MUS\$                            | MUS\$                            | MUS\$                            | MUS\$                            |
| 90.248                           | 32.867                           | 2.791                            | 2.871                            | 167.538                          | 165.511                          |
| 33.318                           | 17.020                           | 2.749                            | 2.500                            | 166.495                          | 164.942                          |
| 43.861                           | —                                | 42                               | —                                | 1.043                            | —                                |
| 12.217                           | 14.110                           | —                                | —                                | —                                | —                                |
| 852                              | 1.737                            | —                                | 371                              | —                                | 569                              |
| 22.407                           | 72.783                           | —                                | —                                | —                                | —                                |
| 16.477                           | 16.774                           | —                                | —                                | —                                | —                                |
| 4.397                            | 54.441                           | —                                | —                                | —                                | —                                |
| 1.533                            | 1.568                            | —                                | —                                | —                                | —                                |
| 44.993                           | 49.427                           | —                                | —                                | —                                | —                                |
| 2.685                            | 3.570                            | —                                | —                                | —                                | —                                |
| 37.227                           | 42.244                           | —                                | —                                | —                                | —                                |
| 1.996                            | —                                | —                                | —                                | —                                | —                                |
| 330                              | 395                              | —                                | —                                | —                                | —                                |
| 2.653                            | 3.053                            | —                                | —                                | —                                | —                                |
| 102                              | 165                              | —                                | —                                | —                                | —                                |
| 89.950                           | 79.749                           | —                                | —                                | —                                | —                                |
| 82.804                           | 76.247                           | —                                | —                                | —                                | —                                |
| 7.146                            | 3.502                            | —                                | —                                | —                                | —                                |
| 247.598                          | 234.826                          | 2.791                            | 2.871                            | 167.538                          | 165.511                          |
| 2.685                            | 3.570                            | —                                | —                                | —                                | —                                |
| 37.227                           | 42.244                           | —                                | —                                | —                                | —                                |
| 134.595                          | 110.041                          | 2.749                            | 2.500                            | 166.495                          | 164.942                          |
| 330                              | 395                              | —                                | —                                | —                                | —                                |
| 46.514                           | 3.053                            | 42                               | —                                | 1.043                            | —                                |
| 23.862                           | 72.218                           | —                                | —                                | —                                | —                                |
| 2.385                            | 3.305                            | —                                | 371                              | —                                | 569                              |





| Resumen general de moneda extranjera: | Al 31 de<br>diciembre de<br>2024 | Al 31 de<br>diciembre de<br>2023 |
|---------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
|                                       | MUS\$                            | MUS\$                            |
| Total activos                         | 952.347                          | 765.411                          |
| Peso argentino                        | 12.913                           | 14.639                           |
| Real brasileño                        | 12.576                           | 20.704                           |
| Peso chileno                          | 121.514                          | 143.250                          |
| Peso colombiano                       | 25.850                           | 18.205                           |
| Euro                                  | 120.910                          | 129.312                          |
| Dólar estadounidense                  | 550.116                          | 325.080                          |
| Otras monedas                         | 108.468                          | 114.221                          |
| Total pasivos                         | 1.313.828                        | 1.073.496                        |
| Peso argentino                        | 9.785                            | 7.057                            |
| Real brasileño                        | 51.229                           | 56.567                           |
| Peso chileno                          | 489.428                          | 418.315                          |
| Peso colombiano                       | 2.639                            | 2.917                            |
| Euro                                  | 122.607                          | 57.804                           |
| Dólar estadounidense                  | 553.199                          | 440.035                          |
| Otras monedas                         | 84.941                           | 90.801                           |
| Posición Neta                         |                                  |                                  |
| Peso argentino                        | 3.128                            | 7.582                            |
| Real brasileño                        | (38.653)                         | (35.863)                         |
| Peso chileno                          | (367.914)                        | (275.065)                        |
| Peso colombiano                       | 23.211                           | 15.288                           |
| Euro                                  | (1.697)                          | 71.508                           |
| Dólar estadounidense                  | (3.083)                          | (114.955)                        |
| Otras monedas                         | 23.527                           | 23.420                           |

NOTA 29 – GANANCIA POR ACCIÓN

|                                                                         | Por los ejercicios terminados al 31 de<br>diciembre de |                 |
|-------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|-----------------|
|                                                                         | 2024                                                   | 2023            |
| Ganancia básica por acción                                              |                                                        |                 |
| Ganancia atribuible a los<br>propietarios de la controladora<br>(MUS\$) | 976.972                                                | 581.831         |
| Promedio ponderado de número de<br>acciones, básico (*)                 | 604.437.877.587                                        | 604.437.869.545 |
| Ganancia básicas por acción (US\$)                                      | 0,001616                                               | 0,000963        |
|                                                                         |                                                        |                 |
|                                                                         | Por los ejercicios terminados al 31 de<br>diciembre de |                 |
|                                                                         | 2024                                                   | 2023            |
| Ganancia diluida por acción                                             |                                                        |                 |
| Ganancia atribuible a los propietarios<br>de la controladora (MUS\$)    | 976.972                                                | 581.831         |
| Promedio ponderado de número de<br>acciones, diluido (**)               | 604.441.789.335                                        | 604.441.789.335 |
| Ganancia diluidas por acción (US\$)                                     | 0,001616                                               | 0,000963        |

(\*) Al 31 de diciembre de 2024, el número de las acciones básicas ponderadas consideran 604.437.877.587 acciones en circulación desde el 1 de enero de 2024 y hasta el 31 de diciembre de 2024. Al 31 de diciembre de 2023, el número de las acciones básicas ponderadas consideran 604.437.584.048 acciones en circulación desde el 1 de enero de 2023 y hasta el 31 de diciembre de 2023. Desde 10 de enero y hasta el 31 de diciembre de 2023 aumentó el número de acciones en circulación por la conversión parcial del bono convertible H.

(\*\*) Al 31 de diciembre de 2024, el número de las acciones diluidas ponderadas consideran 604.437.877.587 acciones en circulación y 3.911.748 acciones en circulación desde el 1 de enero de 2024 y el 31 de diciembre de 2024, asumiendo la conversión total de los Bonos Convertibles que se emitieron a la fecha de salida del Capítulo 11. Al 31 de diciembre de 2023, el número de las acciones diluidas ponderadas consideran 604.437.877.587 acciones desde el 1 de enero de 2023 y hasta el 31 de diciembre de 2023, y 3.911.748 acciones en circulación desde el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2023, asumiendo la conversión total de los bonos convertibles que se emitieron a la fecha de salida del Capítulo 11.



NOTA 30 – CONTINGENCIAS

I. Juicios.

| <u>Sociedad</u>                            | <u>Tribunal</u>  | <u>N° Rol de la causa</u> | <u>Origen</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | <u>Etapas procesales e instancias</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Montos comprometidos (*) MUS\$ |
|--------------------------------------------|------------------|---------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| LATAM Airlines Group S.A. y Lan Cargo S.A. | Comisión Europea | —                         | Investigación por eventuales infracciones a la libre competencia de aerolíneas cargueras, especialmente sobrecargo de combustible (Fuel Surcharge). Con fecha 26 de diciembre de 2007, la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea notificó a Lan Cargo S.A. y a LATAM Airlines Group S.A. de la instrucción de un proceso en contra de veinticinco de estas aerolíneas de carga, entre ellas Lan Cargo S.A., por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea europeo, especialmente la pretendida fijación de un sobrecargo por combustible y fletes. | El 14/04/2008 se contestó la notificación de la Comisión Europea. La apelación fue presentada el 24/01/2011. El 11/05/2015 solicitamos la anulación de la decisión, basándonos en la existencia de discrepancias en la parte operativa de la misma que menciona la existencia de 4 infracciones (dependiendo de las rutas afectadas), con referencia a Lan en sólo una de esas cuatro rutas, y en la parte decisoria (que menciona la existencia de una sola y única infracción conjunta) Con fecha 9/11/2010, la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea notificó a Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A. la imposición de multa por el importe de MUS\$8.562 (8.220.000 Euros). Esta multa fue apelada por Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A. El 16 de diciembre 2015, el Tribunal Europeo de Justicia resolvió la apelación y anuló la Decisión de la Comisión basándose en la existencia de discrepancias. La Comisión Europea no recurrió la sentencia, pero con fecha 17 de marzo de 2017, la Comisión Europea presentó una nueva decisión reiterando la imposición a las once líneas aéreas originales, la misma multa previamente impuesta, que asciende a un total de 776.465.000 Euros. En el caso de LAN Cargo y su matriz, LATAM Airlines Group S.A. impuso la misma multa de 8,2 millones de Euros. El 31/05/2017 Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A. solicitaron la anulación de esta Decisión a la Corte General de la Unión Europea. Presentamos nuestra defensa en diciembre de 2017. Con fecha 12 de julio de 2019 participamos en una audiencia ante el Tribunal Europeo de Justicia en la que confirmamos nuestra solicitud de anulación de la decisión o en su lugar una rebaja del importe de la multa. El 30 de marzo de 2022 el Tribunal Europeo emitió su fallo y rebajó el importe de nuestra multa de MUS\$8.562 (8.220.000 Euros) a MUS\$2.327 (2.240.000 Euros). Este fallo fue apelado por LAN Cargo, S.A. y LATAM el 9 de junio de 2022. Todas las otras once aerolíneas también recurrieron el fallo que las afectaba. La Comisión Europea respondió a nuestro recurso el 7 de septiembre de 2022. LAN Cargo, S.A. y LATAM respondieron a los argumentos de la Comisión el 11 de noviembre de 2022. Finalmente la Comisión Europea replicó nuestra defensa en enero de 2023. El 13 de febrero de 2023 LAN Cargo, S.A. y LATAM solicitaron al Tribunal Europeo celebrar una audiencia oral para asegurar el completo entendimiento del Tribunal de algunos puntos de la discusión. Se celebró audiencia ante el Tribunal Europeo el 10 de abril de 2024. Actualmente nos encontramos esperando resolución. El 5 de septiembre de 2024, el Abogado General del Tribunal Europeo publicó un dictamen no vinculante en el que afirmaba que el Tribunal Europeo debía rechazar todos los recursos de las aerolíneas y mantener las multas actuales. El Tribunal Europeo suele seguir la mayoría de las recomendaciones del Abogado General, por lo que existe una alta probabilidad de que la sentencia final confirme las mismas multas, en nuestro caso 2.240.000 Euros. | 2.327                          |



| <u>Sociedad</u>                            | <u>Tribunal</u>                                                                                                 | <u>N° Rol de la causa</u> | <u>Origen</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | <u>Etapas procesales e instancia</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Montos comprometidos (*) MUS\$ |
|--------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A. | In the Ovre Romerike Distrtict Court (Noruega) y Directie Juridische Zaken Afdeling Ceveil Recht (Países Bajos) | —                         | Demandas radicadas en contra de líneas aéreas europeas por usuarios de servicios de transporte de carga en acciones judiciales privadas, como consecuencia de la investigación por eventuales infracciones a la libre competencia de aerolíneas cargueras, especialmente sobrecarga de combustible (Fuel Surcharge). Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A., han sido demandadas directamente y/o en tercería. Dichos procesos judiciales, radicaron en Inglaterra, Noruega, Países Bajos y Alemania, estando vigentes actualmente solo el proceso de Noruega y Países Bajos. | Los dos procesos aún pendientes, en Noruega y Países Bajos, se encuentran en fase de radicación de pruebas. En el caso de Noruega sin actividad desde enero de 2014 (pendientes de conocer la decisión final de la Comisión Europea) y en el caso de Países Bajos con actividad judicial. En Países Bajos, la mayoría de las compañías aéreas implicadas en este caso se han visto forzadas a retirar su reclamación contra LATAM y LAN Cargo tras ver anulada su reclamación previa en la Corte de Nueva York durante el Capítulo 11. En este sentido, Lufthansa, Lufthansa Cargo, British Airways, Air France, KLM, Martinair y Singapore han retirado su reclamación, quedando actualmente sólo abierta la reclamación de Thai Airways contra LATAM y LAN Cargo. En el caso de Noruega sólo se ha informado el retiro de la reclamación de KLM.                                                                                                                                                    | —                              |
| Aerolinhas Brasileiras S.A.                | Justicia Federal.                                                                                               | 0008285-53.2015.403.6105  | Acción anulatoria con pedido de tutela anticipada con vistas a extinguir la penalidad impuesta por el CADE en la investigación por eventuales violaciones a la competencia de las aerolíneas de carga, especialmente sobretasa de combustible (Fuel Surcharge).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Acción entablada con presentación de garantía -póliza- para suspender los efectos de la decisión emitida por el CADE, tanto en lo que se refiere al pago de las siguientes multas: (i) ABSA: MUS\$ 10.438; (ii) Norberto Jochmann: MUS\$ 201; (iii) Hernan Merino: MUS\$ 102; (iv) Felipe Meyer: MUS\$ 102. La acción versa, también, sobre la obligación de hacer impuesta por el CADE que consiste en el deber de publicar la condena en un periódico de gran circulación, obligación que había sido igualmente suspendida por el juzgado de la justicia federal en el presente proceso. ABSA inició una revisión judicial en busca de una reducción adicional del valor de la multa. En diciembre de 2018, el Juez de la Justicia Federal resolvió negativamente en contra de ABSA, indicando que no aplicará una reducción adicional a la multa impuesta. Con fecha 12/03/2019 se publicó la resolución del Juez y con fecha 13/03/2019 presentamos nuestra apelación respecto a esta resolución. | 9.132                          |

| <u>Sociedad</u>             | <u>Tribunal</u>                          | <u>N° Rol de la causa</u>                                                                         | <u>Origen</u>                                                                                                                                                                                                                              | <u>Etapas procesal e instancia</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Montos comprometidos (*)<br>MUS\$ |
|-----------------------------|------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|
| Aerolinhas Brasileiras S.A. | Justicia Federal.                        | 0001872-58.2014.4.03.6105                                                                         | Demanda presentada por ABSA con solicitud de medida cautelar, presentado el 28 de febrero 2014, con el objetivo de extinguir las deudas fiscales de PIS, COFINS, IPI y II, vinculadas al procedimiento administrativo 10831.005704/2006-43 | Se legalizó la manifestación el 29/01/2016. El 30/03/2016 se presentó un nuevo seguro garantía con los cambios solicitados por PGFN. El 20/05/2016 el proceso fue remitido para PGFN, que se manifestó el 03/06/2016. Sentencia que negó totalmente la solicitud de la empresa en la demanda. En la corte (TRF3) hubo una decisión que eliminó parte de la deuda y mantuvo la otra parte (que ya está adeudada por la Compañía pero que sólo debe pagar al final del proceso – MUS\$3.216 – R\$19.877.623,21- probable y MUS\$7.234 – R\$44.706.265,59- posible). Debemos esperar una decisión sobre la apelación del Tesoro.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 10.450                            |
| Tam Linhas Aéreas S.A.      | Tribunal Regional Federal da 2a Região.  | 2001.51.01.012530-0 (vinculado a este proceso los Pas 19515.721154/2014-71, 19515.002963/2009-12) | Demanda ordinaria presentada por TAM Linhas Aéreas con el fin de declarar la inexistencia de relación jurídica que obligue a la compañía a cobrar el Fondo Aeronáutico.                                                                    | Sentencia judicial desfavorable en primera instancia. En la actualidad, se espera fallo respecto de la apelación presentada por la empresa. Con el fin de suspender la exigencia del crédito tributario se hizo un depósito en garantía a la Corte por (R\$260.223.373,10 -valores originales en 2012/2013), actualmente en MUS\$87.082 (R\$538.168.490,91). El 29/03/2016 se publicó la decisión judicial intimando el Perito para ofrecer todas las aclaraciones solicitadas por las partes en un plazo de 30 días. El 21/06/2016 se presentó la petición de las actoras que solicitan la recepción del dictamen de su asistente y el juicio urgente de la controversia. En septiembre de 2022 con una decisión para las partes, se manifestarán sobre más pruebas y luego habrá que esperar una sentencia. En caso de perder la causa, no existe monto comprometido adicional al depósito en garantía ya realizado. En la actualidad, se espera fallo respecto de la apelación presentada por la empresa. | 68.949                            |
| Tam Linhas Aéreas S.A.      | Secretaria da Receita Federal do Brasil. | 10880.725950/2011-05                                                                              | Demanda presentada por las autoridades fiscales para cuestionar la compensación de créditos del Programa de Integración Social (PIS) y Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social (COFINS) declaradas en DCOMP.            | La objeción (manifestações de inconformidade) presentada por la empresa fue rechazada, razón por la cual se presentó un recurso voluntario. El 08/06/2015, fue distribuido/sortado al Primer Grupo Ordinario de CARF, esperando resolución. El Recurso de TAM fue incluido en la sesión de juicio de Conselho Administrativo de Recursos Fiscais el 25/08/2016. El 07/10/2016 fue publicado un acuerdo que convirtió el proceso en diligencia. La empresa ha recibido el resultado de la diligencia y presentó una manifestación. El 21 de agosto de 2024 LATAM Airlines Brasil tuvo una decisión desfavorable en el Recurso de Apelación que presentó, por lo que debe esperar la notificación de la resolución para evaluar los próximos pasos a seguir.                                                                                                                                                                                                                                                   | 30.360                            |



| <u>Sociedad</u>        | <u>Tribunal</u>                                      | <u>N° Rol de la causa</u> | <u>Origen</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | <u>Etapas procesales e instancia</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Montos comprometidos (*)<br>MUS\$ |
|------------------------|------------------------------------------------------|---------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|
| TAM Linhas Aéreas S.A. | 10ª Vara das Execuções Fiscais Federais de São Paulo | 0061196-68.2016.4.03.6182 | Embargos a la Ejecución Fiscal N° 0020869-47.2017.4.03.6182 de Contribuciones Sociales del Lucro CSL referente a los años de 2004 a 2007.                                                                                                                                                                                                                       | El 16/02/2017 la ejecución fiscal fue distribuida a la 10ª Vara Federal. El 18/04/2017 se protocolizó una petición informando nuestra solicitud de presentación de garantía. Actualmente se espera la manifestación de la contraparte sobre nuestra petición. Efectuada la sustitución de la garantía. Actualmente el proceso ha iniciado la etapa de prueba. | 28.425                            |
| TAM Linhas Aéreas S.A. | Secretaría de Receita Federal                        | 5002912.29.2019.4.03.6100 | Acción judicial presentada por TAM para discutir el débito del proceso administrativo 16643.000085/2009-47, informado en las notas anteriores y que consistía en una notificación para exigir la recuperación del Impuesto a la Renta y Contribución Social sobre la utilidad neta (SCL) derivada del detalle de gastos de royalties y del uso de la marca TAM. | Distribuida la acción el 28/02/2019. Con fecha 01/03/2019 se emite decisión judicial alejando la necesidad de garantía. El 06/04/2020 TAM Linhas Aéreas S.A. tuvo una decisión favorable (sentencia). El Tesoro Nacional puede apelar. Debemos esperar una decisión sobre la apelación del Tesoro.                                                            | 8.454                             |
| TAM Linhas Aéreas S.A. | Delegacia de Receita Federal                         | 10611.720852/2016-58      | Valor cobrado indebidamente de COFINS importación.                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | No existe fecha probable de decisión porque depende del juzgado de la entidad administrativa. El 29 de junio de 2023, la empresa decidió realizar una propuesta de convenio con el Tesoro Nacional para el pago de la deuda con los descuentos legales previstos en la ley 246/2022. Deuda pagada. Debemos esperar la apreciación de la autoridad.            | 12.847                            |
| TAM Linhas Aéreas S.A. | Delegacia de Receita Federal                         | 16692.721.933/2017-80     | Servicio Federal de Impuestos emitió un aviso de Infracción al postular que los créditos de compensación de programa (PIS) y la Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social (COFINS) por parte de TAM no se encuentran directamente relacionados con la actividad de transporte aéreo (referente a 2012).                                        | El 29/05/2018 se presentó la defensa administrativa, la cual se consideró parcialmente favorable a la empresa. Presentamos un recurso de apelación y se determinó que el proceso se convierta en due diligence. Estamos esperando la diligencia.                                                                                                              | 25.727                            |

| <u>Sociedad</u>        | <u>Tribunal</u>           | <u>N° Rol de la causa</u> | <u>Origen</u>                                                                                                                                                                                                                                                                  | <u>Etapas procesales e instancias</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Montos comprometidos (*) MUS\$ |
|------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| TAM Linhas Aéreas S.A. | União Federal             | 2001.51.01.0 20420-0      | TAM, junto con otras compañías del sector aéreo, es parte de una acción de repetición en Brasil, con el objetivo de buscar la declaración de inexistencia de una relación jurídico-tributaria para no verse obligada a recaudar el Adicional de Tarifa Aeroportuaria (ATAERO). | En 2001 la empresa inició un proceso judicial y en 2009 tuvo una primera decisión parcialmente favorable. En 2016, el Tribunal rechazó el recurso de las empresas demandantes. Presentamos nuevos recursos ante el STJ y el STF. Estos recursos (Especial y Extraordinario) fueron negados y presentamos otro recurso llamado Recurso Interno el cual se encuentra pendiente de decisión. El caso se encuentra pendiente esperando la decisión en las instancias superiores de los tribunales de justicia. La cuantía es indeterminada. Si bien TAM es parte demandante, en la eventualidad de tener una sentencia negativa, TAM podría ser condenada a pagar las costas de la causa. | —                              |
| TAM Linhas Aéreas S.A. | Receita Federal do Brasil | 19515-720.8 23/2018-11    | Juicio administrativo contra la empresa que trata de la cobranza de supuestas irregularidades en el pago de SAT para los periodos 11/2013 a 12/2017.                                                                                                                           | El 28/11/2018 se presentó la defensa administrativa. En agosto de 2019 el Tribunal rechazó el recurso de la Compañía. El 17/09/2019 la Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 104.846                        |
| TAM Linhas Aéreas S.A. | Receita Federal de Brasil | 10880.93883 2/2013-19     | Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el segundo trimestre de 2011, que se determinó en el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)                                    | El 19/03/2019 se presentó la defensa administrativa. El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 18.594                         |
| TAM Linhas Aéreas S.A. | Receita Federal de Brasil | 10880.93883 4/2013-16     | Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el tercer trimestre de 2011, que se determinó en el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)                                     | El 19/03/2019 se presentó la defensa administrativa. El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 13.770                         |
| TAM Linhas Aéreas S.A. | Receita Federal de Brasil | 10880.93883 7/2013-41     | Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el cuarto trimestre de 2011, que se determinó en el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)                                     | El 19/03/2019 se presentó la defensa administrativa. El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 17.982                         |



| <u>Sociedad</u>                                                        | <u>Tribunal</u>                                                                            | <u>N° Rol de la causa</u> | <u>Origen</u>                                                                                                                                                                                                                                                            | <u>Etapas procesal e instancia</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Montos<br>comprometidos<br>(*)<br>MUS\$ |
|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|
| TAM Linhas Aéreas S.A.                                                 | Receita Federal de Brasil                                                                  | 10880.93883 8/2013-96     | Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el segundo trimestre de 2012, que se determinó en el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)                              | Presentamos la defensa administrativa. El Tribunal rechazó el recurso de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 11.614                                  |
| LATAM Airlines Group Argentina, Brasil, Perú, Ecuador, y TAM Mercosur. | Juzgado de 1° Instancia en lo Civil y Comercial Federal N° 11 de la ciudad de Buenos Aires | 1408/2017                 | Juicio iniciado con fecha 14/03/2017 por Consumidores libres Coop. Ltda. de provisión de servicios, pidiendo la devolución de ciertas tasas o diferencia del valor de tasas a los pasajeros que en los últimos 10 años hayan comprado un ticket y no lo hayan utilizado. | Después de una discusión de dos años por temas de jurisdicción y competencia, la demanda quedó radicada en el Juzgado de 1° Instancia en lo Civil y Comercial Federal N° 11 de la ciudad de Buenos Aires y con fecha 19/03/2019, se presentó la contestación de la demanda. Con fecha 26/3/2021 la Cámara resolvió favorablemente para las demandadas el rechazo de la medida cautelar requerida por la parte actora. La actora solicitó en diversas ocasiones desde esa fecha la apertura a prueba, lo cual fue rechazado por el Juzgado atento la falta de notificación de resoluciones previas. El caso aún no se encuentra abierto a prueba. | —                                       |
| TAM Linhas Aéreas S.A.                                                 | Receita Federal de Brasil                                                                  | 10.880.9388 42/2013-54    | Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el tercer trimestre de 2012, que se determinó en el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)                               | Presentamos la defensa administrativa. El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 13.297                                  |
| TAM Linhas Aéreas S.A.                                                 | Receita Federal de Brasil                                                                  | 10.880.9388 44/2013-43    | Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el tercer trimestre de 2012, que se determinó en el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)                               | Presentamos la defensa administrativa. El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 12.195                                  |

| <u>Sociedad</u>        | <u>Tribunal</u>           | <u>N° Rol de la causa</u> | <u>Origen</u>                                                                                                                                                                                                                              | <u>Etapas procesales e instancias</u>                                                                                                                                                                                                                                                                        | Montos comprometidos (*)<br>MUS\$ |
|------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|
| TAM Linhas Aéreas S.A. | Receita Federal de Brasil | 10880.93884<br>1/2013-18  | Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el segundo trimestre de 2012, que se determinó en el régimen no acumulativo.(proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS) | Presentamos la defensa administrativa. El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución.                                                                             | 11.991                            |
| TAM Linhas Aéreas S.A. | Receita Federal de Brasil | 10840.72771<br>9/2019-71  | Servicio Federal de Impuestos emitió un aviso de Infracción. Cobranza del Impuesto PIS/COFINS del periodo de 2014. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)                                                                         | Defensa administrativa presentada el 11.01.2020. El Tribunal rechazó el recurso de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). El 17 de septiembre de 2024 el Juez hizo una solicitud para ver el proceso (pedido de vista). | 36.334                            |
| TAM Linhas Aéreas S.A. | Receita Federal de Brasil | 10880.91055<br>9/2017-91  | Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el tercer trimestre de 2014, que determinó el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)       | Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución.                                                | 10.482                            |
| TAM Linhas Aéreas S.A. | Receita Federal de Brasil | 10880.91054<br>7/2017-67  | Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el primer trimestre de 2013, que determinó el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)       | Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución.                                                | 12.080                            |



| <u>Sociedad</u>        | <u>Tribunal</u>           | <u>N° Rol de la causa</u> | <u>Origen</u>                                                                                                                                                                                                                        | <u>Etapas procesales e instancias</u>                                                                                                                                                                                                                         | Montos comprometidos (*) MUS\$ |
|------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| TAM Linhas Aéreas S.A. | Receita Federal de Brasil | 10880.910553/2017-14      | Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el cuarto trimestre de 2013, que determinó el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS) | Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución. | 11.682                         |
| TAM Linhas Aéreas S.A. | Receita Federal de Brasil | 10880.910555/2017-11      | Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el primer trimestre de 2014, que determinó el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS) | Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en 12/2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución.           | 12.292                         |
| TAM Linhas Aéreas S.A. | Receita Federal de Brasil | 10880.910560/2017-16      | Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el cuarto trimestre de 2014, que determinó el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS) | Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución. | 10.784                         |
| TAM Linhas Aéreas S.A. | Receita Federal de Brasil | 10880.910550/2017-81      | Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el tercer trimestre de 2013, que determinó el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS) | Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución. | 12.450                         |

| <u>Sociedad</u>        | <u>Tribunal</u>           | <u>N° Rol de la causa</u> | <u>Origen</u>                                                                                                                                                                                                                         | <u>Etapas procesal e instancia</u>                                                                                                                                                                                                                            | Montos comprometidos (*) MUS\$ |
|------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| TAM Linhas Aéreas S.A. | Receita Federal de Brasil | 10880.91054 9/2017-56     | Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el segundo trimestre de 2013, que determinó el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS) | Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución. | 10.413                         |
| TAM Linhas Aéreas S.A. | Receita Federal de Brasil | 10880.91055 7/2017-01     | Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el segundo trimestre de 2014, que determinó el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS) | Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución. | 9.869                          |
| TAM Linhas Aéreas S.A  | Receita Federal do Brasil | 10840.72271 2/2020-05     | Juicio administrativo que trata de la cobranza de PIS/Cofins proporcionalidad (año fiscal 2015).                                                                                                                                      | TAM presentó la Defensa administrativa con una decisión desfavorable. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.                                                                                                           | 29.099                         |
| TAM Linhas Aéreas S.A. | Receita Federal do Brasil | 10880.97894 8/2019-86     | Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el cuarto trimestre de 2015, que determinó el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)  | El 14/07/2020 TAM presentó la defensa administrativa. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución.                                                                                   | 16.018                         |



| <u>Sociedad</u>        | <u>Tribunal</u>           | <u>N° Rol de la causa</u> | <u>Origen</u>                                                                                                                                                                                                                          | <u>Etapas procesales e instancias</u>                                                                                                                                                                                                                                   | Montos comprometidos (*)<br>MUS\$ |
|------------------------|---------------------------|---------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|
| TAM Linhas Aéreas S.A. | Receita Federal do Brasil | 10880.97894 6/2019-97     | Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el tercer trimestre de 2015, que determinó el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)   | El 14/07/2020 TAM presentó la defensa administrativa con una decisión desfavorable. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF), resolviéndose parcialmente el 17 de septiembre de 2024 la apelación (Recurso Voluntario). | 9.690                             |
| TAM Linhas Aereas S.A. | Receita Federal do Brasil | 10880.97894 4/2019-06     | Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el segundo trimestre de 2015, que determinó el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS). | El 14/07/2020 TAM presentó la defensa administrativa con una decisión desfavorable. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF), resolviéndose parcialmente el 17 de septiembre de 2024 la apelación (Recurso Voluntario). | 10.263                            |

| <u>Sociedad</u>          | <u>Tribunal</u>               | <u>N° Rol de la causa</u> | <u>Origen</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | <u>Etapas procesales e instancia</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Montos comprometidos (*)<br>MUS\$ |
|--------------------------|-------------------------------|---------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|
| Latam Airlines Group S.A | 23° Juzgado Civil de Santiago | C-8498-2020               | Demanda Colectiva interpuesta por la Corporación Nacional de Consumidores y Usuarios (CONADECUS) en contra de LATAM Airlines Group S.A. por supuestas infracciones a la Ley sobre Protección de los Derechos de los Consumidores con motivo de las cancelaciones de vuelos producidas con ocasión de la Pandemia del COVID-19, solicitando la nulidad de eventuales cláusulas abusivas, la imposición de multas y la indemnización de perjuicios en defensa del interés colectivo de los consumidores. LATAM ha contratado abogados especialistas para asumir su defensa. | Con fecha 25/06/2020 fuimos notificados de la demanda. Con fecha 04/07/2020 presentamos un recurso de reposición en contra de la resolución que declaró admisible la acción deducida por CONADECUS, cuya resolución a la fecha se encuentra pendiente. Con fecha 11/07/2020 solicitamos al Tribunal dar cumplimiento a la suspensión de la presente causa, decretada por el 2° Juzgado Civil de Santiago, en reconocimiento del procedimiento de reorganización extranjera conforme a la Ley N° 20.720, por todo el periodo que dure dicho procedimiento, solicitud que fue acogida por el Tribunal. Respecto a esta resolución, CONADECUS presentó Recurso de Reposición, con apelación en subsidio. La reposición fue rechazada por Tribunal con fecha 03/08/2020, teniendo por interpuesto recurso de apelación en subsidio. El 1° de marzo de 2023, la Corte de Apelaciones resolvió omitir la vista de la causa y pronunciamiento respecto a la apelación, en atención a que fue acogida en enero de 2023 la solicitud de LATAM de alzar la suspensión del proceso que fue decretada por resolución de 17 de julio de 2020 en autos rol C-8498-2020 del 23° Juzgado Civil de Santiago, por lo que el expediente fue remitido a primera instancia para continuar la tramitación. El 24 de noviembre de 2023, el tribunal desestimó el recurso de reposición presentado por LATAM contra la resolución que declaró admisible la demanda interpuesta por CONADECUS. En consecuencia, el 4 de diciembre de 2023 LATAM presentó su escrito de contestación de demanda. El 27 de marzo de 2024 se llevó a cabo la audiencia de conciliación, en la cual no se llegó a acuerdo. El 14 de mayo de 2024 se dictó la interlocutoria de prueba, y el 18 de junio de 2024 se rechazó la reposición en contra de esta resolución, dando inicio al término probatorio. La cuantía por el momento es indeterminada. | —                                 |
| TAM Linhas Aéreas S.A    | Receita Federal de Brasil     | 13074.72642 9/2021-41     | Aviso de Infracción elaborado para el requerimiento de COFINS sobre hechos imponible presuntamente ocurridos entre el 2016 al 2017.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Se negó la defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade) presentando LATAM Airlines Brasil un recurso de apelación (Recurso Voluntario). El 21 de agosto de 2024 LATAM Airlines Brasil tuvo una decisión parcial sobre la apelación presentada, debiendo esperar la notificación para evaluar los próximos pasos.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 16.747                            |



| <u>Sociedad</u>        | <u>Tribunal</u>                   | <u>N° Rol de la causa</u>                      | <u>Origen</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                      | <u>Etapas procesales e instancias</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Montos comprometidos (*)<br>MUS\$ |
|------------------------|-----------------------------------|------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|
| TAM Linhas Aéreas S.A. | Receita Federal de Brasil         | 2007.34.00.009919-3(0009850-54.2007.4.01.3400) | Acción que busca revisar la incidencia de la Contribución a la Seguridad Social gravada sobre 1/3 de las vacaciones, pagos por maternidad y licencias por enfermedad / accidente.                                                                                                                  | En marzo de 2007 la empresa presentó la demanda y se rechazó una orden judicial para no eliminar la incidencia de las cotizaciones a la seguridad social en los fondos (las cotizaciones a la seguridad social se aplican a 1/3 de las vacaciones, el salario de maternidad y el subsidio de enfermedad). El 2 de febrero de 2008 hubo sentencia desfavorable para la empresa y presentó un recurso de apelación. En la decisión de Apelación el Tribunal emitió una decisión parcialmente favorable para la empresa. Se interpuso Recurso Especial/Extraordinario y quedó suspendido hasta la decisión del Tribunal – (Tema STF 985). El junio de 2024 el asunto quedó parcialmente definido en la sentencia del Tribunal Supremo (STF) sobre el "leading case" de otra empresa. Dado el reflejo de la decisión del STF en este caso, LATAM Airlines Brasil constató que para el período comprendido entre septiembre de 2020 y mayo de 2024 existen valores adeudados por el tercio de vacaciones por falta de pago en este período. | 60.891                            |
| TAM Linhas Aéreas S.A. | UNIÃO FEDERAL                     | 0052711-85.1998.4.01.0000                      | Acción indemnizatoria tendiente a cobrar a la Unión Federal una tarifa diferenciada por el quiebre del equilibrio económico en los contratos de concesión entre 1988 y 1992. No se puede estimar anticipadamente el monto de la indemnización si la acción es favorable. (Congelamento Tarifário). | En 1993 comenzó la demanda. En 1998 TAM obtuvo sentencia favorable. El proceso llegó a la Corte y en 2019 hubo una decisión desfavorable para la compañía. La empresa ha apelado y está a la espera de una decisión                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | —                                 |
| TAM Linhas Aéreas S.A. | Tribunal do Trabalho de São Paulo | 1000115-90.2022.5.02.0312                      | Acción colectiva por medio del cual el Sindicato dos Aeroviaros solicita pago por trabajo adicional peligroso e insalubre retroactivo y futuro para empleados de mantenimiento/CML                                                                                                                 | Acción considerada parcialmente válida. El caso está en el TRT en espera de juicio.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 430                               |
| TAM Linhas Aéreas S.A. | Receita Federal                   | 15746.728063/2022-00                           | Juicio administrativo que trata de la cobranza de supuestas irregularidades en el pago de SAT para los periodos 2018.                                                                                                                                                                              | Defensa administrativa de primera instancia presentada, con decisión negativa. La empresa presentó un Recurso. Este recurso pasó al CARF para sentencia el 04 de diciembre de 2024. El día del juicio, uno de los jueces pidió analizar el caso, por lo que se está a la espera de una nueva fecha del juicio.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 14.930                            |

| <u>Sociedad</u>       | <u>Tribunal</u> | <u>N° Rol de la causa</u> | <u>Origen</u>                                                                                                                                                                                       | <u>Etapas procesales e instancias</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Montos comprometidos (*)<br>MUS\$ |
|-----------------------|-----------------|---------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|
| TAM Linhas Aéreas S.A | União Federal   | 1003320-78.2023.4.06.3800 | Acción judicial para discutir el débito del proceso administrativo 10611.720630/2017-16 (multa por infracción en registro incorrecto en DI-declaración de importación)                              | Distribuido el 19/01/2023. La empresa obtuvo una medida cautelar suspendiendo el cobro sin necesidad de garantía. Proceso en espera de respuesta del Tesoro Nacional. La empresa obtuvo una decisión favorable cancelando la deuda. Existe un recurso pendiente presentado por las autoridades fiscales (União Federal). | 18.225                            |
| TAM Linhas Aéreas S.A | União Federal   | 12585.720017/2012-84      | Se trata de una solicitud de recuperación de crédito Cofins, del 3o trimestre de 2010 (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)                                                               | Defensa administrativa presentada. Se denegó la defensa administrativa. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF) que fue denegado. Se presentó recurso especial que fue parcialmente favorable. A la espera de que se finalice la decisión “liquidação”.                                                         | 8.690                             |
| TAM Linhas Aéreas S.A | União Federal   | 10880-982.487/2020-80     | Se trata de una solicitud de recuperación de crédito Cofins, del 4o trimestre de 2016 (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)                                                               | Defensa administrativa presentada. Se denegó la defensa administrativa. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). El 17 de septiembre de 2024 el proceso se convirtió en diligencia para analizar créditos extemporáneos.                                                | 8.637                             |
| TAM Linhas Aéreas S.A | União Federal   | 10880-967.530/2022-49     | Se trata de una solicitud de recuperación de crédito Cofins, del 1o trimestre de 2018 (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)                                                               | Defensa administrativa presentada. En espera de la resolución                                                                                                                                                                                                                                                            | 8.963                             |
| TAM Linhas Aéreas S.A | União Federal   | 10880-967.532/2022-38     | Se trata de una solicitud de recuperación de crédito Cofins, del 2o trimestre de 2018 (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)                                                               | Defensa administrativa presentada. En espera de la resolución                                                                                                                                                                                                                                                            | 9.621                             |
| TAM Linhas Aéreas S.A | União Federal   | 10880-967.533/2022-82     | Se trata de una solicitud de recuperación de crédito Cofins, del 4o trimestre de 2018 (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS))                                                              | Defensa administrativa presentada. En espera de la resolución                                                                                                                                                                                                                                                            | 16.961                            |
| TAM Linhas Aéreas S.A | União Federal   | 19613.725650/2023-86      | Aviso de Infracción elaborado para el requerimiento de PIS y COFINS sobre hechos imponderables presuntamente ocurridos entre el 05/2018 al 12/2018. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS) | Defensa administrativa presentada. En espera de la resolución                                                                                                                                                                                                                                                            | 11.878                            |



| Sociedad                  |  | Tribunal                                    | N° Rol de la causa | Origen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Etapa procesal e instancia                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Montos comprometidos (*) MUS\$ |
|---------------------------|--|---------------------------------------------|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| LATAM Airlines Group S.A. |  | Tribunal de Defensa de la Libre Competencia | 445-2022           | Con fecha 21/05/2022, Agunsa presentó ante el TDLC una solicitud de medida prejudicial preparatoria de exhibición de documentos respecto de Aerosan, Depocargo, Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel y Fast Air, en la cual Agunsa alega haberse visto afectada por supuestas prácticas anticompetitivas en el mercado de almacenaje de carga de importación en el aeropuerto internacional Arturo Merino Benítez. | Fast Air fue notificado el 09/06/2022 y con fecha 13 de junio 2022 presentó una oposición a esta solicitud, la que fue acogida parcialmente por el TDLC el 19 de julio de 2022, fijando como nueva fecha de la exhibición el 22 de agosto (la fecha originalmente fijada por el tribunal era el 1° de julio de 2022). El 25 de julio de 2022 Fast Air repuso contra esta última resolución del tribunal, solicitando que se redujera el ámbito temporal de la exhibición. El 8 de agosto de 2022 se acogió la reposición de Fast Air, acotando aún más el ámbito de documentos a exhibir. El 12 de agosto Fast Air solicitó que se fije una nueva fecha y hora para la audiencia de exhibición. El 17 de agosto el tribunal accedió a la solicitud fijando como fecha para la exhibición el 31 de agosto. Fast Air compareció acompañando 368 archivos y solicitando la confidencialidad y/o reserva de la totalidad de la información exhibida. Las versiones públicas ya fueron agregadas al expediente en calidad de definitivas. En un proceso distinto, pero relacionado, el 20/04/2023 se dio comienzo a un procedimiento no contencioso de consulta iniciado por Aerosan ante el TDLC, en virtud del cual Aerosan solicita al TDLC pronunciarse acerca de si la ejecución de la Resolución Exenta N° 152 de la Dirección Nacional de Aduanas, que otorgó a Agunsa un permiso para operar como almacenista de carga en la instalación denominada Bodega Norte, podría infringir el DL 211. Con fecha 10 de enero de 2024 tuvo lugar la Audiencia Pública de la causa. Con fecha 15 de julio de 2024 el TDLC resolvió que la Resolución de Aduanas consultada por Aerosan no infringía el Decreto de Ley N° 211. La cuantía por el momento es indeterminada. | —                              |
| LATAM Airlines Group S.A. |  | Tribunal de Defensa de la Libre Competencia | 489-2023           | Medida prejudicial cautelar interpuesta por la Asociación Gremial de Empresas de Turismo A.G. que busca el cese de la implementación del sistema NDC by Latam o, en subsidio, que se suspenda el cobro de la Tarifa de Recuperación de Costos de Distribución y se prohíba a LATAM limitar el inventario de pasajes disponibles para el canal de distribución indirecto.                                            | La medida prejudicial fue inicialmente rechazada en todas sus partes por resolución de 24 de mayo de 2023. Sin embargo, tras acogerse un recurso de reposición de ACHET, dicha resolución fue dejada sin efecto el 8 de junio de 2023, disponiéndose en su lugar que se acoge parcialmente la medida cautelar únicamente en cuanto a suspender la Tarifa de Recuperación de Costos de Distribución y prohibir cualquier limitación injustificada del inventario de pasajes disponibles para el canal de distribución indirecto. Con fecha 27 de julio de 2023 el TDLC emitió un fallo favorable a LATAM, que dejó sin efecto la medida cautelar en su totalidad por no cumplir con los requisitos legales. La cuantía por el momento es indeterminada.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | —                              |

| <u>Sociedad</u>           | <u>Tribunal</u>               | <u>N° Rol de la causa</u> | <u>Origen</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | <u>Etapas procesales e instancias</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Montos comprometidos (*) MUS\$ |
|---------------------------|-------------------------------|---------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| LATAM Airlines Group S.A. | 23° Juzgado Civil de Santiago | C-8156-2022               | Demanda Colectiva interpuesta por la Corporación Nacional de Consumidores y Usuarios (CONADECUS) en contra de LATAM Airlines Group S.A. por supuestas infracciones a la Ley sobre Protección de los Derechos de los Consumidores con motivo de la cancelación de pasajes para vuelos internacionales adquiridos por medio de agencias de viajes, solicitando la imposición de multas y la indemnización de perjuicios en defensa del interés colectivo y/o difuso de los consumidores. LATAM ha contratado abogados especialistas para asumir su defensa. | Con fecha 21/09/2023 fuimos notificados de la demanda. Con fecha 30/09/2023 presentamos un recurso de reposición en contra de la resolución que declaró admisible la acción deducida por CONADECUS, el cual fue desestimado por el Tribunal el 11/11/2023. Con fecha 18/11/2023 LATAM presentó el escrito de contestación de demanda. Con fecha 06/8/2024, LATAM solicitó que se declare el abandono del procedimiento. La cuantía por el momento es indeterminada. | —                              |
| TAM Linhas Aéreas S.A     | União Federal                 | 10880.96758 7/2022-48     | Trata de la compensación/reembolso no homologada y resarcimiento del Cofins por pago indebido ocurrido el 3° trimestre 2018                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Defensa administrativa presentada. En espera de la resolución.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 9.687                          |



| Sociedad                  | Tribunal                                    | N° Rol de la causa | Origen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Etapas procesales e instancias                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Montos comprometidos (*) MUS\$ |
|---------------------------|---------------------------------------------|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| LATAM Airlines Group S.A. | Tribunal de Defensa de la Libre Competencia | NC-388-2011        | Con fecha 11/08/2023 la Junta de Aeronáutica Civil ("JAC") presentó ante el TDLC una solicitud de aclaración en relación a la condición VIII.4 de la resolución N° 37/2011 (la “Condición VIII.4”). La solicitud busca imponer una limitación temporal de 5 años a 23 frecuencias asignadas por la JAC a LATAM con posterioridad a la dictación de la Resolución N° 37. | <p>Con fecha 17/10/2023 el TDLC acogió el recurso de reposición de LATAM, enmendando su fallo anterior y declarando no ha lugar al recurso de reclamación interpuesto por la JAC, por improcedente. Con fecha 23/10/2023 la JAC presentó ante la Corte Suprema un recurso de hecho solicitando que se deje sin efecto la resolución del TDLC, el que fue rechazado, al igual que un recurso de reposición presentado por la JAC rechazado de manera unánime por la Corte Suprema, a ambas acciones de la JAC se opuso LATAM. No quedan más recursos pendientes en este caso.</p> <p>En un proceso distinto pero relacionado, con fecha 26/09/2023 JetSmart inició un procedimiento no contencioso de consulta en relación con las bases de la futura licitación pública de frecuencias aéreas en la ruta Santiago-Lima, solicitando como medidas cautelares la suspensión de dicha licitación y la mantención de las asignaciones de frecuencias aéreas a sus actuales titulares hasta la finalización del procedimiento de consulta. El 02/10/2023 el TDLC declaró admisible la consulta sólo en cuanto a iniciar un procedimiento para determinar si las reglas establecidas en las bases de licitación pública de las frecuencias aéreas infringen las disposiciones del D.L. N° 211, rechazando la solicitud de medidas cautelares. Con fecha 04/10/2023 JetSmart interpuso dos recursos de reposición en contra de la resolución del TDLC. Con fecha 06/10/2023 la JAC se hizo parte y con fecha 10/10/2023 LATAM se hizo parte del proceso solicitando el rechazo de los recursos de reposición interpuestos por JetSmart. Con fecha 16/10/2023 el TDLC tuvo presente las consideraciones expuestas por LATAM y rechazó los dos recursos de reposición interpuestos por JetSmart. Con fecha 19/10/23 CONADECUS solicitó hacerse parte de este proceso y que se decretaran las mismas cautelares antes rechazadas en dos oportunidades por el TDLC. (Continúa en la página siguiente)</p> | —                              |

| Sociedad | Tribunal | N° Rol de la causa | Origen | Etapa procesal e instancia                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Montos comprometidos (*)<br>MUS\$ |
|----------|----------|--------------------|--------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|
|          |          |                    |        | (Proviene de la página anterior)<br>Con fecha 23/10/23 LATAM presentó un escrito al TDLC requiriendo nuevamente el rechazo de dichas medidas ahora solicitadas por CONADECUS. Con fecha 23 de octubre de 2023, se realizó una subasta pública por parte de la JAC respecto a trece frecuencias internacionales para la ruta Santiago - Lima, LATAM ganó diez de trece de estas rutas. Con fecha 24 de octubre de 2023 JetSmart solicita nuevamente que se dicte una medida cautelar referida al proceso de licitación pública de frecuencias aéreas en la ruta Santiago-Lima, licitación que ya se realizó. El 30 de octubre de 2023, LATAM presentó un escrito solicitando la desestimación de la nueva solicitud de medida cautelar de JetSmart. Con fecha 2 de noviembre de 2023 el TDLC desestimó las últimas solicitudes de CONADECUS y de JetSmart. Con fecha 5 de diciembre de 2023 se publicó en el diario oficial un aviso dando cuenta de la Consulta y que las partes con interés legítimo puedan participar, además se ofició a diferentes organismos. Con fecha 21 de diciembre de 2023 la FNE solicitó ser una parte interviniente en el proceso y pidió extender el plazo para aportar antecedentes. El TDLC aceptó la postergación, quedando como plazo para aportar antecedentes el 5 de febrero de 2024. El 1 de febrero de 2024, LATAM presentó un escrito al TDLC defendiendo su posición y brindando antecedentes sobre la consulta de JetSmart. Durante los meses de enero y febrero de 2024 también aportaron antecedentes la FNE, la JAC, el SERNAC, Sky Airline y CONADECUS. El 13/02/2024 la JAC presentó una solicitud de aclaración al TDLC, preguntando si podía llamar a licitación respecto de las frecuencias aéreas internacionales en la ruta Santiago–Lima cuya vigencia expira el año 2024. Con fecha 15/02/2024 LATAM presentó un escrito señalando que no había ninguna materia que aclarar y que la solicitud debía ser rechazada. Con fecha 15/02/2024 el TDLC falló en contra de lo requerido por la JAC, dado que no existían aspectos oscuros o dudosos que aclarar. Con fecha 25 de abril de 2024 se realizó la licitación por dos frecuencias Santiago-Lima, siendo ambas adjudicadas a JetSmart. LATAM acompañó al TDLC el acta de dicha licitación. Con fecha 19 de junio de 2024 LATAM acompañó informe económico y observaciones al informe presentado por JetSmart. Con fecha 19 de julio de 2024, la JAC, JetSmart, LATAM y Sky presentaron antecedentes adicionales. Con fecha 31 de julio de 2024 se realizó la Audiencia Pública en el TDLC, intervinieron la JAC, la FNE, JetSmart, CONADECUS y LATAM. Con fecha 18 de diciembre de 2024 el TDLC solicita a la FNE informar sobre el estado actual de la investigación Rol N° 2755-24 comentada en su aporte de antecedentes y a la JAC informar sobre el estado de tramitación de la consulta ciudadana relacionada a la modificación del reglamento de asignación de frecuencias. Con fecha 24 de diciembre de 2024 la FNE y la JAC presentaron sus respuestas. Con fecha 10 de enero de 2025 el TDLC rechaza la solicitud de JetSmart sobre el proceso no contencioso de 26 de septiembre de 2023, declarando que las bases de licitación no generan riesgos significativos que puedan infringir las disposiciones del Decreto Ley N° 211. Con fecha 24 de enero de 2025 JetSmart presentó un recurso de reclamación en contra de la sentencia del TDLC. Con fecha 29 de enero de 2025, el TDLC lo declaró admisible y lo envió a la Corte Suprema para su conocimiento y resolución. |                                   |





| <u>Sociedad</u>          | <u>Tribunal</u>                    | <u>N° Rol de la causa</u>           | <u>Origen</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <u>Etapas procesales e instancias</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Montos comprometidos (*)<br>MUS\$ |
|--------------------------|------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|
| TAM Linhas Aéreas S.A.   | União Federal                      | 10880.967612/2022-93                | Se trata de una solicitud de recuperación de crédito Cofins, del 1o trimestre de 2019 (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Defensa administrativa presentada. En espera de la resolución                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 9.615                             |
| TAM Linhas Aéreas S.A.   | Superior Tribunal de Justiça (STJ) | 0042711-61.2007.8.05.0001 (1449899) | Juicio que trata de contrato de representación mercantil firmado directo con la empresa Gm Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo Ltda. en que alega el cierre irregular del contrato, solicitando pagar indemnizaciones.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Esperando el procedimiento ante el Tribunal de Apelación. Se Realizó un acuerdo para el pago de MUS\$4.480 (R\$25.000.000,00). Se realizó el pago total del acuerdo.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | —                                 |
| TAM Linhas Aéreas S.A.   | UNIÃO FEDERAL                      | 1012674-80.2018.4.01.3400           | Acciones legales para que los asociados tengan derecho a cobrar aportes en la nómina a cobrar en base a las ventas brutas.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Acción interpuesta en 2018. Con fecha 01/2020, resolución favorable a la Sociedad para que el cobro de aportes se realice con base en los ingresos brutos. Recientemente la empresa tomó conocimiento que los Tribunales Superiores están dictando decisiones desfavorables para los contribuyentes. Así como los tribunales superiores han fallado de forma desfavorable al contribuyente con una decisión reciente. En diciembre/2023 se retiró el cargo                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | —                                 |
| LATAM Airlines Perú S.A. | Tribunal Fiscal                    | -                                   | Recurso de Apelación que será interpuesto dentro del plazo de ley contra la Resolución de Intendencia N° 4070140001797 notificada el 31 de diciembre de 2024, que declaró infundado el recurso de reclamación presentado por la Compañía. El 22.12.2022, fueron notificadas la Resolución de Determinación N° 0120030130232 y N° 0120030130245 así como la Resolución de Multa N° 0120020038314, notificadas el 22.12.2022 y la Resolución de Determinación N° 0120030130245 por concepto de disposición indirecta de renta no susceptible de posterior control tributario vinculado a los reparos efectuados a la determinación de la renta neta de tercera categoría del ejercicio 2015. | El 26 de enero de 2023 la Compañía interpuso recurso de reclamación contra dichas resoluciones de determinación y de multa emitidas por la SUNAT. Mediante Resolución de Intendencia N° 4070340000928 de fecha 19 de diciembre de 2023 la SUNAT declaró fundado el recurso de reclamación presentado por la Compañía y, en consecuencia, nulas las Resoluciones de Determinación N° 012-003-0130232 y N° 012-003-0130245 y la Resolución de Multa N° 012-002-0038314. El 04 de septiembre de 2024 mediante notificación del Resultado Complementario del Requerimiento N° 0122220002363, el área de fiscalización deja sin efecto el reparo relacionado al gasto de Mantenimiento Mayor por \$63MM aproximadamente, sin embargo, mantiene los demás reparos. Así las cosas, con fecha 16 de septiembre de 2024 fueron notificadas las Resoluciones de Determinación N° 0120030139681 y N° 0120030139682, así como la Resolución de Multa N° 0120020040024 por la infracción del numeral 1 del artículo 178° del Código Tributario. En ese sentido, el 23 de octubre de 2024 la Compañía presentó un recurso de reclamación contra las mencionadas resoluciones, el cual se tramitó bajo el Expediente de Reclamación N°4070340001599. Sin embargo, mediante la Resolución de Intendencia N° 4070140001797, notificada el 31 de diciembre de 2024, la SUNAT resolvió declarar infundado el recurso de reclamación presentado por la Compañía. En consecuencia, se presentará el recurso de apelación contra dicha resolución dentro del plazo de ley. | 122.953                           |



| <u>Sociedad</u>           | <u>Tribunal</u>               | <u>N° Rol de la causa</u> | <u>Origen</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | <u>Etapas procesales e instancia</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Montos comprometidos (*)<br>MUS\$ |
|---------------------------|-------------------------------|---------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|
| TAM Linhas Aéreas S.A     | União Federal                 | 10880-927.8<br>71/2023-62 | Solicitud de recuperación de crédito Cofins, del 1o trimestre de 2020 (proporcionalidad)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Defensa administrativa presentada. En espera de la resolución.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 11.059                            |
| TAM Linhas Aéreas         | União Federal                 | 19613.72051<br>9/2024-11  | El 7 de febrero de 2024, el Servicio de Impuestos Federales de Brasil emitió una liquidación fiscal contra TAM Linhas Aéreas (19613.720519/2024-11) por el monto de MUS\$47.104 (MR\$262.845) relacionados con ciertos créditos fiscales sobre “PIS COFINS” (Contribuciones Sociales Federales Gravadas sobre el Ingreso Bruto) durante el periodo 2019/2020.                                                                                                                                                                         | La empresa presentó una contestación administrativa impugnando el monto total de la liquidación tributaria. El 11 de septiembre de 2024 la empresa recibió la decisión parcial de la defensa presentada. La Empresa presentó recurso en segunda instancia y aguarda decisión en el recurso.                                                                                                                                                                                                                                    | 44.638                            |
| LATAM Airlines Group S.A. | 15° Juzgado Civil de Santiago | C-15990-202<br>4          | Demanda Colectiva interpuesta por la Corporación Nacional de Consumidores y Usuarios (CONADECUS) en contra de LATAM Airlines Group S.A., American Airlines Inc. y Delta Airlines Inc., por supuestas diversas infracciones a la Ley sobre Protección de los Derechos de los Consumidores con motivo de las cancelaciones de vuelos producidas con ocasión de una falla del antivirus CrowdStrike, solicitando la imposición de multas y la indemnización de perjuicios en defensa del interés colectivo o difuso de los consumidores. | LATAM ha contratado abogados especialistas para asumir su defensa. Con fecha 17 de septiembre de 2024 LATAM Airlines Group fue notificada de la demanda. Con fecha 27 de septiembre de 2024 LATAM presentó un recurso de reposición en contra de la resolución que declaró admisible la acción deducida por CONADECUS, el cual fue desestimado por el tribunal el 20 de noviembre de 2024. Con fecha 09 de diciembre de 2024 LATAM presentó el escrito de contestación de demanda. La cuantía por el momento es indeterminada. | —                                 |



| Sociedad              | Tribunal                                       | N° Rol de la causa                                                                                                                                                                       | Origen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Etapas procesales e instancia                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Montos comprometidos (*) MUS\$ |
|-----------------------|------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| LATAM Airlines Brasil | Tribunales de Justicia del Estado de Sao Paulo | Rol 1002928-30.2024.8.26.0659; Rol 1174718-13.2024.8.26.0100; Rol 1001368-42.2024.8.26.0695; Rol 0012257-66.2024.5.15.0004; Rol 1182239-09.2024.8.26.0100; Rol 1003874-02.2024.8.26.0659 | Demandas en contra de las empresas Voepass y LATAM Airlines Brasil por supuesta responsabilidad en procedimiento civil, presentadas por Luana dos Santos Bezerra Bounhe y otros; Aracy Ribeiro Moreira y otros; Naira Maria da Silva Gusson do Nascimento; Laura dos Reis Camilo y otra; y Silvia Nicole Dantas Costa Maia y otros; y demanda en contra de las mismas empresas por supuesta responsabilidad laboral presentada por Marcus Vinicius Ávila Santanna y otros. | En el proceso con Luana dos Santos Bezerra Bounhe y otros (Rol 1002928-30.2024.8.26.0659), el 19 de diciembre de 2024 las partes presentaron una solicitud de homologación del acuerdo celebrado extrajudicialmente. Los restantes 5 procesos se mantienen en tramitación. Todos estos litigios se encuentran bajo cobertura de seguro. | —                              |
| LATAM Airlines Brasil | União Federal                                  | 17459.720028/2024-67                                                                                                                                                                     | Notificación de Infracción mediante la cual se rechazaron amortizaciones de fondo de comercio (ágio), realizada en los años calendario 2019 y 2020, al calcular el Impuesto a la Renta Empresarial (IRPJ) y Contribución Social sobre las Ganancias (CSL).                                                                                                                                                                                                                 | Defensa administrativa presentada. En espera de la resolución.                                                                                                                                                                                                                                                                          | 20.653                         |

- Con el propósito de hacer frente a las eventuales obligaciones económicas que se deriven de los procesos judiciales vigentes al 31 de diciembre de 2024, ya sean de carácter civil, laboral o tributario, LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, ha constituido provisiones, las cuales se incluyen en rubro Otras provisiones no corrientes que se revelan en Nota 20.
- La Sociedad no ha revelado la probabilidad de éxito para cada contingencia individual para así no afectar negativamente la resolución de estas.

(\*) La Sociedad ha informado montos comprometidos sólo en aquellos juicios en los cuales ha sido posible efectuar una estimación fiable de sus efectos financieros y la posibilidad de cualquier reembolso, de acuerdo a lo establecido en el párrafo 86 de la NIC 37 Provisiones, Pasivos contingentes y Activos contingentes.



II. El siguiente cuadro contiene los procesos que durante el 2024 fueron cerrados o cambiaron a status remoto, de acuerdo a lo que se publicó en la nota de contingencias del correspondiente estado financiero:

| Sociedad                   | Tribunal                        | N° Rol de la causa | Origen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Etapas procesales e instancia                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Estado                                                                           |
|----------------------------|---------------------------------|--------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| LATAM Airlines Group S.A   | 22° Juzgado Civil de Santiago   | C-29.945-2016      | Con fecha 18 de enero de 2017, la Sociedad fue notificada de una demanda de responsabilidad civil por la sociedad Inversiones Ranco Tres S.A., representada por el señor Jorge Enrique Said Yarur, la cual fue interpuesta en contra de LATAM Airlines Group S.A., por supuesto incumplimiento de obligaciones contractuales derivadas del contrato de la sociedad, así como también en contra de los directores y ejecutivos Ramón Eblen Kadiz, Jorge Awad Mehech, Juan José Cueto Plaza, Enrique Cueto Plaza e Ignacio Cueto Plaza, por el supuesto incumplimiento de sus funciones como directores y ejecutivos principales de la Compañía y, adicionalmente, en el caso de Juan José Cueto Plaza, Enrique Cueto Plaza e Ignacio Cueto Plaza, por supuesto incumplimiento en cuanto controladores de obligaciones derivadas del contrato de la sociedad. LATAM ha contratado abogados especialistas para asumir su defensa. | Con fecha 22/03/2017 se procedió a contestar la demanda, presentando la contraria su réplica el 04/04/2017 y LATAM su réplica el 13/04/2017, concluyendo con este trámite la fase de discusión del juicio. Con fecha 02/05/2017 se realizó audiencia de conciliación, donde las partes no llegaron a acuerdo. Con fecha 12/05/2017 el Tribunal dictó el Auto de Prueba, resolución respecto de la cual interpusimos Recurso de Reposición por estar en desacuerdo con ciertos puntos de prueba, el cual fue parcialmente acogido por el Tribunal con fecha 27/06/2017, recibándose la causa a prueba y concluyendo el término probatorio con fecha 20/07/2017. Con fecha 01 de agosto de 2017 se presentaron nuestras observaciones a la prueba. Con fecha 13 de diciembre de 2017 fuimos notificados de la sentencia que rechazó completamente la demanda al no existir hechos imputables a LATAM. El 26 de diciembre de 2017 el demandante presentó recurso de apelación. Con fecha 23 de abril de 2019, la causa fue alegada ante la Corte de Apelaciones de Santiago, la cual con fecha 30 de abril de 2019 confirmó el fallo absolutorio del Tribunal de primera instancia, siendo condenada la contraparte en costas en ambas instancias. El día 18 de mayo de 2019, Inversiones Ranco Tres S.A. interpuso Recurso de casación en la forma y en el fondo respecto al fallo de la Corte de Apelaciones. Con fecha 29 de mayo de 2019, la Corte de Apelaciones tuvo por interpuestos ambos recursos. Con fecha 11/08/21 Inversiones Ranco Tres S.A. solicitó la suspensión de vista del Recurso, atendido el reconocimiento por parte del 2° Juzgado Civil de Santiago del procedimiento de reorganización extranjera conforme a la Ley N° 20.720, por todo el periodo que dure dicho procedimiento, solicitud que fue acogida por la Corte Suprema. En diciembre de 2022 LATAM solicitó el alzamiento de la suspensión, lo cual fue concedido el 17/02/2023. El 27 de abril de 2023 tuvieron lugar los alegatos ante la Corte Suprema. El 4 de agosto de 2023 la Corte Suprema rechazó los recursos de casación en el fondo y en la forma de Inversiones Ranco Tres S.A. quedando firme y ejecutoriada la resolución que rechaza la demanda. Se realizó la tasación de costas personales y procesales en favor de LATAM tanto por la Corte de Apelaciones como el Tribunal de primera instancia. Proceso cerrado | Revelado en los estados financieros consolidados de la Compañía a diciembre 2023 |
| Latam Airlines Ecuador S.A | Tribunal Distrital de lo Fiscal | 17509-2014-0088    | Fiscalización del Impuesto a la Renta 2006, en donde nos desconocieron gastos por combustible, tasas, entre otros, por no contar con los sustentos necesarios según lo indicado por la Administración.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Con fecha 06/08/2018 el Tribunal Distrital de lo contencioso tributario emitió la sentencia negando la solicitud de devolución por pago indebido. El 5 de septiembre se procedió a presentar el recurso de Casación en contra de la sentencia emitida por parte del Tribunal, estamos a la espera de la resolución por parte de los jueces de Casación. Al 31/12/18, los abogados han considerado que las probabilidades de recuperar este importe se han reducido al 30-40% debido a la presión de la del Ejecutivo sobre la Corte Nacional de Justicia y en general sobre la judicatura, para que los fallos no afecten a la caja fiscal; así como, al tratarse de diferencias que se basan por insuficiencia en la documentación soporte del gasto. Considerando el porcentaje de pérdida (mayor al 50%) se ha procedido al castigo contable de este recupero. A la presente fecha, la Sala Especializada de lo Contencioso Tributario de la Corte Nacional de Justicia ha resuelto mediante sentencia no aceptar el recurso de casación, por lo que la Compañía se encuentra analizando si realizar acciones adicionales o dar por cerrado el proceso. La empresa ha definido no seguir con el juicio.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Revelado en los estados financieros consolidados de la Compañía a marzo 2024     |



| <u>Sociedad</u>           | <u>Tribunal</u>                   | <u>N° Rol de la causa</u> | <u>Origen</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <u>Etapas procesales e instancia</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <u>Estado</u>                                                                |
|---------------------------|-----------------------------------|---------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|
| Latam Airlines Group S.A. | 25° Juzgado Civil de Santiago     | C-8903-2020               | Demanda Colectiva interpuesta por la Asociación de Consumidores y Usuarios (AGRECU) en contra de LATAM Airlines Group S.A. por supuestas infracciones a la Ley sobre Protección de los Derechos de los Consumidores con motivo de las cancelaciones de vuelos producidas con ocasión de la Pandemia del COVID-19, solicitando la nulidad de eventuales cláusulas abusivas y la indemnización de perjuicios en defensa del interés colectivo y difuso de los consumidores. LATAM ha contratado abogados especialistas para asumir su defensa. | Con fecha 07 de julio de 2020 fuimos notificados de la demanda. El 21/08/2020 presentamos nuestra Contestación. Con fecha 01/10/2020 se realizó la audiencia de conciliación donde arribamos a una Conciliación con AGRECU, la que fue aprobada por el Tribunal con fecha 05/10/2020. Con fecha 07/10/2020, el 25° Juzgado Civil certificó que la resolución que aprobó la conciliación se encontraba firme y ejecutoriada. El 04/10/2020 CONADECUS presentó un escrito haciéndose parte y oponiéndose al acuerdo, lo cual fue rechazado con fecha 05/10/2020. CONADECUS solicitó la corrección de oficio el 08/10/2020 y la nulidad de todo lo obrado el 22/10/2020, las cuales fueron rechazadas con costas los días 16/11/2020 y 20/11/2020 respectivamente. LATAM presentó informes dando cuenta de la implementación del acuerdo el 19/05/2021, el 19/11/2021 y el 19/05/2022, concluyendo así la obligación de informar la implementación del acuerdo. El 28/12/22 el Juzgado Civil ordenó el archivo del expediente. CONADECUS interpuso recursos de apelación en contra de estas resoluciones ante la Ilustrísima Corte de Apelaciones de Santiago, los cuales fueron acumulados bajo el número de ingreso 14.213-2020, cuyos alegatos tuvieron lugar el día 8 de marzo de 2023. Por sentencia de 8 de agosto de 2023, la Corte de Apelaciones rechazó con costas los recursos de apelación de CONADECUS. El 26 de agosto de 2023 CONADECUS dedujo recursos de casación en la forma y en el fondo en contra del fallo de la Corte de Apelaciones para que la Corte Suprema revirtiera la resolución. LATAM solicitó que se declaren inadmisibles dichos recursos por escrito de 13 de septiembre de 2023. El 30 de noviembre de 2023, la Corte Suprema declaró inadmisibles las peticiones de CONADECUS. El 7 de diciembre de 2023, LATAM solicitó a la Corte de Apelaciones que determinara las costas del procedimiento, las cuales deben ser asumidas por CONADECUS, tasándose las costas procesales el 19 diciembre de 2023 y regulándose las costas personales el 3 de enero de 2024. Actualmente se encuentra pendiente la determinación de las costas en primera instancia, la cual fue solicitada por LATAM el 20 de diciembre de 2023. CONADECUS actualmente no tiene peticiones en contra del acuerdo alcanzado entre LATAM y AGRECU. Proceso cerrado | Revelado en los estados financieros consolidados de la Compañía a marzo 2024 |
|                           |                                   |                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                              |
| LATAM Finance Limited     | Grand Court of the Cayman Islands | 0                         | Solicitud para un proceso de liquidación provisoria.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | El 26/05/20 LATAM Finance Limited presentó una solicitud de liquidación provisoria, amparada en el proceso de reorganización en los Estados Unidos de América de acuerdo a las normas establecidas en el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América, la que fue aceptada el 27/05/20 por la Grand Court of the Cayman Islands. El 28 de septiembre de 2020, LATAM Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación. El 9 de octubre de 2020, la Grand Court of Cayman Islands acepta la solicitud, prorrogando el estado de liquidación provisoria por un período de 6 meses. El 13 de mayo de 2021, LATAM Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación. El 18 de mayo de 2021, la Grand Court of Cayman Islands acepta la solicitud, prorrogando el estado de liquidación provisoria hasta el 9 de octubre de 2021. El 1 de diciembre de 2021, LATAM Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación, solicitud que fue aceptada por la Grand Court of Cayman Islands, prorrogando el estado de liquidación provisoria hasta el 9 de abril de 2022. El 22 de agosto de 2022, LATAM Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación, solicitud que fue aceptada por la Grand Court of Cayman Islands, prorrogando el estado de liquidación provisoria hasta el 9 de octubre de 2022. El 30 de septiembre de 2022, LATAM Finance Limited hace una solicitud para la validación de ciertas obligaciones para garantizar el financiamiento de salida del DIP y nuevos financiamientos DIP en relación a ciertos contratos de financiamiento celebrados por el Grupo LATAM. El 4 de octubre de 2022, la Grand Court of Cayman Islands aprueba dicha solicitud. Con fecha 23 de mayo de 2024 la Grand Court of Cayman Islands aprueba el retiro de la petición de liquidación provisoria solicitada el 8 de mayo de 2024 y se cancela el nombramiento de los liquidadores provisionales de LATAM Finance Limited, terminando así el estado de liquidación provisional de la sociedad en las Islas Caimán. Proceso cerrado                                                                                                                                                                                                                                                   | Revelado en los estados financieros consolidados de la Compañía a junio 2024 |

| <u>Sociedad</u>         | <u>Tribunal</u>                          | <u>N° Rol de la causa</u> | <u>Origen</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | <u>Etapa procesal e instancia</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | <u>Estado</u>                                                                |
|-------------------------|------------------------------------------|---------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|
| Peuco Finance Limited   | Grand Court of the Cayman Islands        | 0                         | Solicitud para un proceso de liquidación provisoria.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | El 26/05/20 Peuco Finance Limited presentó una solicitud de liquidación provisoria, amparada en el proceso de reorganización en los Estados Unidos de América de acuerdo a las normas establecidas en el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América, la que fue aceptada el 27/05/20 por la Grand Court of the Cayman Islands. El 28 de septiembre de 2020, Peuco Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación. El 9 de octubre de 2020, la Grand Court of Cayman Islands acepta la solicitud, prorrogando el estado de liquidación provisoria por un período de 6 meses. El 13 de mayo de 2021, Peuco Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación. El 18 de mayo de 2021, la Grand Court of Cayman Islands acepta la solicitud, prorrogando el estado de liquidación provisoria hasta el 9 de octubre de 2021. El 1 de diciembre de 2021, Peuco Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación, solicitud que fue aceptada por la Grand Court of Cayman Islands, prorrogando el estado de liquidación provisoria hasta el 9 de abril de 2022. El 22 de agosto de 2022, Peuco Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación, solicitud que fue aceptada por la Grand Court of Cayman Islands, prorrogando el estado de liquidación provisoria hasta el 9 de octubre de 2022. El 30 de septiembre de 2022, Peuco Finance Limited hace una solicitud para la validación de ciertas obligaciones para garantizar el financiamiento de salida del DIP y nuevos financiamientos DIP en relación a ciertos contratos de financiamiento celebrados por el Grupo LATAM. El 4 de octubre de 2022, la Grand Court of Cayman Islands aprueba dicha solicitud. Con fecha 23 de mayo de 2024 la Grand Court of Cayman Islands aprueba el retiro de la petición de liquidación provisoria solicitada el 8 de mayo de 2024 y se cancela el nombramiento de los liquidadores provisionales de Peuco Finance Limited, terminando así el estado de liquidación provisional de la sociedad en las Islas Caimán. Proceso cerrado | Revelado en los estados financieros consolidados de la Compañía a junio 2024 |
| Piquero Leasing Limited | Grand Court of the Cayman Islands        | 0                         | Solicitud para un proceso de liquidación provisoria.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | El 08/07/20 Piquero Leasing Limited presentó una solicitud de liquidación provisoria, amparada en el proceso de reorganización en los Estados Unidos de América de acuerdo a las normas establecidas en el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América, la que fue aceptada el 10/07/20 por la Grand Court of the Cayman Islands. El 28 de septiembre de 2020, Piquero Leasing Limited hace una solicitud para suspender la liquidación. El 9 de octubre de 2020, la Grand Court of Cayman Islands acepta la solicitud, prorrogando el estado de liquidación provisoria por un período de 6 meses. El 13 de mayo de 2021, Piquero Leasing Limited hace una solicitud para suspender la liquidación. El 18 de mayo de 2021, la Grand Court of Cayman Islands acepta la solicitud, prorrogando el estado de liquidación provisoria hasta el 9 de octubre de 2021. El 1 de diciembre de 2021, Piquero Leasing Limited hace una solicitud para suspender la liquidación, solicitud que fue aceptada por la Grand Court of Cayman Islands, prorrogando el estado de liquidación provisoria hasta el 9 de abril de 2022. El 22 de agosto de 2022, Piquero Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación, solicitud que fue aceptada por la Grand Court of Cayman Islands, prorrogando el estado de liquidación provisoria hasta el 9 de octubre de 2022 continuando el proceso. Con fecha 23 de mayo de 2024 la Grand Court of Cayman Islands aprueba el retiro de la petición de liquidación provisoria solicitada el 8 de mayo de 2024 y se cancela el nombramiento de los liquidadores provisionales de Piquero Leasing Limited, terminando así el estado de liquidación. Proceso cerrado                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Revelado en los estados financieros consolidados de la Compañía a junio 2024 |
| Tam Linhas Aéreas S.A.  | Secretaria da Receita Federal do Brasil. | 10880.722.355/2014-52     | El 19 de agosto 2014 el Servicio Federal de Impuestos emitió un aviso de Infracción al postular que los créditos de compensación de programa (PIS) y la Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social (COFINS) por parte de TAM no se encuentran directamente relacionados con la actividad de transporte aéreo. (caso relacionado con la tesis defendida por la empresa de proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS) | Fue presentada una impugnación en el ámbito administrativo el 17/09/2014. El 01/06/2016 fueron juzgados los autos en Primera Instancia, de manera parcialmente favorable, retirando la multa aislada anteriormente aplicada. Se presentó un recurso voluntario el 30/06/2016, el cual espera juicio de Conselho Administrativo de Recursos Fiscais. Con fecha 09/09/2016, el proceso fue enviado a la Segunda Turma, Cuarta Cámara de la Tercera Sección de Juzgamiento del Consejo Administrativo de Recursos Fiscales (CARF). Los Jugadores del CARF accedieron parcialmente al Apelación de la Empresa para cancelar parte de la deuda (la otra parte no apelamos). Hacienda Nacional presento Recurso Especial. En septiembre de 2019 el Tribunal (CSRF) rechazó el recurso de la Hacienda Nacional. Hacienda Nacional presentó una queja que fue negada por el tribunal. La empresa obtuvo una decisión favorable cancelando la deuda. Caso cerrado.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Revelado en los estados financieros consolidados de la Compañía a junio 2024 |





| <u>Sociedad</u>                                    | <u>Tribunal</u>                     | <u>N° Rol de la causa</u>            | <u>Origen</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <u>Etapas procesales e instancia</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | <u>Estado</u>                                                                     |
|----------------------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| TAM Linhas Aéreas S.A.                             | Tribunal del Trabajo de Brasília/DF | 0000038-25.2021.5.10.0017            | Acción civil pública interpuesta por el Sindicato Nacional de Aeronautas en la que se pretende condenar a la empresa por el concepto de pago de alimentos diarios en alerta.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Acción considerada favorable para TAM y cerrada.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Revelado en los estados financieros consolidados de la Compañía a junio 2024      |
| SNEA (Sindicato Nacional das empresas aeroviárias) | União Federal                       | 0012177-54.2016.4.01.3400            | Juicio demandado por TAM y SNEA para discutir sobre el aumento del 72% de los valores de TAT-ADR (Tarifa de Control de Aeródromo) y TAT-APP (Tarifa de Control de Aproximación) impuesto por el Departamento de Control de Espacio Aéreo ("DECEA").                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | El 30 de enero de 2024 SNEA obtuvo una decisión favorable del tribunal en la segunda instancia (TRF1), relacionada a su apelación. SNEA interpuso recurso de apelación (embargos de declaração/moción de aclaración) para aclarar puntos faltantes respecto de los depósitos judiciales. El 24 septiembre de 2024 LATAM Airlines Brasil obtuvo una decisión favorable que la autoriza a retirar el 100% de los depósitos de garantía, previa presentación del seguro. Atendida esta resolución la contingencia ha sido catalogada como remota, revirtiendo la empresa la provisión.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Revelado en los estados financieros consolidados de la Compañía a septiembre 2024 |
| LATAM Airlines Group S.A Sucursal Perú             | Tribunal Fiscal                     | 12511-2022                           | Recurso de Apelación presentado el 11-10-2022 contra la Resolución de Intendencia N° 4070140000100, el cual declaró infundada la reclamación interpuesta por la Compañía el 20-09-2022 contra las Resoluciones de Determinación por supuestas omisiones del Impuesto a la Renta correspondiente al periodo 2014 y multas asociadas por concepto de la infracción tipificada en el numeral 1 del artículo 178° del Código Tributario. Los principales reparos versan en el desconocimiento de SUNAT sobre la aplicación del artículo 8° del CDI entre Perú y Chile respecto a: i) Ingreso obtenido por el contrato de exclusividad del programa Latam Pass con el Banco de Crédito del Perú, ii) Ingreso de venta de millas a partners no aéreos y costo asociado (venta de millas del programa Latam Pass a empresas jurídicas). | El 29 de agosto de 2024 fue notificada la Resolución del Tribunal Fiscal N° 07706-4-2024 que declara revocar la R.I 4070140000100 en cuanto a los reparos del Impuesto a la Renta y los pagos a cuenta de IR por los ingresos de exclusividad con el Banco de Crédito del Perú y venta de millas a los partners no aéreos, así como proceder con el recálculo del saldo a favor y del crédito por pagos a cuenta. Cabe destacar que dicho recálculo no altera su utilización como crédito compensable y no tiene relación con los reparos dejados sin efecto. Sin perjuicio de ello, SUNAT tiene plazo para iniciar demanda contenciosa administrativa ante la Corte Superior de Justicia hasta el 29 de noviembre de 2024. Contingencia calificada como remota.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Revelado en los estados financieros consolidados de la Compañía a septiembre 2024 |
| LATAM Airlines Perú S.A.                           | Tribunal Fiscal                     | Expediente de Apelación N° 2545-2023 | Apelación contra la Resolución de Intendencia N° 4070140000253 que declaró fundada en parte la reclamación contra las Resoluciones de Determinación N° 0120030126112 a 0120030126123 y RM N° 0120020037412 a 0120020037423. Los reparos impugnados a través de los valores antes indicados corresponden a la base imponible del IGV por concepto del interlineal nacional (venta nacional doméstica).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Con fecha 16.09.2022 se presentó recurso de reclamación contra las resoluciones de determinación y de multa emitidas por SUNAT; siendo que, mediante la Resolución de Intendencia N° 4070140000253 declaró fundada en parte la reclamación interpuesta por la compañía y, además, (i) rectificó los Anexos N° 01, 04, 05 y 06 de las RD N° 0120030126112 a N° 0120030126123, (ii) el Anexo a las RM N° 0120020037412 a N° 0120020037423, (iii) el saldo a favor del IGV de los períodos tributarios de enero y julio de 2016 contenido en las RD N° 0120030126112 y 0120030126118; y, (iv) rectificó y prosiguió la cobranza de la deuda tributaria contenida en las RD N° 0120030126113 a 0120030126117 y 0120030126119 a 0120030126123 y las RM N° 0120020037412 a 0120020037423. Con fecha 11.01.2023 se interpuso recurso de apelación contra la referida resolución la cual ha sido resuelta y notificada el 10.04.24 mediante RTF 3149-9-2024, a través de la cual el Tribunal Fiscal ha decidido revocar la RI N° 4070140000253 y proceder a reliquidar el Impuesto. Con fecha 28 de junio de 2024 se emitió la Resolución de Intendencia N.º 4070150000505, a través de la cual, en estricto cumplimiento de lo ordenado por el Tribunal Fiscal en instancia administrativa, SUNAT ha dejado sin efecto los valores, concluyendo esta etapa administrativa, surtiendo efectos procesales desde el 1° de julio de 2024. Por otro lado, SUNAT no inició demanda contenciosa administrativa contra la RTF 3149-9-2024 ante la Corte Superior de Justicia, por tanto, el proceso ha concluido definitivamente. | Revelado en los estados financieros consolidados de la Compañía a septiembre 2024 |



III. Investigaciones gubernamentales.

1) Con fecha 06/04/2019, LATAM Airlines Group S.A. recibió una resolución emitida por la Fiscalía Nacional Económica (FNE) que da inicio a la investigación Rol N° 2530-19, sobre el programa de pasajero frecuente LATAM Pass. La última actividad en esta investigación corresponde a una solicitud de información recibida en mayo de 2019.

2) Con fecha 15/10/2019, LATAM Airlines Group S.A. recibió una resolución emitida por la Fiscalía Nacional Económica (“FNE”) que da inicio a la investigación Rol N° 2585-19, sobre el Acuerdo entre LATAM Airlines Group S.A. y Delta Air Lines, Inc (“Delta”). Con fecha 13/08/2021, la FNE, Delta y LATAM llegaron a un acuerdo extrajudicial que puso término a esta investigación. El 28/10/21 el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia aprobó el acuerdo extrajudicial alcanzado por LATAM y Delta con la FNE. La investigación se encuentra finalizada.

3) Con fecha 01/02/2018, LATAM Airlines Group S.A. recibió una resolución emitida por la Fiscalía Nacional Económica (FNE) que da inicio a la investigación Rol N° 2484-18, sobre el transporte de carga aérea. Con fecha 29 de agosto de 2023 la FNE decidió desacumular parte de los antecedentes de dicha investigación, creando un nuevo Rol N° 2729-23 relativo al transporte de carga efectuada mediante vuelos chárter en ruta Santiago-Isla de Pascua durante periodo de pandemia. Con fecha 28 de agosto de 2023 se recibió un oficio ordinario en virtud del cual la FNE solicita antecedentes adicionales a LATAM, cuya respuesta fue remitida el día 27 de septiembre de 2023. Con fecha 14 de octubre de 2024 se recibió un oficio ordinario en virtud del cual la FNE solicita antecedentes adicionales a LATAM, el cual fue respondido con fecha 4 de noviembre de 2024. La última actividad de la investigación Rol N° 2484-18 corresponde a un Oficio Ordinario de fecha 21 de noviembre de 2024, que fue respondido en dos partes: la primera el 6 de diciembre de 2024 y la segunda el 11 de diciembre de 2024.

4) Con fecha 12/08/2021, LATAM Airlines Group S.A. recibió una resolución emitida por la Fiscalía Nacional Económica (FNE) que da inicio a la investigación Rol N° 2669-21, sobre el cumplimiento de la condición VII de la resolución N° 37/2011 del TDLC relacionado con restricciones en ciertos acuerdos de código compartido. Con fecha 02 de octubre de 2023 la FNE decidió desacumular parte de los antecedentes de dicha investigación, dejando el Rol N° 2737-23 para lo relativo a los acuerdos de código compartido suscritos entre LATAM y Delta que LATAM solicitó modificar, y el Rol N° 2669-21 para el resto de los acuerdos de código compartido. En relación a la investigación con Rol N° 2737-23, con fecha 06/11/2023, la FNE y LATAM llegaron a un acuerdo extrajudicial a fin de permitir que se modifiquen ciertos acuerdos de código compartido entre LATAM y Delta. El 07/12/23 el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia aprobó el acuerdo extrajudicial alcanzado por LATAM y la FNE. Respecto a la investigación Rol N° 2669-21, con fecha 4 de marzo de 2024 se recibió un Oficio Ordinario en el cual la FNE solicita antecedentes adicionales a LATAM el cual fue respondido con fecha 15 de marzo de 2024. Con fecha 19 de abril de 2024 se recibió un Oficio Ordinario en el cual se la FNE solicita antecedentes adicionales a LATAM el cual fue respondido con fecha 02 de mayo de 2024. La última actividad de la investigación Rol N° 2669-21 corresponde a un Oficio Ordinario de fecha 11 de diciembre de 2024, que fue respondido en dos partes: la primera con fecha 26 de diciembre de 2024 y la segunda con fecha 08 de enero de 2025.

5) La autoridad de libre competencia envió un oficio [o requerimiento] a TAM Linhas Aéreas S.A. (LATAM Airlines Brasil) con el objetivo de obtener informaciones relacionadas a ciertos temas de precios, la que fue recibida por la empresa con fecha 27 de noviembre de 2023. El 29 de diciembre de 2023 el CADE envió una nueva carta a LATAM Airlines Brasil solicitando información más completa, a la que LATAM respondió en partes, el 16 de febrero de 2024, 11 de marzo de 2024, 22 de marzo de 2024 y 11 de junio de 2024. LATAM Airlines Brasil se encuentra cooperando con la autoridad y mantiene su compromiso con la transparencia y el cumplimiento de todas las normas y regulaciones aplicables.

6) La autoridad de libre competencia, reaccionando a un artículo de prensa, envió un oficio [o requerimiento] a TAM Linhas Aéreas S.A. (LATAM Airlines Brasil) con el objetivo de obtener informaciones relacionadas a la adquisición de otros tipos de aeronaves, la que fue recibida por la empresa con fecha 21 de marzo de 2024 y respondida oportunamente el 1 de abril de 2024. El CADE envió una nueva carta solicitando información adicional el 9 de julio, que fue contestada por LATAM Airlines Brasil el 25 de julio de 2024. LATAM Airlines Brasil se encuentra cooperando con la autoridad y mantiene su compromiso con la transparencia y el cumplimiento de todas las normas y regulaciones aplicables.

7) Autoridades de consumidor de Brasil enviaron durante agosto y septiembre de 2024 tres oficios a LATAM Airlines Brasil con el objetivo de obtener informaciones relacionadas al accidente de vuelo que afectó a la empresa Voepass y con la cual LATAM Airlines Brasil mantiene un acuerdo de código compartido, respondiendo la empresa en tiempo y forma los citados oficios. La Secretaría Nacional del Consumidor decidió archivar el procedimiento debido a la suficiencia de las respuestas presentadas por la compañía. Aún están en curso los procedimientos ante el Instituto de Defensa del Consumidor del Estado de Paraná (PROCON PR) y del Estado de São Paulo (PROCON SP). LATAM Airlines Brasil recibió asimismo un oficio de parte del Ministerio Público (Fiscalía) con fecha 12 de agosto de 2024, el

que fue respondido por la empresa el día 27 de agosto. El 05 de septiembre de 2024 la Fiscalía emitió una decisión para separar el procedimiento en tres temas específicos: (1) asuntos de seguridad, en las cuales LATAM Airlines Brasil no es parte; (2) asuntos de consumidores, con dos manifestaciones presentadas.; y (3) asuntos indemnizatorios, el cual será cerrado debido al Programa de reparación (PR 2283).

IV. Resultado Unidad de Investigación CMF

Con fecha 19 de diciembre de 2024, mediante resolución exenta N° 12095 la Comisión para el Mercado Financiero (CMF), informó a LATAM Airlines Group S.A., la aplicación de Censura, como resultado del proceso de investigación iniciado en agosto de ese año por retraso de sólo 9 horas con 38 minutos respecto a los plazos previstos en la Norma de Carácter General (NCG) 30 emitida por el ente regulador para la remisión del archivo XBRL de los estados financieros correspondientes al tercer trimestre 2020, fecha en la cual la Compañía se encontraba en su proceso de reorganización bajo el Capítulo 11, producto de la pandemia.



NOTA 31 - COMPROMISOS

(a) Compromisos por préstamos obtenidos

En relación con ciertos contratos comprometidos por la Compañía para el financiamiento de los aviones Boeing 777 garantizados por el Export - Import Bank de los Estados Unidos de América, se han establecido límites para algunos indicadores financieros de LATAM Airlines Group S.A. en base consolidada. Bajo cualquier circunstancia, el incumplimiento de estos límites, no genera la aceleración del préstamo.

La Compañía y sus filiales no tienen contratos de crédito que indiquen límites a algunos indicadores financieros de la Compañía o de las filiales, con excepción de los que se detallan a continuación:

Con fecha 15 de julio de 2024, LATAM Airlines Group S.A., actuando a través de su sucursal domiciliada en Florida, modificó, aumentó y extendió la nueva línea de crédito rotativa ("Exit RCF") de 2022 desde MMUS\$500 a MMUS\$750 con un consorcio de nueve bancos liderado por JP Morgan Chase Bank, N.A. Al 31 de diciembre de 2024, esta línea de crédito no está girada y se encuentra totalmente disponible. Además, LATAM Airlines Group S.A., junto con Professional Airline Services Inc., una sociedad de Florida y filial de propiedad absoluta de LATAM Airlines Group S.A., emitió (i) el 12 de octubre de 2022, según fue modificado el 3 de noviembre de 2022, un préstamo a cinco años ("Term Loan B") por MMUS\$1.100 (el 15 de octubre de 2024, dicho préstamo fue pagado en su totalidad), (ii) el 18 de octubre de 2022, bonos senior garantizados al 13,375% con vencimiento en 2027 ("Bonos 2027") por un capital total de MMUS\$450, (el 15 de octubre de 2024, dicho préstamo fue pagado en su totalidad) y (iii) el 18 de octubre de 2022, bonos senior garantizados al 13,375% con vencimiento en 2029 ("Bonos 2029", junto con los Bonos 2027, los "Bonos") por un capital total de MMUS\$700. El Exit RCF, el Term Loan B y los Bonos (en conjunto, el “Financiamiento de Salida”) comparten la misma garantía de intangibles compuesta principalmente por el negocio de FFP (Programa de fidelización LATAM Pass), el negocio de carga, ciertos slots, gates y rutas y la propiedad intelectual y las marcas de LATAM. El Financiamiento de Salida contiene ciertas cláusulas que limitan nuestra capacidad y la de nuestras filiales para, entre otras cosas, realizar ciertos tipos de pagos restringidos, incurrir en deudas o gravámenes, fusionarse o consolidarse con otros, enajenar activos, realizar determinadas operaciones con filiales, realizar ciertas actividades empresariales o efectuar ciertas inversiones. Adicionalmente, los acuerdos incluyen una restricción de liquidez mínima, que nos exige mantener un nivel mínimo de liquidez, medida a nivel consolidado de la Compañía (LATAM Airlines Group S.A.), de MMUS\$750.

El 15 de julio de 2024, LATAM Airlines Group S.A., actuando a través de su sucursal de Florida, modificó, aumentó y extendió la línea de crédito rotativa ("RCF") de 2016 con un consorcio de 9 instituciones financieras liderado por Citibank, N.A., garantizado por aeronaves, motores y repuestos por un monto total comprometido desde MMUS\$600 a MMUS\$800. El RCF incluye restricciones de liquidez mínima medidas a nivel consolidado de la Compañía (con un nivel mínimo de MMUS\$750) y medidas individualmente para LATAM Airlines Group S.A. y TAM Linhas Aéreas S.A. en conjunto (con un nivel mínimo de MMUS\$400). El cumplimiento de estas restricciones es un pre-requisito para poder utilizar la línea; en caso de estar utilizada, el cumplimiento de dichas restricciones debe ser comunicado periódicamente, y el incumplimiento puede gatillar una aceleración del préstamo. Al 31 de diciembre de 2024, esta línea de crédito no está girada y se encuentra totalmente disponible.

El 3 de noviembre de 2022, LATAM Airlines Group S.A., actuando a través de su sucursal de Florida, suscribió un préstamo a cuatro años ("Spare Engine Facility") con, entre otras instituciones, Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, actuando a través de su sucursal de Nueva York, como agente del préstamo, garantizado por motores de repuesto por un importe principal de MMUS\$275. Al 4 de noviembre de 2024, este crédito fue totalmente repagado. El préstamo incluía restricciones de liquidez mínima medida a nivel consolidado de la Compañía (con un nivel mínimo de MMUS\$750) y medido individualmente para LATAM Airlines Group S.A. y TAM Linhas Aéreas S.A. (con un nivel mínimo de MMUS\$400 en conjunto).

El 15 de octubre de 2024, LATAM Airlines Group S.A., recibió los fondos de su emisión de bonos garantizados al 7,875% con vencimiento en 2030 ("Bonos 2030", junto con los Bonos 2029, los "Bonos") por un capital total de MMUS\$1.400. El Exit RCF y los Bonos comparten la misma garantía de intangibles compuesta principalmente por el negocio de FFP (Programa de fidelización LATAM Pass), el negocio de carga, ciertos slots, gates y rutas y la propiedad intelectual y las marcas de LATAM. Adicionalmente, los acuerdos incluyen una restricción de liquidez mínima, que nos exige mantener un nivel mínimo de liquidez, medida a nivel consolidado de la Compañía (LATAM Airlines Group S.A.), de MMUS\$750. Los fondos recibidos fueron utilizados para repagar el Term Loan B y parte del Bono 2027.

El 4 de noviembre de 2024, LATAM Airlines Group S.A., actuando a través de su sucursal de Florida, suscribió una nueva línea de crédito rotativa, compuesta por motores de repuesto ("Spare Engine Facility"), a cuatro años con, entre otras instituciones, Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, como agente del préstamo, por un importe total de

MMUS\$300, de los cuales se giraron MMUS\$275 el mismo día, quedando otros MMUS\$25 a disposición de la compañía cuando sea requerido. El préstamo incluía restricciones de liquidez mínima medida a nivel consolidado de la Compañía (con un nivel mínimo de MMUS\$750) y medido individualmente para LATAM Airlines Group S.A. y TAM Linhas Aéreas S.A. (con un nivel mínimo de MMUS\$400 en conjunto). Los fondos recibidos fueron utilizados para pagar la totalidad del financiamiento de motores anterior. Finalmente, dicha emisión fue ligada a sostenibilidad (“Sustainability-Linked”), lo que implica comprometernos a una reducción en la intensidad de emisiones de CO2 desde marzo de 2025 hasta el vencimiento de la línea. El cumplimiento o no cumplimiento de dichas metas, en ningún caso implica la aceleración del crédito, sino que entrega un premio o castigo respectivamente sobre la tasa de interés.

Al 31 de diciembre de 2024, la Compañía cumple con las restricciones mencionadas de liquidez mínima.

b) Otros compromisos

Al 31 de diciembre de 2024, la Sociedad mantiene vigentes cartas de crédito, boletas de garantía y pólizas de seguro de garantía, según el siguiente detalle:

| Acreeedor Garantía                                                                                                                                                 | Nombre deudor                                             | Cantidad | Tipo             | Monto MUS\$ | Fecha de liberación |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|----------|------------------|-------------|---------------------|
| SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE ADUANAS Y DE ADMINISTRACION TRIBUTARIA                                                                                                | LATAM Airlines Perú S.A.                                  | 50       | Carta de Crédito | 217.753     | 5 ene 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        | Póliza de Seguro | 48.483      | 20 abr 2025         |
| ISOCELES                                                                                                                                                           | LATAM Airlines Group S.A.                                 | 1        | Carta de Crédito | 41.000      | 1 dic 2025          |
| UNIÃO FEDERAL - PGFN                                                                                                                                               | TAM Linhas Aereas S.A. / ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A. | 21       | Póliza de Seguro | 170.588     | 14 abr 2025         |
| TRIBUNAL DEJUSTIÇADOESTADODABAHIA                                                                                                                                  | TAM Linhas Aereas S.A.                                    | 1        | Póliza de Seguro | 5.216       | 27 jun 2029         |
| VARA DAS EXECUÇÕES FISCAIS ESTADUAIS DE SÃO PAULO - FORO DAS EXECUÇÕES FISCAIS DE SÃO PAULO                                                                        | TAM Linhas Aereas S.A.                                    | 2        | Póliza de Seguro | 9.460       | 4 mar 2025          |
| AMERICAN ALTERNATIVE INS. CO. C/O ROANOKE INS. GROUP INC                                                                                                           | LATAM Airlines Group S.A.                                 | 23       | Carta de Crédito | 7.457       | 1 feb 2025          |
| TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO                                                                                                                         | ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A.                          | 2        | Póliza de Seguro | 6.040       | 31 dic 2999         |
| BBVA                                                                                                                                                               | LATAM Airlines Group S.A.                                 | 1        | Carta de Crédito | 3.800       | 23 ene 2025         |
| 1º VARA DE EXECUÇÕES FISCAIS E DE CRIMES CONTRA A ORDEM TRIB DA COM DE FORTALEZA                                                                                   | TAM Linhas Aereas S.A.                                    | 1        | Póliza de Seguro | 2.816       | 31 dic 2999         |
| ARQUITETURA DE PROTEÇÃO E DEFESA DO CONSUMIDOR DO ESTADO DO RJ                                                                                                     | TAM Linhas Aereas S.A.                                    | 1        | Carta de Crédito | 1.148       | 31 dic 2999         |
| 13ª VARA FEDERAL DA SEÇÃO JUDICIÁRIA DO DISTRITO FEDERAL/DF                                                                                                        | TAM Linhas Aereas S.A.                                    | 1        | Carta de Crédito | 1.780       | 31 dic 2999         |
| 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        | Póliza de Seguro | 1.627       | 29 may 2025         |
| JFK INTERNATIONAL AIR TERMINAL LLC                                                                                                                                 | LATAM Airlines Group S.A.                                 | 1        | Carta de Crédito | 2.300       | 27 ene 2025         |
| METROPOLITAN DADE CONTY (MIAMI - DADE AVIATION DEPARTMENT)                                                                                                         | LATAM Airlines Group S.A.                                 | 5        | Carta de Crédito | 3.649       | 13 mar 2025         |
| SOCIEDAD CONCESIONARIA NUEVO PUDAHUEL S.A.                                                                                                                         | LATAM Airlines Group S.A.                                 | 19       | Carta de Crédito | 2.599       | 27 mar 2025         |
| FUNDACAO DE PROTECAO E DEFESA DO CONSUMIDOR PROCON                                                                                                                 | TAM Linhas Aereas S.A.                                    | 11       | Póliza de Seguro | 19.214      | 17 nov 2025         |
| BOND SAFEGUARD INSURANCE COMPANY                                                                                                                                   | TAM Linhas Aereas S.A.                                    | 1        | Póliza de Seguro | 2.700       | 20 jul 2025         |
| LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.                                                                                                                                       | LATAM Airlines Group S.A.                                 | 20       | Carta de Crédito | 4.295       | 12 feb 2025         |



| Acreeedor Garantía                                                                                     | Nombre deudor             | Cantidad | Tipo             | Monto MUS\$ | Fecha de liberación |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|----------|------------------|-------------|---------------------|
| 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        | Póliza de Seguro | 1.240       | 31 dic 1999         |
| MUNICIPIO DO RIO DE JANEIRO                                                                            | TAM Linhas Aereas S.A.    | 2        | Póliza de Seguro | 1.472       | 31 dic 1999         |
| AENA AEROPUERTOS S.A                                                                                   | LATAM Airlines Group S.A. | 3        | Carta de Crédito | 2.412       | 15 nov 2025         |
| CORPAC S.A.                                                                                            | LATAM Airlines Perú S.A.  | 22       | Carta de Crédito | 4.623       | 29 ene 2025         |
| CITY OF LOS ANGELES, DEPARTMENT OF AIRPORTS                                                            | LATAM Airlines Group S.A. | 7        | Carta de Crédito | 1.810       | 6 feb 2025          |
| Total                                                                                                  |                           |          |                  | 563.482     |                     |

Las cartas de crédito relacionadas con activos por derecho de uso se incluyen en Nota 16 Propiedades, plantas y equipos letra (d) Información adicional Propiedades, plantas y equipos, en numeral (i) Propiedades, plantas y equipos entregados en garantía.

NOTA 32 - TRANSACCIONES CON PARTES RELACIONADAS

(a) A continuación, se detallan las transacciones con partes relacionadas:

| RUT          | Nombre                                   | Naturaleza de relación | País de origen | Naturaleza de transacciones          | Moneda o unidad de ajuste | Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de |            |
|--------------|------------------------------------------|------------------------|----------------|--------------------------------------|---------------------------|-----------------------------------------------------|------------|
|              |                                          |                        |                |                                      |                           | 2024 MUS\$                                          | 2023 MUS\$ |
| 96.810.370-9 | Inversiones Costa Verde S.A.             | Director Relacionado   | Chile          | Venta de pasajes                     | CLP                       | 142                                                 | 124        |
| 78.180.506-1 | Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA.     | Director Relacionado   | Chile          | Dividendos                           | CLP                       | (2)                                                 | —          |
| 76.183.853-9 | Costa Verde Inversiones Financieras S.A. | Director Relacionado   | Chile          | Venta de pasajes                     | CLP                       | 16                                                  | —          |
|              |                                          |                        |                | Dividendos                           | CLP                       | (1.904)                                             | —          |
| 81.062.300-4 | Costa Verde Aeronáutica S.A.             | Accionista             | Chile          | Dividendos                           | CLP                       | (6.870)                                             | —          |
| Extranjera   | Inversora Aeronáutica Argentina S.A.     | Director Relacionado   | Argentina      | Arriendos de inmuebles recibidos     | ARS                       | (5)                                                 | (59)       |
|              |                                          |                        |                | Recuperación de gastos               | ARS                       | —                                                   | 3          |
| Extranjera   | Qatar Airways                            | Accionista Indirecto   | Qatar          | Servicios recibidos interlineal      | US\$                      | (22.863)                                            | (22.107)   |
|              |                                          |                        |                | Servicios prestados interlineal      | US\$                      | 32.092                                              | 31.020     |
|              |                                          |                        |                | Servicios recibidos handling         | US\$                      | (88)                                                | (252)      |
|              |                                          |                        |                | Servicios prestados handling         | US\$                      | 1.058                                               | —          |
|              |                                          |                        |                | Servicios recibidos millas           | US\$                      | (10.103)                                            | (4.657)    |
|              |                                          |                        |                | Servicios prestados millas           | US\$                      | 2.783                                               | 1.683      |
|              |                                          |                        |                | Dividendos                           | US\$                      | (17.512)                                            | —          |
|              |                                          |                        |                | Servicios prestados/ recibidos otros | US\$                      | 776                                                 | 1.424      |
|              |                                          |                        |                | Servicios recibidos interlineal      | US\$                      | (319.499)                                           | (144.239)  |
|              |                                          |                        |                | Servicios prestados interlineal      | US\$                      | 213.153                                             | 127.145    |
|              |                                          |                        |                | Servicios recibidos millas           | US\$                      | (15.795)                                            | (11.069)   |
|              |                                          |                        |                | Servicios prestados millas           | US\$                      | 8.335                                               | 7.328      |
| Extranjera   | Delta Air Lines, Inc.                    | Accionista             | Estados Unidos | Servicios prestados mantenimiento    | US\$                      | 995                                                 | —          |
|              |                                          |                        |                | Servicios recibidos Handling         | US\$                      | (7.058)                                             | (3.657)    |
|              |                                          |                        |                | Joint venture                        | US\$                      | (10.000)                                            | (10.000)   |
|              |                                          |                        |                | Arriendos de inmuebles prestados     | US\$                      | 155                                                 | 86         |
|              |                                          |                        |                | Dividendos                           | US\$                      | (17.535)                                            | —          |
|              |                                          |                        |                | Servicios prestados salón VIP        | US\$                      | 1.756                                               | 640        |
|              |                                          |                        |                | Servicios prestados/ recibidos otros | US\$                      | (22)                                                | 344        |
|              |                                          |                        |                |                                      |                           |                                                     |            |
|              |                                          |                        |                |                                      |                           |                                                     |            |
|              |                                          |                        |                |                                      |                           |                                                     |            |
|              |                                          |                        |                |                                      |                           |                                                     |            |
|              |                                          |                        |                |                                      |                           |                                                     |            |

Los saldos correspondientes a Cuentas por cobrar y cuentas por pagar a entidades relacionadas están revelados en Nota 9.

Las transacciones entre partes relacionadas se han realizado en condiciones de mercado y debidamente informadas.





(b)      Compensaciones al Directorio y Ejecutivos Principales

A continuación, se desglosa la información sobre compensaciones de Directores y de Ejecutivos Principales, para lo cual se consideran los cargos de estructura organizacional interna de Vicepresidente, Gerentes Generales y Directores.

|                            | Por los ejercicios terminados<br>al 31 de diciembre de |        |
|----------------------------|--------------------------------------------------------|--------|
|                            | 2024                                                   | 2023   |
|                            | MUS\$                                                  | MUS\$  |
| Remuneraciones             | 12.354                                                 | 12.815 |
| Dieta de directores        | 1.786                                                  | 1.429  |
| Beneficios no monetarios   | 423                                                    | 606    |
| Beneficios a corto plazo   | 17.483                                                 | 13.604 |
| Beneficios por terminación | 1.341                                                  | 59     |
| Total                      | 33.387                                                 | 28.513 |

Conforme lo instruye la legislación vigente, la Junta Ordinaria de Accionista de fecha 20 de abril del 2023, acordó la cuantía de las remuneraciones anuales del Directorio para el periodo que va desde esa fecha hasta la celebración de la próxima Junta Ordinaria de Accionistas a celebrarse dentro del primer cuatrimestre del 2024. En este contexto, se aprobó además de la remuneración base, por concepto de remuneración adicional para cada miembro del Directorio, una cantidad incremental de acuerdo con los siguientes criterios:

(a)      Por el primer año desde su designación, esto es hasta el 15 de noviembre de 2023, siempre que el Director sirva de manera continua en su cargo, cada Director tendrá derecho a recibir una cantidad adicional a la remuneración base, equivalente a 9.226.234 unidades de remuneración o “URAs”.

(b)      Por el segundo año desde su designación, esto es por el período comprendido desde el término del primer aniversario desde su designación y hasta el 15 de noviembre del 2024, cumpliendo igual condición que lo mencionado de manera anterior y aprobada por la Junta Ordinaria del primer cuatrimestre 2024, cada Director tendrá derecho a recibir otra cantidad adicional equivalente a 9.226.234 URAs.

(c)      Asimismo, cada Director que pase a formar parte del Comité de Directores, también recibirá por concepto de remuneración adicional una cantidad variable, equivalente a un tercio (1/3) adicional calculado sobre la remuneración incremental que al respectivo miembro del Comité le corresponda como Director de conformidad con lo acordado por la Junta Ordinaria de Accionistas.

Para efectos de su pago, el valor de cada URAs se considerará por vía referencial equivalente al precio de una acción de la Sociedad. En consecuencia, las URAs serán pagadas al precio promedio ponderado de las transacciones bursátiles de las acciones de la Sociedad durante el periodo de 10 días hábiles anterior a la fecha que se hagan efectivas (“Precio Promedio Ponderado”). Para efectos del cálculo del Precio Promedio Ponderado, se considerarán las transacciones en las bolsas de valores nacionales, así como también en aquellas bolsas extranjeras reconocidas a nivel nacional en las que puedan eventualmente volver a listarse los American Depositary Shares de LATAM.

Los montos pagados por este concepto, conforme a lo anterior, son:

|                           | Pagadas durante el ejercicio |       |
|---------------------------|------------------------------|-------|
|                           | 2024                         | 2023  |
|                           | MUS\$                        | MUS\$ |
| URAs Directores           | 763                          | 481   |
| URAs Comité de Directores | 85                           | 53    |
| Total                     | 848                          | 534   |

NOTA 33 - PAGOS BASADOS EN ACCIONES

(a)      Plan de compensaciones LP3 (2020- 2023)

La Sociedad implementó un programa para un grupo de ejecutivos, que duró hasta marzo de 2023, con un periodo de exigibilidad entre octubre de 2020 y marzo de 2023, en donde el porcentaje de cobro, era anual y acumulativo. La metodología era una asignación, de cantidad de unidades, en donde se ponía una meta del valor de la acción.

El bono se activaba, si se cumplía el objetivo del precio de la acción definida en cada año. En caso que el bono se acumulara hasta el último año, el bono total se duplicaba (en caso que el precio de la acción se haya activado).

Este Plan de compensaciones finalmente no se ejecutó debido a que el precio de la acción exigible para su cobro estaba bajo el objetivo inicial.

(b)      CIP (Corporate Incentive Plan)

Como se indicó en la Nota 22, en el contexto de la salida del Procedimiento Capítulo 11, la Compañía implementó un programa de retención de talento de los empleados de la Compañía el cual se encuentra dividido en tres categorías. La primera de ellas (i.e., Empleados No Ejecutivos) simplemente contempla pagos garantizados en dinero a los respectivos empleados en fechas determinadas dependiendo del país donde está contratado el empleado. Por otra parte, las restantes dos categorías (i.e., Ejecutivos No Parte del GEM y Ejecutivos GEM) contemplaron el otorgamiento de Unidades sintéticas de remuneración (las “Unidades”) que por vía referencial, se consideran como equivalentes al precio de una acción de LATAM Airlines Group S.A. y en consecuencia, en caso que ellas se hagan efectivas, otorgan al trabajador el derecho a recibir el pago en dinero que resulte de multiplicar el número de Unidades que se hagan efectivas por el valor por acción de LATAM Airlines Group S.A. que se deba considerar conforme al CIP.

A continuación, mayores detalles de estas dos categorías.

Ejecutivos No Parte del GEM

El primer subprograma aplica a los ejecutivos senior no parte del GEM (Global Executive Meeting - Gerentes Senior, Gerentes, Subgerentes). En este contexto, este programa contempla dos bonos distintos: (1) un bono de retención, consistente en el monto en dinero resultante de Unidades que son asignadas al respectivo empleado, haciéndose efectivas estas Unidades en un 20% al mes 15 y en un 80% al mes 24, en cada caso, contados desde la fecha de salida del Procedimiento Capítulo 11 (i.e., el 3 de noviembre de 2022) (la “Fecha de Salida”). Este es en consecuencia, un pago garantizado para estos empleados; y (2) un bono asociado al rendimiento definido en base al cumplimiento de ciertos indicadores financieros de LATAM Airlines Group S.A. y sus Filiales, que se encuentra reflejado en la nota 19(b), haciéndose efectivo en un 20% al mes 15 y en un 80% al mes 24, en cada caso, desde la Fecha de Salida. En consecuencia, este es un pago eventual que sólo se hace efectivo en caso que se cumplan dichos indicadores.

Ejecutivos GEM

Aplica a los altos ejecutivos de la Compañía que forman parte del GEM (CEO y empleados cuya descripción de cargos es de “vicepresidentes” o “directores”). Los empleados que participan de este programa pueden optar a recibir pagos en dinero efectivo por concepto de Unidades. Estas Unidades son las siguientes:

1.      “RSUs” (Retention Shares Units): Esto es, Unidades asociadas a la permanencia del empleado en la Compañía, y en consecuencia, están asociadas al transcurso del tiempo. En su totalidad, el CIP contempla hasta 3.107.603.293 RSUs las cuales se hacen efectivas por parcialidades en los términos que se indican a continuación.

Como regla general, las RSUs serán elegibles para hacerse efectivas a razón de un tercio en cada una de las siguientes fechas: mes 24, mes 36 y mes 42, en cada caso, contado desde la Fecha de Salida. Lo anterior, sujeto que haya ocurrido un evento gatillante relacionado con el volumen de transacciones de valores emitidos por LATAM Airlines Group S.A. en los términos contemplados en el CIP (en adelante, un “VTE” – Volume Triggering Event). El número de RSUs que efectivamente se haga efectivo estará determinado en función de los recursos netos acumulados a consecuencia de un VTE en la respectiva fecha de determinación (en adelante, este ajuste será referido como el “Factor Pro Rata”).

Sin perjuicio de lo anterior, el CIP contempla también un “Vesting Mínimo Garantizado” conforme al cual, el porcentaje de RSUs que se indica a continuación se hará efectivo en cada fecha que se indica, incluso en caso de no

haber ocurrido un VTE. Lo anterior, neto de las RSUs que eventualmente puedan haberse hecho efectivas con anterioridad.

| Vesting Mínimo Garantizado de RSUs |                                               |
|------------------------------------|-----------------------------------------------|
|                                    | Porcentaje de Unidades que se hacen efectivas |
| Mes 30 desde Fecha de Salida       | 20%                                           |
| Mes 42 desde Fecha de Salida       | 30%                                           |
| Mes 60 desde Fecha de Salida       | 50%                                           |

2. “PSUs” (Performance Shares Units): Esto es, Unidades asociadas tanto a la permanencia del empleado en la Compañía como al rendimiento de LATAM Airlines Group S.A. medido en función del precio de la acción. En consecuencia, al igual que las RSUs, estas Unidades están asociadas al transcurso del tiempo. Sin embargo, las PSUs consideran también el valor de mercado de la acción de LATAM Airlines Group S.A. considerando un mercado líquido. Con todo, en tanto no exista dicho mercado líquido, el precio de la acción será determinado en función de transacciones representativas. En su totalidad, el CIP contempla hasta 4.251.780.158 PSUs las cuales se hacen efectivas por parcialidades en los términos que se indican a continuación.

Como regla general, las PSUs serán elegibles para hacerse efectivas a razón de un tercio en cada una de las siguientes fechas: mes 24, mes 36 y mes 42, en cada caso, contado desde la Fecha de Salida. Lo anterior, sujeto a que (i) haya ocurrido un VTE; y (ii) que el cuociente (en adelante, el “Cuociente Precio Neto/Precio ERO” (EQUITY RIGHTS OFFERING)) entre el precio neto de las ventas originadas en un VTE, dividido por el precio por acción al que fueron colocadas las acciones emitidas en virtud del aumento de capital acordado en Junta Extraordinaria de Accionistas de LATAM Airlines Group S.A. de fecha 5 de julio de 2022 (esto es, US\$0,01083865799), sea superior a 150%. El número de PSUs que efectivamente se haga efectivo estará determinado en función del Fator Pro Rata y el Cuociente Precio Neto/ Precio ERO).

De lo expuesto fluye que las PSUs constituyen un pago eventual y no garantizado.

Adicionalmente, algunos de los Ejecutivos GEM tendrán también derecho a recibir un pago fijo y garantizado en dinero (“MPP” – Management Protection Plan) en determinadas fechas conforme al Plan, a razón de un 33% en el mes 18 contado desde la Fecha de Salida, un 34% en el mes 24 desde la Fecha de Salida, y un 33% en el mes 30 desde la Fecha de Salida. Por otro lado, aquellos empleados que puedan optar a este MPP, podrán optar también a un número limitado de RSUs adicionales (“MPP Based RSUs”). En su totalidad, el CIP contempla 1.438.926.658 MPP Based RSUs. Como regla general, las MPP Based RSUs serán elegibles para hacerse efectivas en los mismo términos y condiciones que las RSUs; en el entendido, sin embargo, que ellas serán elegibles para hacerse efectivas a razón de un tercio en cada una de las siguientes fechas: mes 18, mes 24 y mes 30, en cada caso, contado desde la Fecha de Salida.

En todos los casos, los respectivos empleados deben haberse mantenido como tales en la Compañía a la correspondiente fecha de devengo para optar a recibir estos beneficios.

Dadas las características de este programa, se ha registrado de acuerdo a lo establecido en la NIIF 2 “Pagos basados en acciones” y ha sido considerado como un “cash settlement award” y, por tanto, registrado al valor justo como un pasivo que forma parte de los rubros Cuentas por pagar comerciales, otras cuentas por pagar y Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes, el cual es actualizado a la fecha de cierre de cada estado financiero con efecto en resultado del período clasificado en la línea “Gastos de administración” del Estado de Resultados Consolidado por función.

El valor justo ha sido determinado sobre la base del valor actual y de la mejor estimación del valor futuro de la acción de la Sociedad, multiplicado por el número de unidades bases otorgadas. Dicha estimación fue realizada en base al Plan de Negocios de la compañía y sus principales indicadores como EBITDAR, deuda neta ajustada.

El movimiento de las unidades asignadas al 31 de diciembre de 2023 y al 31 de diciembre de 2024 es el siguiente:

|                            | Saldos<br>iniciales al<br>01.01.2023 | Asignadas<br>durante el<br>período | Otorgadas<br>(vesting) | Ejercidas<br>durante el<br>período | Anuladas /<br>Canceladas<br>durante el<br>período | Saldos finales<br>al 31 de<br>diciembre de<br>2023 |
|----------------------------|--------------------------------------|------------------------------------|------------------------|------------------------------------|---------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| RSU - Retención            | —                                    | 3.107.603.293                      | —                      | —                                  | (121.146.360)                                     | 2.986.456.933                                      |
| PSU - Rendimiento          | —                                    | 4.251.780.158                      | —                      | —                                  | (242.192.091)                                     | 4.009.588.067                                      |
| MPP BASED RSU - Protección | —                                    | 1.438.926.658                      | —                      | —                                  | (192.047.245)                                     | 1.246.879.413                                      |
| Total                      | —                                    | 8.798.310.109                      | —                      | —                                  | (555.385.696)                                     | 8.242.924.413                                      |

|                            | Saldos<br>iniciales al<br>01.01.2024 | Asignadas<br>durante el<br>período | Otorgadas<br>(vesting) | Ejercidas<br>durante el<br>período | Anuladas /<br>Canceladas<br>durante el<br>período | Saldos finales<br>al 31 de<br>diciembre de<br>2024 |
|----------------------------|--------------------------------------|------------------------------------|------------------------|------------------------------------|---------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| RSU - Retención            | 2.986.456.933                        | 35.468.268                         | —                      | (692.032.415)                      | (91.282.871)                                      | 2.238.609.915                                      |
| PSU - Rendimiento          | 4.009.588.067                        | 42.034.943                         | —                      | —                                  | (89.352.930)                                      | 3.962.270.080                                      |
| MPP BASED RSU - Protección | 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                                      |





NOTA 34 - ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO

(a) La Sociedad ha realizado transacciones no monetarias relacionadas principalmente con arrendamientos financieros y pasivos por arrendamiento, los cuales se encuentran descritos en la Nota 18 Otros pasivos financieros.

(b) Otras entradas (salidas) de efectivo:

|                                                                                    | Por los ejercicios terminados<br>al 31 de diciembre de |                 |
|------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|-----------------|
|                                                                                    | 2024                                                   | 2023            |
|                                                                                    | MUS\$                                                  | MUS\$           |
| Fondos de anticipos restringidos                                                   | —                                                      | 20.572          |
| Comisiones bancarias, impuestos pagados y otros                                    | (3.355)                                                | (2.173)         |
| Impuestos sobre transacciones financieras                                          | (10.563)                                               | (6.803)         |
| Garantías                                                                          | 73.074                                                 | 4.406           |
| Depósitos judiciales                                                               | 54.356                                                 | (16.349)        |
| Derivados de combustible y moneda                                                  | 31.853                                                 | 30.413          |
| Garantías márgenes de derivados                                                    | 10.902                                                 | (2.559)         |
| Pagos de primas de derivados                                                       | (43.902)                                               | (47.853)        |
| Recupero seguro                                                                    | 9.788                                                  | —               |
| Total Otras entradas (salidas) Flujo de operación                                  | <u>122.153</u>                                         | <u>(20.346)</u> |
| Recuperos de créditos y depósitos de garantías por la venta de aeronaves recibidos | 34.469                                                 | 48.258          |
| Recupero seguro                                                                    | —                                                      | 11.000          |
| Total Otras entradas (salidas) Flujo de inversión                                  | <u>34.469</u>                                          | <u>59.258</u>   |
| Derivados de tasas de interés                                                      | 1.456                                                  | 15.934          |
| Impuestos sobre transacciones financieras                                          | —                                                      | (4.529)         |
| Otros recuperos                                                                    | 510                                                    | —               |
| Costos asociados a financiamiento                                                  | (64.146)                                               | —               |
| Retenciones de impuestos                                                           | (11.689)                                               | —               |
| Total Otras entradas (salidas) Flujo de financiación                               | <u>(73.869)</u>                                        | <u>11.405</u>   |

(c) Dividendos:

|                                          | Por los periodos terminados<br>al 31 de diciembre de |       |
|------------------------------------------|------------------------------------------------------|-------|
|                                          | 2024                                                 | 2023  |
|                                          | MUS\$                                                | MUS\$ |
| Latam Airlines Group S.A.                | (174.549)                                            | —     |
| Transportes Aéreos del Mercosur S.A. (*) | <u>(289)</u>                                         | —     |
| Total Dividendos pagados                 | <u>(174.838)</u>                                     | —     |

(\*) Dividendos pagados a accionistas minoritarios.

(d) Reconciliación de pasivos provenientes de actividades de financiación:

| Obligaciones con instituciones financieras       | Saldo al 31 de diciembre de 2023 | Flujos    |             |              |              | Movimientos                        | Saldo al 31 de diciembre de 2024 |
|--------------------------------------------------|----------------------------------|-----------|-------------|--------------|--------------|------------------------------------|----------------------------------|
|                                                  |                                  | Obtención | Pago        |              | Otros flujos | no flujo Interés devengado y otros |                                  |
|                                                  |                                  |           | Capital (*) | Capital (**) |              |                                    |                                  |
|                                                  | MUS\$                            | MUS\$     | MUS\$       | MUS\$        | MUS\$        | MUS\$                              | MUS\$                            |
| Préstamos bancarios                              | 1.029.434                        | —         | (1.089.000) | (167.026)    | —            | 226.592                            | —                                |
| Obligaciones garantizadas                        | 303.922                          | 99.000    | (28.938)    | (19.908)     | —            | 19.967                             | 374.043                          |
| Otras obligaciones garantizadas                  | 430.350                          | 272.112   | (330.870)   | (39.066)     | —            | 42.225                             | 374.751                          |
| Obligaciones con el público                      | 1.302.838                        | 1.378.948 | (450.000)   | (156.862)    | (10.870)     | 175.249                            | 2.239.303                        |
| Arrendamientos financieros                       | 901.546                          | —         | (105.734)   | (46.596)     | —            | 50.557                             | 799.773                          |
| Otros préstamos                                  | 104                              | —         | —           | —            | —            | (104)                              | —                                |
| Pasivos por arrendamientos                       | 2.967.994                        | —         | (344.038)   | (288.176)    | —            | 1.026.801                          | 3.362.581                        |
| Total Obligaciones con instituciones financieras | 6.936.188                        | 1.750.060 | (2.348.580) | (717.634)    | (10.870)     | 1.541.287                          | 7.150.451                        |

| Obligaciones con instituciones financieras       | Saldo al 31 de diciembre de 2022 | Flujos    |             |              | Movimientos no flujo      |                   | Saldo al 31 de diciembre de 2023 |
|--------------------------------------------------|----------------------------------|-----------|-------------|--------------|---------------------------|-------------------|----------------------------------|
|                                                  |                                  | Obtención | Pago        |              | Interés devengado y otros | Reclasificaciones |                                  |
|                                                  |                                  |           | Capital (*) | Capital (**) |                           |                   |                                  |
|                                                  | MUS\$                            | MUS\$     | MUS\$       | MUS\$        | MUS\$                     | MUS\$             | MUS\$                            |
| Préstamos bancarios                              | 1.385.995                        | —         | (81.952)    | (153.791)    | 189.272                   | (310.090)         | 1.029.434                        |
| Obligaciones garantizadas                        | 325.061                          | —         | (19.726)    | (20.309)     | 20.686                    | (1.790)           | 303.922                          |
| Otras obligaciones garantizadas                  | 474.304                          | —         | (56.519)    | (42.283)     | 43.037                    | 11.811            | 430.350                          |
| Obligaciones con el público                      | 1.289.799                        | —         | —           | (155.655)    | 168.694                   | —                 | 1.302.838                        |
| Arrendamientos financieros                       | 1.088.239                        | —         | (183.374)   | (48.272)     | 58.076                    | (13.123)          | 901.546                          |
| Otros préstamos                                  | 2.028                            | —         | (434)       | —            | (70)                      | (1.420)           | 104                              |
| Pasivos por arrendamientos                       | 2.216.454                        | —         | (225.358)   | (173.924)    | 1.150.822                 | —                 | 2.967.994                        |
| Total Obligaciones con instituciones financieras | 6.781.880                        | —         | (567.363)   | (594.234)    | 1.630.517                 | (314.612)         | 6.936.188                        |

(\*) Durante el ejercicio 2024 la Compañía obtuvo MUS\$1.750.060 importes procedentes de préstamos de largo plazo. (Para el ejercicio 2023, la Compañía no obtuvo financiamiento)

(\*\*) Al 31 de diciembre de 2024 bajo flujos por actividades de financiación se presentan los reembolsos de préstamos por MUS\$2.004.542 y pagos de pasivos por arrendamientos por MUS\$344.038 (MUS\$342.005 y MUS\$225.358, respectivamente al 31 de diciembre de 2023).

A continuación, se detallan obtenciones (pagos) de flujos relacionados al financiamiento:

| Flujo de                                            | Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de |                    |                  |                               |                  |                  |
|-----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|--------------------|------------------|-------------------------------|------------------|------------------|
|                                                     | 2024                                                |                    |                  | 2023                          |                  |                  |
|                                                     | Obtención<br>Capital<br>MUS\$                       | Pagos              |                  | Obtención<br>Capital<br>MUS\$ | Pagos            |                  |
|                                                     |                                                     | Capital            | Interés          |                               | Capital          | Interés          |
|                                                     | MUS\$                                               | MUS\$              | MUS\$            | MUS\$                         | MUS\$            | MUS\$            |
| Financiamiento de aeronaves                         | 99.000                                              | (198.774)          | (69.249)         | —                             | (251.388)        | (76.497)         |
| Pasivos por arrendamientos                          | —                                                   | (344.038)          | (288.176)        | —                             | (225.358)        | (173.924)        |
| Financiamiento no relacionado a<br>aeronaves        | 1.651.060                                           | (1.805.768)        | (360.209)        | —                             | (90.617)         | (343.813)        |
| Total Obligaciones con instituciones<br>financieras | <u>1.750.060</u>                                    | <u>(2.348.580)</u> | <u>(717.634)</u> | <u>—</u>                      | <u>(567.363)</u> | <u>(594.234)</u> |



(e) Anticipos de aeronaves y motores

Corresponde a flujos de efectivo asociados a compras de aeronaves y motores, los cuales se incluyen en el estado de flujo de efectivo consolidado, en el rubro de Compras de propiedades, plantas y equipos.

|                         | Por los ejercicios terminados al |           |
|-------------------------|----------------------------------|-----------|
|                         | 31 de diciembre                  |           |
|                         | 2024                             | 2023      |
|                         | MUS\$                            | MUS\$     |
| Aumentos (pagos)        | (219.010)                        | (142.782) |
| Recuperos               | 34.379                           | 215.362   |
| Total flujo de efectivo | (184.631)                        | 72.580    |

(f) Adiciones de propiedades plantas y equipos e intangibles

|                                            | Por los ejercicios terminados al |         |
|--------------------------------------------|----------------------------------|---------|
|                                            | 31 de diciembre de               |         |
|                                            | 2024                             | 2023    |
|                                            | MUS\$                            | MUS\$   |
| Flujos de efectivo utilizados en           |                                  |         |
| Compras de Propiedades, plantas y equipos: | 1.325.463                        | 795.787 |
| Adiciones asociados a mantenimiento        | 358.475                          | 337.126 |
| Otras adiciones                            | 966.988                          | 458.661 |
| Compras de activos intangibles             | 94.412                           | 68.052  |
| Otras adiciones                            | 94.412                           | 68.052  |

(g) El efecto neto de la aplicación de hiperinflación en el estado flujo de efectivo consolidado corresponde a:

|                                                                                           | Por los ejercicios terminados al |          |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|----------|
|                                                                                           | 31 de diciembre de               |          |
|                                                                                           | 2024                             | 2023     |
|                                                                                           | MUS\$                            | MUS\$    |
| Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación          | 6.256                            | (47.569) |
| Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión          | 819                              | 3.661    |
| Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo | (7.075)                          | 43.908   |
| Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo                      | —                                | —        |

(h) Activaciones de mantenimiento arrendado

Los pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios incluyen el valor pagado asociado a las activaciones de mantenimiento arrendado por MUS\$246.429 (MUS\$294.549 al 31 de diciembre de 2023).

NOTA 35 - MEDIOAMBIENTE

LATAM Airlines Group S.A tiene un compromiso con el desarrollo sostenible buscando generar valor social, económico y ambiental para los países donde opera y para todos sus stakeholders. La empresa gestiona los temas socio-ambientales a nivel corporativo, centralizado en la Dirección de Asuntos Corporativos y Sostenibilidad. La compañía tiene el compromiso de monitorear y mitigar su impacto al medio ambiente en todas sus operaciones terrestres y aéreas, siendo un actor clave en la solución y búsqueda de alternativas para los desafíos de la compañía y de su entorno.

Las principales funciones de la Dirección de Asuntos Corporativos y Sostenibilidad en temas de medioambiente, en conjunto con las diversas áreas de la compañía, es velar por mantener el cumplimiento legal ambiental en todos los países donde está presente, implementar y mantener un sistema de gestión ambiental corporativo, usar de forma eficiente los recursos no renovables como el combustible de los aviones, implementar medidas para la valorización y desvío de residuos de relleno sanitario, y desarrollar programas y acciones que le permitan reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero, buscando generar beneficios ambientales, sociales y económicos para la compañía y los países donde opera.

La estrategia de sostenibilidad de LATAM lanzada en el año 2021 se fundamenta en 4 frentes de acción: Sistema de Gestión Ambiental, Cambio Climático, Economía Circular y Valor Compartido. Con estos pilares, la compañía busca generar valor social, ambiental y económico para la sociedad y la compañía, anticipándose a riesgos propios de los desafíos en sostenibilidad que plantea el escenario actual y futuro.

A continuación, se presentan los aspectos abordados en cada pilar de la estrategia:

Gestión Ambiental

Para resguardar el cumplimiento normativo ambiental de las distintas normativas aplicables a las operaciones de LATAM group, la compañía ha fortalecido el funcionamiento de su sistema de gestión ambiental, convirtiéndolo en una herramienta preventiva que permite responder de forma ágil y planificada a un contexto interno y externo dinámico en materias regulatorias, permitiéndole adoptar las buenas prácticas de la industria y mejorar su desempeño ambiental.

En octubre del 2024 se obtuvo la recertificación del SGA en la filial de Miami - Estados Unidos, en la norma internacional ISO 14.001:2015, con alcance a los servicios de transporte aéreo de carga y mantenimiento de sus aeronaves incluido ORG (actividades corporativas y administrativas); GRH (Actividades Terrestres); MNT (Actividades de mantenimiento); CGO (Actividades de Carga y Almacén); y SEC (Actividades de seguridad, protección y medio ambiente).

Gestión del Cambio Climático

Con el objetivo de gestionar su huella de carbono y contribuir a la protección de ecosistemas estratégicos de la región, LATAM busca avanzar en su hoja de ruta hacia emisiones netas cero de manera sostenible con el entorno, las comunidades y el negocio, para esto, fundamenta su estrategia en los siguientes frentes de acción:

Operación eficiente: con la implementación de LATAM Fuel Efficiency, programa corporativo de uso eficiente de combustible y que considera iniciativas en todas las áreas de la compañía que tienen impacto sobre el consumo de combustible.

Combustibles alternativos sostenibles (SAF): dada la importancia de los SAF para combatir el cambio climático a largo plazo, LATAM está trabajando para la generación de condiciones habilitantes en la región que permitan el desarrollo de SAF. Para esto co-financió, junto a Airbus, un estudio independiente desarrollado por el Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT), que busca generar recomendaciones para la implementación de políticas públicas que contribuyan a la descarbonización de la industria. El Grupo se ha enfocado en explorar oportunidades en Brasil y Colombia, que cuentan con una reconocida y larga experiencia en biocombustibles; y Chile, país con alto potencial de desarrollo en hidrógeno verde.

Nuevas Tecnologías: La renovación de flota por aviones de última generación contribuye a la reducción de emisiones, pues según datos del fabricante, los aviones de última generación consumen entre un 20 y 25% menos de combustible en comparación a los de familias anteriores.

Compensación de emisiones: LATAM ha asumido un compromiso integral con el medioambiente y ha establecido alianzas estratégicas que le permitirán no sólo adquirir créditos de carbono para sus necesidades de compensación,



entendida como una medida complementaria, si no que además le permite contribuir a la conservación de ecosistemas estratégicos en la región.

Con los frentes anteriores, El Grupo se enfoca en la reducción de emisiones de alcance 1, esto es reducir la cantidad de emisiones de dióxido de carbono por cada pasajero/tonelada transportada, privilegiando la reducción sobre la compensación.

Durante el 2024, LATAM anunció su primer financiamiento vinculado a la sostenibilidad, suscribiendo un crédito por USD\$300 millones, bajo el cual puede recibir ajustes de precios en función de su rendimiento con respecto a la intensidad de las emisiones de carbono de las operaciones, medida como toneladas de emisiones de CO2 / ingresos por tonelada-kilómetro (RTK).

Economía Circular

LATAM ha trazado su hoja de ruta impulsando la economía circular desde el diseño de sus materiales y procesos, hasta la reducción y valorización de sus residuos, contemplando acciones diferenciadas según el tipo de operación y material.

A cierre de 2024 LATAM logró la eliminación del 97% de plásticos de un solo uso de su operación, equivalente a más de 1.738 toneladas. El 3% restante corresponde a elementos no reemplazados por restricciones legales, sanitarias u operacionales.

Adicionalmente, se desarrolló una evaluación del potencial de valorización en las principales operaciones de Santiago (Chile), Sao Carlos (Brasil) y Bogotá (Colombia), para estimar el límite técnico de valorización de residuos y continuó fortaleciendo los sistemas de gestión de residuos de Chile y Brasil.

Sólo en el Lounge del aeropuerto de Santiago de Chile, se produjeron 455 toneladas en un año, y LATAM llegó a reciclar el 76%, lo que incluye el compostaje de cáscaras de naranja, alimentos no consumidos por pasajeros y restos orgánicos de las cocinas, entre otros.

En cuanto al programa Recicla tu Viaje presente en los vuelos domésticos de nuestra red, ampliamos el alcance de reciclaje, incluyendo el tetrapak en Chile y Brasil. Con esto, el grupo LATAM logró reciclar más de 280 toneladas de residuos de nuestra operación de vuelo. Esta cifra agrupa el reciclaje de botellas de plástico PET de aguas y bebidas gaseosas en BR, CL, CO, EC y PE y tetrapak de las cajas de jugos y lácteos utilizados en vuelos domésticos en Brasil y Chile, un avance de 64% sobre el 2023. Además por segundo año consecutivo recibimos el premio al Servicio a Bordo Sostenible de la revista Onboard Hospitality por el programa “Recicla Sua Viagem” en Brasil (114 ton de botellas PET en 2023).

En nuestro servicio a bordo, reducimos significativamente el desperdicio de alimentos frescos mediante la implementación de inteligencia artificial. Este sistema nos ayuda a predecir con mayor precisión la cantidad de comida que debemos cargar en cada vuelo, evitando así el exceso de catering. Desde la implementación, se ha reducido en más del 60% este exceso, evitando el desperdicio de más de 200.000 servicios de comida fresca.

En cuanto a nuestras operaciones de carga en Chile, se sumó este año la implementación de pallets rojos de plástico de alta densidad. Estos pallets reemplazan los pallets de madera tradicional y de plástico convencional mejorando la eficiencia operativa debido a su mayor durabilidad.

Finalmente, el programa Segundo Vuelo Perú, fue premiado por Corresponsables en España. Segundo Vuelo, programa presente en Chile, Brasil, Perú, Colombia, Ecuador y Paraguay, colabora con comunidades locales, quienes reciben uniformes descartados de LATAM para transformarlos en nuevos productos. Esta iniciativa no sólo reduce el impacto ambiental de los desechos textiles sino que contribuye al desarrollo sostenible de las comunidades, la creación de empleo y el consumo responsable.

Valor Compartido

En creación de valor compartido destaca el programa Avión Solidario, creado en 2011 y con el cual LATAM pone a disposición de la sociedad su estructura, conectividad y capacidad de transporte de pasajeros y de carga de manera gratuita para dar soporte a necesidades de la región. El programa actúa en tres ámbitos:

Avión Solidario Salud: Nos ponemos a disposición de la comunidad como puente aéreo para dar soporte a diversas necesidades de salud de la región. Enfocados principalmente en transporte de pacientes, profesionales de la salud e insumos médicos.

Avión Solidario medio ambiente: Se ofrece el transporte de flora y fauna para su conservación, así como también el traslado de científicos e integrantes de fundaciones ambientales que viajan para resguardar los ecosistemas de la región. Asimismo, se brinda soporte con el traslado de residuos de islas al continente en Latinoamérica.

Avión Solidario catástrofes naturales: Se facilita el transporte de ayuda humanitaria en respuesta a inundaciones, incendios, terremotos, tsunamis, aluviones y erupciones volcánicas.

En el 2024 se trabajó de la mano con cerca de 50 organizaciones de Sudamérica, lo que permitió transportar a 4877 pasajeros y 744 toneladas de carga humanitaria.

Finalmente, como parte de la búsqueda de fortalecimiento del programa, se incorporó el desarrollo de una metodología para medir el impacto social y ambiental del programa (Social Return of Investment).

Evaluación de Sostenibilidad Corporativa (CSA) de S&P Global

A nivel mundial, LATAM es la quinta aerolínea con mejor desempeño en sostenibilidad según la evaluación de sostenibilidad corporativa (CSA) de S&P Global de diciembre del 2024, la agencia de calificación de riesgos internacional que mide las prácticas ambientales, sociales y de gobierno corporativo de las empresas.

Lo anterior nos permitió, después de cinco años, volver a ser incluidos en el Dow Jones Sustainability Index en el listado de Chile y en el MILA Pacific Alliance, que distingue a compañías de Chile, Colombia y Perú.

NOTA 36 - HECHOS POSTERIORES A LA FECHA DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

Con posterioridad al 31 de diciembre de 2024 y hasta la fecha de emisión de estos estados financieros, no se tiene conocimiento de otros hechos de carácter financiero o de otra índole, que afecten en forma significativa los saldos o interpretación de los mismos.

Los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales al 31 de diciembre de 2024, han sido aprobados en Sesión Extraordinaria de Directorio del 30 de enero de 2025.



# FILIALES Y COLIGADAS

NCG 519: 6.5.1 SUBSIDIARIAS Y ASOCIADAS

Durante el último ejercicio, LATAM tuvo relaciones comerciales con sus subsidiarias en lo que respecta a flota y prestaciones de servicios, los que se proyecta que mantendrían durante el 2025.

Los actos y contratos celebrados entre LATAM y sus filiales y los resultados obtenidos se detallan en los Estados Financieros, entre los cuales destacan:

**Technical Training LATAM S.A.:** durante este ejercicio, Technical Training LATAM S.A. prestó servicios de capacitación técnica a LATAM y sus subsidiarias.- LAN Cargo S.A. y filiales: LAN Cargo S.A. y sus filiales prestaron servicios a LATAM relativos a arrendamiento de aviones, transporte de carga, arrendamiento de tripulación y otros contratos de prestación de servicio. Por su parte, LATAM prestó servicios a LAN Cargo S.A. y sus filiales relativos a arrendamiento de aviones, arrendamiento de bienes muebles, y otros servicios.

**Inversiones LAN S.A.:** LATAM e Inversiones LAN S.A. celebraron contratos de arrendamiento de inmuebles.

**LAN Pax Group y filiales:** LAN Pax Group S.A. y sus filiales prestaron servicios a LATAM relativos a arrendamiento de aviones, mantenimiento y otros servicios. Por su parte, LATAM prestó servicios a LAN

Pax Group S.A. y sus filiales relativos a arrendamiento de aviones, mantenimiento, distribución y otros servicios.

**LATAM Airlines Perú S.A.:** LATAM Airlines Perú S.A. prestó servicios a LATAM relativos al mantenimiento en línea y handling de pasajeros en Perú. Por su parte, LATAM prestó servicios a LATAM Airlines Perú S.A. relativos a arrendamiento de aviones, mantenimiento de aeronaves y otros.

**TAM S.A. y filiales:** TAM S.A. y sus filiales celebraron contratos con LATAM relativos al arrendamiento de aviones y motores, y otros contratos de prestación.

**LATAM Travel S.R.L.:** LATAM Travel S.R.L. prestó servicios de operador de tours a LATAM.





LATAM Airlines Group S.A.

Nombre: LATAM Airlines Group S.A.

RUT: 89.862.200-2

**Constitución:** Se constituye como sociedad de responsabilidad limitada bajo la razón social “Línea Aérea Nacional-Chile Limitada”, por escritura pública de fecha 30 de diciembre de 1983, otorgada en la Notaría de Eduardo Avello Arellano, habiéndose inscrito un extracto de ella en el Registro de Comercio de Santiago a fojas 20.341 número 11.248 del año 1983 y publicado en el Diario Oficial del día 31 de diciembre de 1983.

Por escritura pública de fecha 20 de agosto de 1985, otorgada en la Notaría de Santiago de don Miguel Garay Figueroa, la sociedad se transforma en una sociedad anónima, bajo el nombre de Línea Aérea Nacional Chile S.A., la que por expresa disposición de la Ley número 18.400, tiene la calidad de continuadora legal de la empresa pública del Estado creada en el año 1929 bajo el nombre de Línea Aérea Nacional de Chile, en lo relativo a las concesiones aeronáuticas y de radio comunicaciones, derechos de tráfico y otras concesiones administrativas.

Posteriormente, por escritura pública de fecha 24 de noviembre de 1986, otorgada en la Notaría de Santiago de don Mario Baros González, la sociedad modifica su razón social a “Línea Aérea Nacional-Chile S.A.”.

Luego, por escritura pública de fecha 15 de mayo de 1998, otorgada en la Notaría de Santiago de don Eduardo Pinto Peralta, se modifica la razón social de la sociedad a “Lan Chile S.A.”.

La Junta Extraordinaria de Accionistas de LAN Chile S.A. de 23 de julio de 2004 acordó cambiar el nombre de la compañía a “LAN Airlines S.A.” El acta de la Junta Extraordinaria de Accionistas fue reducida a escritura pública con fecha 28 de julio de 2004, en la Notaría de Santiago de don Iván Torrealba Acevedo. Un extracto de dicha escritura fue inscrito en el Registro de Comercio de Santiago a fojas 25.128 número 18.764 correspondiente al año 2004 y se publicó en el Diario Oficial de 21 de agosto de 2004. La fecha efectiva del cambio de razón social fue el 8 de septiembre de 2004.

La Junta Extraordinaria de Accionistas de LAN Airlines S.A. de 21 de diciembre de 2011 acordó cambiar el nombre de la compañía a “LATAM Airlines Group S.A.” Un extracto de la escritura a la que se redujo el Acta de dicha Junta fue inscrito en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces a fojas 4.238 número 2.921 correspondiente al año 2012 y se publicó en el Diario Oficial de 14 de enero de 2012. La fecha efectiva del cambio de nombre fue el 22 de junio de 2012.

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

**Dirección registro:** Presidente Riesco 5711, comuna de Las Condes, Santiago, Chile.

*Nota: los Estados Financieros de las filiales se presentan en este informe de forma resumida. Los antecedentes completos se encuentran a disposición del público en las oficinas de LATAM y en la Superintendencia de Valores y Seguros (SVS).*

TAM S.A. y filiales

Nombre: TAM S.A.

**Constitución:** Sociedad Anónima constituida en Brasil en 1997.

**Objeto:** Participar en calidad de accionista en otras sociedades, especialmente en empresas que exploten servicios de transporte aéreo regular de ámbito nacional e internacional y otras actividades conexas, relacionadas o complementarias al transporte aéreo regular.

**Dirección registro:** Rua Ática, 673, andar 6, sala 61, Jardim Brasil. São Paulo, Brasil.

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$4.861.810

**Resultado del ejercicio:** MUS\$673.327

**Participación 2024:** 100%

**Variación año/año (a/a):** 0,0%

**% sobre activos de la matriz:** 9,91471%

**Presidente del Directorio:** Jerome Paul Jacques Cadier

**Directores:** Jerome Paul Jacques Cadier (Director Presidente y Director sin designación específica); Bruno Macarenco Alessio (Director Financiero); y Jefferson Cestari (Director sin designación específica).

SOCIEDADES FILIALES DE TAM S.A.

TAM Linhas Aéreas S.A. y filiales

Nombre: TAM Linhas Aéreas S.A.

**Constitución:** Sociedad Anónima constituida en Brasil en 1988.

**Objeto:**

**a.** La explotación de los servicios de transporte aéreo regular de pasajeros, cargas o maletas, de conformidad con la legislación vigente.

**b.** Explotación de actividades complementarias de servicios de transporte aéreo por transporte de pasajeros, cargas y maletas.

**c.** Prestación de servicios de mantenimiento, reparación de aeronaves, propias o de terceros, motores, partes y piezas.

**d.** La prestación de servicios de hangar de aeronaves.

**e.** Prestación de servicios de atención de patio y pista, abastecimiento del encargado de limpieza a bordo de aeronaves.

**f.** Prestación de servicios de ingeniería, asistencia técnica y demás actividades relacionadas con la industria aeronáutica.

**g.** Prestación de servicios de intermediación y agencia de servicios y empresas en general, excepto inmobiliarios.



h. Realización de instrucción y entrenamiento, relacionados a las actividades aeronáuticas.

i. Análisis y desarrollo de programas y sistemas.

j. Compra y venta de piezas, accesorios y equipos aeronáuticos.

k. Desarrollo y ejecución de otras actividades conexas, relacionadas o complementarias al transporte aéreo, además de las arriba expresamente enumeradas.

l. Importación y exportación de aceite lubricante acabado.

m. Explotación de los servicios de corresponsales bancarios.

n. Almacenamiento y depósito de todo tipo de productos, sólidos, líquidos y gaseosos, por cuenta de terceros.

**Dirección registro:** Rua Ática, 673, andar 6, sala 62, Jardim Brasil. São Paulo, Brasil.

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$1.742.044

**Participación 2024:** 100%

**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre activos de la matriz:** 9,99041%

**Presidente del Directorio:** Jerome Paul Jacques Cadier

**Directores:** Jerome Paul Jacques Cadier (Director Presidente y Director sin designación específica);

Bruno Macarenco Alessio (Director Financiero); y Jefferson Cestari (Director sin designación específica).

**ABSA: Aerolinhas Brasileiras S.A. y filial**

**Nombre:** ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A.

**Constitución:** Sociedad Anónima constituida en Brasil en 1995.

**Objeto:**

a. Explotación de los servicios de transporte aéreo regular de pasajeros, cargas y servicios postales, domésticas e internacionales, de conformidad con la legislación vigente.

b. Explotación de actividades auxiliares de transporte aéreo, tales como, atención, limpieza y remolque de aeronaves, monitoreo de cargas, despacho operacional de vuelo, check in y check out y demás servicios previstos en legislación propia.

c. Alquiler mercantil y operativo, así como el transporte de aeronaves.

d. Explotación de los servicios de mantenimiento y comercialización de partes, piezas y equipos de aeronaves.

e. Desarrollo y ejecución de otras actividades conexas, relacionadas o complementarias al transporte aéreo, además de las anteriormente expresamente enumeradas.

**Dirección registro:** Rodovia Santos Dumont, km 66, S/N, S.V.P lado esquerdo, Viracopos. Campinas, Brasil.

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$8.187

**Participación 2024:** 100%

**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre activos de la matriz:** -0,26857%

**Presidente del Directorio:** Jerome Paul Jacques Cadier

**Directores:** Jerome Paul Jacques Cadier (Director Presidente y Director sin designación específica); Bruno Macarenco Alessio (Director Financiero); y Jefferson Cestari (Director sin designación específica).

**Transportes Aéreos del Mercosur S.A.**

**Constitución:** Sociedad Anónima constituida en Paraguay.

**Objeto:** tiene un objeto social amplio que incluyen actividades aeronáuticas, comerciales, turísticas, de servicios, financiera, representaciones, e inversoras, con énfasis en actividades aeronáuticas de transporte regular y no regular, interno e internacional de personas, cosas y/o correspondencia entre otras, comerciales y de prestación de servicios de mantenimiento y asistencia técnica en todo tipo de aeronaves, equipos, accesorios y materiales para aeronavegabilidad, entre otros.

**Dirección registro:** Edificio Torre de las Américas Piso 8 Oficinas A y B - Av. República Argentina y Av. Mcal. López. Asunción, Paraguay.

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$6.603

**Participación 2024:** 94,98%

**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre activos de la matriz:** 0,13644%

**Presidente del Directorio:** Enrique Alcaide Hidalgo

**Directores:** Enrique Alcaide Hidalgo (Ejecutivo), Esteban Burt Artaza (Titular), Diego Martínez (Titular) y Augusto Sanabria (Titular)

**Administradores:** Enrique Alcaide Hidalgo, Esteban Burt Artaza, Diego Martínez y Luis Galeano.

**Fidelidade Viagens e Turismo S.A.**

**Constitución:** Sociedad Anónima constituida en Brasil en 2013.

**Objeto:**

a. Dedicación a las actividades de agencias de viajes y turismo, privadas y no privadas, previstas en la legislación turística vigente.

b. Administración y explotación de actividades turísticas para eventos y ocio.

**Dirección registro:** Rua Ática, 673, andar 7, sala 72, Jardim Brasil. São Paulo, Brasil.

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$19.123

**Participación 2024:** 100%

**Variación a/a:** 0,0%





**% sobre activos de la matriz:** 0,12877%

**Presidente del Directorio:** Jerome Paul Jacques Cadier

**Directores:** Jerome Paul Jacques Cadier (Director Presidente y Director sin designación específica); Bruno Macarenco Alessio (Director Financiero); y Jefferson Cestari (Director sin designación específica)

**Corsair Participações S.A.**

**Constitución:** Sociedad Anónima constituida en Brasil en 2011.

**Objeto:**

**a.** La participación en otras sociedades civiles o comerciales, a condición de accionista o acreedor.

**b.** La administración de bienes propios.

**Dirección registro:** Rua Ática, 673, andar 7, sala 71, Jardim Brasil. São Paulo, Brasil.

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$31

**Participación 2024:** 100%

**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre activos de la matriz:** 0,00071%

**Presidente del Directorio:** Carlos Eduardo Prado

**Directores:** Carlos Eduardo Prado (Director Presidente) y Bruno Macarenco Alessio (Director sin designación específica).

**TP Franchising Ltda.**

**Constitución:** Sociedad de Responsabilidad Limitada constituida en Brasil en 2004.

**Objeto:**

**a.** La concesión de franquicias.

**b.** La cesión temporal, gratuita o remunerada, a sus franquiciados, de derechos de uso de marcas, sistemas, conocimientos, métodos, patentes, tecnología de actuación y cualesquiera otros derechos, intereses o bienes, muebles o inmuebles, tangibles o intangibles, de que la Sociedad, sea o venga a ser titular o licenciada, relacionados al desarrollo, implantación, operación o administración de las franquicias que vaya a conceder.

**c.** El desarrollo de cualquier actividad necesaria para asegurar, en la medida de lo posible, el mantenimiento y el perfeccionamiento continuo de los patrones de actuación de su red de franquicias.

**d.** El desarrollo de modelos de implantación, operación y administración de la red de franquicias y su transmisión a los franquiciados.

**e.** La distribución, venta y comercialización de pasajes aéreos y productos relacionados, así como cualquier negocio relacionado o accesorios a su finalidad principal, pudiendo, además, participar en otras sociedades como socia o accionista, en Brasil o en el Exterior, o en consorcios, así como emprender proyectos propios, o asociarse a proyectos de terceros, incluso para fines de disfrute de incentivos fiscales, de acuerdo con la legislación vigente.

**Dirección registro:** Rua Ática, 673, andar 8, sala 81, Jardim Brasil. São Paulo, Brasil.

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$5

**Participación 2024:** 100%

**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre activos de la matriz:** 0,00564%

**Administradores:** Jerome Paul Jacques Cadier, Bruno Macarenco Alessio y Jefferson Cestari.

**Prismah Fidelidade Ltda.**

**Constitución:** Sociedad de Responsabilidad Limitada constituida en Brasil en 2015.

**Objeto:**

**a.** La prestación de diversos servicios relacionados con programas de fidelización / relación con los clientes y programas de incentivos para la cadena de ventas de las empresas que incluyen, entre otros, gestión de relaciones con clientes, consultoría técnica y consultoría tecnológica.

**b.** El desarrollo de programas de fidelización / relación con los clientes y programas de incentivos de la cadena de ventas para empresas, incluso a través de programas de puntos u otras divisas de cambio que puedan convertirse en puntos de programas de fidelización.

**c.** Prestación de servicios de representación e intermediación comercial para la venta de productos

al por menor en general, además de la prestación de servicios de intermediación para la contratación de productos de seguros y garantía extendida.

**d.** Participación en otras empresas.

**Dirección registro:** Rua Ática, 673, andar 8, sala 83, Jardim Brasil. São Paulo, Brasil.

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$7.304

**Participación 2024:** 100%

**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre activos de la matriz:** 0,12324%

**Administradores:** Jerome Paul Jacques Cadier, Bruno Macarenco Alessio y Jefferson Cestari.

**Multiplus Corretora de Seguros Ltda.**

**Constitución:** Sociedad de Responsabilidad Limitada constituida en Brasil en 2016.

**Objeto:** Corretaje de seguros de los ramos elementales, daños, vida (personas), capitalización, planos, seguridad social, salud y todos los demás ramos previstos en la regulación.

**Dirección registro:** Rua Ática, 673, andar 8, sala 82, Jardim Brasil. São Paulo, Brasil.

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$851

**Participación 2024:** 100%

**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre activos de la matriz:** -0,00084%

**Administradores:** Jerome Paul Jacques Cadier, Bruno Macarenco Alessio y Jefferson Cestari.

**LAN Cargo S.A. y filiales**

**Nombre:** LAN Cargo S.A.

**Constitución:** constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 22 de mayo de 1970, otorgada en la Notaría de Sergio Rodríguez Garcés, bajo la razón social “Línea Aérea del Cobre S.A.”, habiéndose inscrito un extracto de dicha escritura pública en el Registro de Comercio de Santiago a fojas 5.611 número 2.420 del año 1970 y publicado en el Diario Oficial del día 22 de julio de 1970.

La Junta Extraordinaria de Accionistas de Línea Aérea del Cobre S.A., de fecha 19 de diciembre de 1988, acordó cambiar la razón social de la compañía a “LADECO S.A.”, la que se redujo a escritura pública con fecha 25 de enero de 1989, en la Notaría de Santiago de don Aliro Veloso Muñoz. Un extracto de la escritura a la que se redujo el Acta de dicha Junta fue inscrito en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces a fojas 3.828 número 1.845 correspondiente al año 1989 y se publicó en el Diario Oficial de 16 de febrero de 1989.

La Junta Extraordinaria de Accionistas de la sociedad acordó la fusión por incorporación de LADECO S.A. con Fast Air Carrier S.A., siendo esta última la absorbida. El acta de dicha Junta de Accionistas fue reducida

a escritura pública con fecha 20 de noviembre de 1998 en la Notaría de Santiago de don Eduardo Pinto Peralta, cuyo extracto fue inscrito a fojas 30.091 número 24.117 del Registro de Comercio de Santiago y publicado en Diario Oficial de fecha 3 de diciembre de 1998.

La Junta Extraordinaria de Accionistas de LADECO S.A. de fecha 22 de octubre de 2001, acordó la modificación de la razón social a “LAN Chile Cargo S.A.”. El Acta de la Junta Extraordinaria de Accionistas se redujo a escritura pública con la misma fecha, en la Notaría de Santiago de don Cosme Gomila Gatica. Un extracto de dicha escritura se inscribió en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago a fojas 27.746 número 22.624 correspondiente al año 2001 y se publicó en el Diario Oficial de 5 de noviembre de 2001. El cambio de nombre tuvo vigencia a contar del 10 de diciembre de 2001.

Posteriormente, la Junta Extraordinaria de Accionistas, de fecha 17 de agosto de 2004, acordó la modificación de la razón social de LAN Chile Cargo S.A., por “LAN Cargo S.A.”. El acta de dicha Junta Extraordinaria de Accionistas se redujo a escritura pública con fecha 23 agosto de 2004. Un extracto de dicha escritura se inscribió en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago a fojas 26.994 número 20.082 correspondiente al año 2004 y se publicó en el Diario Oficial de 30 de agosto de 2004.

**Objeto:** Realizar y desarrollar, sea por cuenta propia o ajena, lo siguiente: el transporte en general en cualquiera de sus formas y, en particular, el transporte aéreo de pasajeros, carga y correspondencia, dentro y fuera del país; las actividades turísticas, de hotelería

y demás complementarias a ellas, en cualquiera de sus formas, dentro y fuera del país; la compra, venta, fabricación y/o integración, mantenimiento, arrendamiento o cualquier otra forma de uso o goce, sea por cuenta propia o de terceros, de aviones, repuestos y equipos aeronáuticos, y la explotación de ellos a cualquier título; la prestación de toda clase de servicios y asesorías relacionados con el transporte en general y, en particular, con el transporte aéreo en cualquiera de sus formas, sea de apoyo terrestre, de mantenimiento, de asesoría técnica o de otra especie, dentro y fuera del país, y toda clase de actividades y servicios relacionados con el turismo, hotelería y demás actividades y bienes antes referidos, dentro y fuera del país. En el cumplimiento de los objetivos anteriores, la Compañía podrá realizar inversiones o participar como socia en otras sociedades, sea adquiriendo acciones o derechos o intereses en cualquier otro tipo de asociación, así fuere en las ya existentes o que se formen en el futuro y, en general, ejecutar todos los actos y celebrar todos los contratos necesarios y pertinentes a los fines indicados.

**Dirección registro:** Av. Presidente Riesco 5711, Piso 20. Santiago, Chile.

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$83.060

**Resultado del ejercicio:** MUS\$(529)

**Participación 2024:** 99,89804%

**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre activos de la matriz:** 2,32178%

**Presidente del Directorio:** Andrés del Valle

**Directores:** Andrés Bianchi Urdinola (Ejecutivo LATAM), Ramiro Alfonsín Balza (Ejecutivo LATAM) y Andrés Del Valle (Ejecutivo LATAM)

**Gerente General:** Andrés Bianchi Urdinola

**SOCIEDADES FILIALES DE LAN CARGO S.A.**

**Fast Air Almacenes de Carga S.A.**

**Constitución:** Sociedad Anónima constituida en Chile en 1992.

**Objeto:** Realizar y desarrollar la explotación o administración de almacenes o recintos de depósitos aduaneros, en los cuales se pueda almacenar cualquier bien o mercancía hasta el momento de su retiro, para su importación, exportación u otra destinación aduanera, en los términos señalados en la Ordenanza de Aduanas, su reglamento y demás normas correspondientes.

**Dirección registro:** Av. Presidente Riesco 5711, Piso 20. Santiago, Chile.

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$6.741

**Participación 2024:** 99,89%

**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre activos de la matriz:** 0,03941%

**Directores:** Felipe Pumarino (Ejecutivo LATAM), Andrés Bianchi Urdinola (Ejecutivo LATAM) y Roberto Alvo



Milosawiewitsch (Ejecutivo LATAM).

**Gerente General:** Patricio Linzmayer Paganini

*Prime Airport Services Inc.*

**Nombre:** Prime Airport Services Inc.

**Constitución:** Corporación constituida en Estados Unidos.

**Objeto:** Realizar y desarrollar la explotación o administración de almacenes o recintos de depósitos aduaneros, en los cuales se pueda almacenar cualquier bien o mercancía hasta el momento de su retiro, para su importación, exportación u otra destinación aduanera, en los términos señalados por el Department of Homeland Security, su reglamento y demás normas correspondientes.

**Dirección registro:** 6450 N.W. 22 Street, Bldg. 710, Miami, Florida, 33122, E.E.U.U.

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$2

**Participación 2024:** 100%

**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre activos de la matriz:** 0,02078%

**Director:** Andres Bianchi

**Presidente:** Antonio Orlandini

*Transporte Aéreo S.A.*

**Constitución:** Sociedad Anónima constituida en Chile en 2001.

**Objeto:** El comercio del transporte aéreo en cualquiera de sus formas, ya sea de pasajeros, correo y/o carga, dentro y fuera del país, por cuenta propia o ajena; mantenimiento, arrendamiento y reparación de aeronaves; comercio y desarrollo de actividades relacionadas con viajes, turismo y hotelería; desarrollo y participación en toda clase de inversiones tanto en Chile como en el extranjero.

**Dirección registro:** Av. Presidente Riesco 5711, Piso 20. Santiago, Chile.

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$32.489

**Participación 2024:** 99,99988%

**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre activos de la matriz:** 0,76537%

**Directores:** Andrés del Valle Eitel (Ejecutivo LATAM), Ramiro Alfonsín Balza (Ejecutivo LATAM) y Roberto Alvo Milosawlewitsch (Ejecutivo LATAM).

**Gerente General:** José Tomás Covarrubias Cervero

*LAN Cargo Inversiones S.A. y filial*

**Nombre:** LAN Cargo Inversiones S.A.

**Constitución:** Sociedad Anónima constituida en Chile en 2001.

**Objeto:**

**a.** El comercio del transporte aéreo en cualquiera de sus formas ya sea de pasajeros, correo y/o carga, y todo cuanto tenga relación directa o indirecta con dicha actividad, dentro y fuera del país, por cuenta propia o ajena.

**b.** La prestación de servicios relacionados con el mantenimiento y reparación de aeronaves, propias o de terceros.

**c.** El comercio y desarrollo de actividades relacionadas con viajes, turismo y hotelería.

**d.** El desarrollo y/o participación en toda clase de inversiones, tanto en Chile como en el extranjero, en materias relacionadas directa o indirectamente con asuntos aeronáuticos y/o con los demás objetos sociales.

**e.** El desarrollo y la explotación de toda otra actividad derivada del objeto social y/o vinculadas, conexas, coadyuvantes o complementarias del mismo.

**Dirección registro:** Av. Presidente Riesco 5711, Piso 20. Santiago, Chile.

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$159

**Participación 2024:** 99%

**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre activos de la matriz:** 0,60322%

**Directores:** Andrés Bianchi Urdinola Plaza (Ejecutivo

LATAM), Andrés del Valle Eitel (Ejecutivo LATAM) y Roberto Alvo Milosawlewitsch (Ejecutivo LATAM).

**Gerente General:** Andrés del Valle Eitel

*Connecta Corporation*

**Constitución:** Corporación constituida en Estados Unidos.

**Objeto:** Propiedad, arrendamiento operativo y subarrendamiento de aeronaves.

**Dirección registro:** 6500 N.W. 22 Street, Miami, Florida, 33122, E.E.U.U.

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$1

**Participación 2024:** 100%

**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre activos de la matriz:** 0,21194%

**Presidente:** Andrés Bianchi Urdinola

*Línea Aérea Carguera de Colombia S.A. (subsidiaria de LAN Cargo Inversiones)*

**Constitución:** Sociedad Anónima constituida en Colombia.

**Objeto:** La prestación del servicio de transporte público aéreo comercial de carga y correo dentro del territorio de la República de Colombia, y desde y hacia Colombia. Como objeto social secundario la sociedad podrá prestar servicios de mantenimiento

a sí misma y a terceros; operar su escuela de operaciones y prestar servicios de instrucción teórica y práctica, y de entrenamiento a personal aeronáutico propio o de terceros en sus diferentes modalidades y especialidades; importar para sí o para terceros repuestos, partes y piezas relacionadas con la actividad aeronáutica; prestar servicios aeroportuarios a terceros; representar o agenciar a empresas aéreas nacionales o extranjeras, de pasajeros o de carga, y en general a empresas que presten servicios en el sector aeronáutico.

**Dirección registro:** Av. El Dorado No. 103-08 Entrada 1 - Hangar. Bogotá, Colombia.

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$796 (\$1.861.785.000.00 Pesos Colombianos)

**Participación 2024:** 81,30%

**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre activos de la matriz:** 0,74011%

**Directores:** Jorge Nicolas Cortazar Cardoso (Principal), José Mauricio Rodriguez Munera (Principal), Felipe Bayon Pardo (Principal), Andrés Bianchi Urdinola (Suplente), Gabriel Vallejo López (Suplente) y Helen Victoria Warner Sanchez (suplente).

**Administración:** Jaime Antonio Gongora Esguerra (principal) y Erika Zarante Bahamon (suplente).

**Inversiones Aéreas S.A**

**Constitución:** Sociedad Anónima constituida en Perú en 1997.

**Objeto:**

**a.** Promover, constituir, organizar, explotar y tomar participación en el capital y patrimonio de todo género de sociedades mercantiles, civiles, asociaciones o empresas industriales, comerciales, de servicio o de cualquier otra índole, tanto nacionales como extranjeras, así como participar en su administración o liquidación.

**b.** La adquisición, enajenación y en general la negociación con todo tipo de acciones, partes sociales, y de cualquier título-valor permitido por la ley.

**c.** La prestación o contratación de servicios técnicos, consultivos y de asesoría, así como la celebración de los contratos o convenios para la realización de estos fines.

**Dirección registro:** Av. Santa Cruz 381, Miraflores. Lima, Perú.

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$88.290

**Participación 2024:** 100%

**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre activos de la matriz:** 0,66229%

**Presidente del Directorio:** Martin Eduardo Palomino Zapata

**Directores:** Andrés Enrique del Valle Eitel, Antonio Orlandini, Antonio Olortegui.

**Gerente General:** Martin Eduardo Palomino Zapata

**Prime Cargo SpA  
(Subsidiaria de LAN Cargo S.A.)**

**Constitución:** Sociedad por Acciones constituida en Chile en 2023.

**Objeto:** El objeto exclusivo de la sociedad será la realización de actividades de almacenaje de todo tipo de productos y/o mercancías; y, en general, la realización de toda otra actividad y/o negocio relacionada directamente con, o complementaria a, las actividades de almacenaje, o que sean necesarias y/o convenientes para el adecuado desarrollo de las mismas, que permitan a la sociedad brindar soluciones integrales de almacenaje.

**Dirección registro:** Av. Presidente Riesco 5711, Piso 20. Santiago, Chile.

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$803

**Participación 2024:** 100%

**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre activos de la matriz:** 0,00025%

**Americonsult S.A. de C.V.  
(subsidiaria de LAN Cargo S.A.)**

**Constitución:** Sociedad Anónima de Capital Variable constituida en México.

**Objeto:** Impartir y recibir toda clase de servicios técnicos, de administración y de asesoramiento a empresas industriales, comerciales y de servicios; Promover, organizar, administrar, supervisar, impartir

y dirigir cursos de capacitación de personal; Realizar toda clase de estudios, planes, proyectos, trabajos de investigación; Contratar al personal profesional y técnico necesario.

**Dirección registro:** Paseo de la Reforma 284. Piso 17 oficina 17. Ciudad de México, México.

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$5

**Participación 2024:** 99,80%

**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre activos de la matriz:** -0,02717%

**Administración:** Diana Olivares y Eduardo Opazo

**Americonsult de Guatemala S.A.  
(subsidiaria de Americonsult S.A. de C.V.)**

**Constitución:** Sociedad Anónima constituida en Guatemala.

**Objeto:** Facultades para representar, intermediar, negociar y comercializar; Desarrollar todo tipo de actividades comerciales e industriales; Todo tipo de comercio en General; Objeto amplio que permite toda clase de operaciones en el país.

**Dirección registro:** 12 calle 1-25 zona 10 Edificio Géminis 10, Torre Norte Nivel 12. Ciudad de Guatemala, Guatemala.

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$76

**Participación 2024:** 99,13%





**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre activos de la de la matriz:** -0,00379%

**Presidente del Directorio:** Luis Ignacio Sierra Arriola

**Directores:** Carlos Fernando Pellecer Valenzuela

**Administración:** Carlos Fernando Pellecer Valenzuela

***Americonsult de Costa Rica S.A.  
(Subsidiaria de Americonsult S.A. de C.V.)***

**Constitución:** Sociedad Anónima constituida en Costa Rica.

**Objeto:** Comercio en general industria, agricultura y ganadería.

**Dirección registro:** Oficentro Torres del Campo, Edificio 1, 2º piso. Barrio Tournón.San José, Costa Rica.

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$20

**Participación 2024:** 99,80%

**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre activos de la matriz:** -0,00353%

**Administración:** Luis Ignacio Sierra Arriola, Alejandro Fernández Espinoza (Tesorero), Luis Miguel Renguel López, Tomás Nassar Pérez y Marjorie Hernández Valverde.

***LATAM Airlines Perú S.A.***

**Constitución:** Sociedad anónima constituida en Perú en 1997.

**Objeto:** Prestación de servicios de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo, a nivel nacional e internacional, de conformidad con la legislación de aeronáutica civil.

**Dirección registro:** Av. Santa Cruz 381, Miraflores. Lima, Perú.

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$43.445

**Resultado del ejercicio:** MUS\$22.842

**Participación 2024:** 99,81%

**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre activos de la matriz:** 0,46992%

**Presidente del Directorio:** Cesar Emilio Rodríguez Larraín Salinas

**Directores:** César Emilio Rodríguez Larraín Salinas, Ignacio Cueto Plaza (ejecutivo LATAM), Enrique Cueto Plaza (ejecutivo LATAM), Jorge Harten Costa, Andrés Rodríguez Larraín Miró Quesada, Emilio Rodríguez Larraín Miró Quesada y Roberto Alejandro Alvo Milosawlewitsch (ejecutivo LATAM)

**Gerente General:** Manuel Van Oordt

***LATAM Travel Chile II S.A.***

**Constitución:** Sociedad Anónima constituida en Chile en 2012.

**Objeto:** La explotación, administración y representación de empresas o negocios, nacionales o extranjeros, dedicados a actividades hoteleras, navieras, aéreas y de turismo en general; la intermediación de servicios turísticos tales como:

**a.** La reserva de plazas y venta de boletos en toda clase de medios de transporte nacionales e internacionales.

**b.** La reserva, adquisición y venta de alojamiento y servicios turísticos, boletos o entradas a todo tipo de espectáculos, museos, monumentos y áreas protegidas en el país.

**c.** La organización, promoción y venta de los denominados paquetes turísticos, entendiéndose como tales el conjunto de servicios turísticos (manutención, transporte, alojamiento, etc), ajustado o proyectado a solicitud del cliente a un precio preestablecido, para ser operados dentro del territorio nacional.

**d.** El transporte turístico aéreo, terrestre, marítimo y fluvial dentro y fuera del territorio nacional.

**e.** El arriendo y fletamento de aviones, barcos, autobuses, trenes y otros medios de transporte para la presentación de servicios turísticos.

**f.** El comercio de transporte aéreo en cualquiera de sus formas, ya sea de pasajeros, carga o correo.

**g.** Todo otro relacionado directa o indirectamente con la prestación de los servicios antes descritos.

**Dirección registro:** Av. Presidente Riesco 5711, Piso 20. Santiago, Chile.

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$10

**Participación 2024:** 100%

**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre activos de la matriz:** -0,00580%

**Directores:** Andrés del Valle Eitel (ejecutivo LATAM), Roberto Alvo Milosawlewitsch (ejecutivo LATAM) y Ramiro Alfonsin Balza (ejecutivo LATAM)

**Gerente General:** Nicolás Salazar

***LATAM Travel S.R.L.***

**Constitución:** Sociedad de Responsabilidad Limitada constituida en Bolivia.

**Objeto:** Explotación, administración y representación de empresas o negocios, nacionales o extranjeros, dedicados a actividades hoteleras, navieras, aéreas y de turismo en general, y la intermediación de servicios turísticos tales como: (a) la reserva de plazas y venta de boletos en toda clase de medios de transporte nacionales o internacionales, (b) la reserva, adquisición y venta de alojamiento y servicios turísticos, boletos o entradas a todo tipo de espectáculos, museos, monumentos y áreas protegidas en el país o fuera de él, (c) la organización, promoción y venta de los denominados paquetes turísticos, entendiéndose como

tales el conjunto de servicios turísticos (manutención, transporte, alojamiento, etc), ajustado o proyectado a solicitud del cliente a un precio preestablecido, (d) el transporte turístico aéreo, terrestre, marítimo y fluvial dentro y fuera del territorio nacional, (e) el arriendo y fletamento de aviones, barcos, autobuses, trenes y otros medios de transporte para la presentación de servicios turísticos; (f) el comercio de transporte aéreo en cualquiera de sus formas, ya sea de pasajeros, carga o correo, y (g) toda otra actividad relacionada directa o indirectamente con la prestación de los servicios antes descritos.

**Dirección registro:** Av. Los Álamos N° 322, zona La Florida. La Paz, Bolivia.

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$0

**Participación 2024:** 100%

**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre activos de la matriz:** 0,00061%

**Directores:** Julio Quintanilla Quiroga y Sergio Antelmo

**LAN Pax Group S.A.**

**Constitución:** Constituida como sociedad anónima cerrada en 2001.

**Objeto:** Realizar inversiones en toda clase de bienes, sean estos muebles o inmuebles, corporales o incorporales. Dentro de su giro, la sociedad podrá formar todo tipo de sociedades, de cualquier especie; adquirir derechos en sociedades ya formadas, administrarlas, modificarlas, liquidarlas. En general podrá adquirir y

enajenar todo tipo de bienes y explotarlos, sea por cuenta propia o ajena, así como realizar todo tipo de actos y celebrar toda clase de contratos que sean conducentes a sus finalidades. Ejercer el desarrollo y explotación de toda otra actividad derivada del objeto social y/o vinculadas, conexas, coadyuvantes o complementarias del mismo.

**Dirección registro:** Av. Presidente Riesco 5711, Piso 20. Santiago, Chile.

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$16.925

**Resultado del ejercicio:** MUS\$(92.082)

**Participación 2024:** 99,99%

**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre activos de la matriz:** -9,60597%

**Directores:** Andrés del Valle Eitel (ejecutivo LATAM), Roberto Alvo Milosawlewitsch (ejecutivo LATAM) y Felipe Pumarino (ejecutivo LATAM)

**Gerente General:** Andrés del Valle Eitel (ejecutivo LATAM)

**SOCIEDADES FILIALES DE LAN PAX GROUP S.A. Y PARTICIPACIONES**

**Holdco Colombia I SpA**

**Constitución:** Sociedad por Acciones constituida en Chile en 2018.

**Objeto:** Efectuar inversiones en todo tipo de bienes,

muebles o inmuebles, corporales e incorporales, por cuenta propia o ajena, tanto en Chile como el extranjero. Asimismo, formar, ingresar y participar en toda clase de sociedades, comunidades, asociaciones y cuentas en participación, y la administración y explotación de estas inversiones y la percepción de sus frutos y cualquier otro tipo de beneficio que los accionistas acuerden. Además, celebrar contratos y actos jurídicos necesarios para dichos fines.

**Dirección registro:** Av. Presidente Riesco 5711, Santiago, Chile.

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$1.449

**Participación 2024:** 100%

**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre activos de la matriz:** 0,00948%

**Administrador:** LAN Pax Group S.A.

**Inversora Cordillera S.A. y filiales**

**Nombre:** Inversora Cordillera S.A.

**Constitución:** Sociedad Anónima constituida en Argentina.

**Objeto:** Efectuar inversiones por cuenta propia o de terceros o asociada a terceros, en otras sociedades por acciones, cualquiera fuera su objeto, constituidas o a constituirse, dentro o fuera del territorio de la República Argentina, mediante la adquisición, constitución o enajenación de participaciones, acciones, cuotas, bonos, opciones, obligaciones negociables,

convertibles o no, otros títulos valores mobiliarios u otras formas de inversión que sean permitidas, de acuerdo a las normas vigentes en cada momento, ya sea ello con la finalidad de mantenerlas en cartera o enajenarlas total o parcialmente, según el caso. Para ello, la sociedad podrá realizar todas las operaciones que no le sean prohibidas por la ley a los fines del cumplimiento de su objeto y tiene la plena capacidad jurídica para adquirir derechos, contraer obligaciones y ejercer los actos que no sean prohibidos por las leyes o por el estatuto.

**Dirección registro:** Suipacha 1111 Piso 18, [1008]. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$9.984

**Participación 2024:** 99,95%

**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre activos de la matriz:** -0,31420%

**Directores:** Manuel Maria Benites Jorge Luis Perez Alati Rosario Altgelt

**Administración:** Manuel María Benites, Jorge Luis Perez Alati, Jerónimo Cortés y Diego Potenza.

**Atlantic Aviation Investments LLC**

**Constitución:** Sociedad de Responsabilidad Limitada constituida en Estados Unidos.

**Objeto:** Todo negocio lícito que la empresa puede emprender.



**Dirección registro:** c/o The Corporation Trust Company, Corporation Trust Center, 1209 Orange Street, Wilmington, DE 19801, E.E.U.U.

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$1

**Participación 2024:** 99%

**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre activos de la matriz:** 0,07507%

**Directores (Management Board):** Andrés del Valle Eitel, Andrés Bianchi Urdinola, Joaquín Arias Vicuña, Paola Peñarete.

**Administración:** Andrés del Valle (ejecutivo LATAM)

**LATAM Airlines Ecuador S.A. (antes Aerolane Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.)**

**Constitución:** Sociedad Anónima constituida en Ecuador.

**Objeto:** Transporte aéreo de pasajeros, carga y correo en forma combinada o exclusivo de carga.

**Dirección registro:** Conector de Alpachaca S/N Secundaria Hangar LATAM latitud 0, oficinas administrativas junto al Edificio de bomberos de Quiport. Quito, Ecuador.

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$34.100

**Participación 2024:** 100%

**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre activos de la matriz:** 0,07756%

**Directores:** Xavier Rivera, Mónica Fistrovic y Mariela Anchundia

**Presidente Ejecutiva:** Mariela Anchundia

**Holdco Ecuador S.A.**

**Constitución:** Sociedad Anónima constituida en Chile en 2014.

**Objeto:** Efectuar toda clase de inversiones con fines rentísticos en bienes corporales o incorporales, muebles o inmuebles, sea en Chile o en el extranjero.

**Dirección registro:** Av. Presidente Riesco 5711, Piso 20. Santiago, Chile.

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$491

**Participación 2024:** 54,79076%

**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre activos de la matriz:** 0,00614%

**Directores:** Andrés del Valle, Manuel Van Oordt y Felipe Pumarino.

**Gerente General:** Ramiro Alfonsin Balza (ejecutivo LATAM)

**Aerovías de Integración Regional S.A. – Aires S.A. y/o LATAM Airlines Colombia S.A.**

**Constitución:** Sociedad Anónima constituida en Colombia.

**Objeto:** El objeto social de la compañía será la explotación de servicios de transporte aéreo comercial, nacional o internacional, en cualquiera de sus modalidades, y por lo tanto, la celebración y ejecución de contratos de transporte de pasajeros, cosas y equipajes, correo y carga en general, de conformidad con los permisos de operaciones que para tales efectos expida la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, o de la entidad que en el futuro haga sus veces, ciñéndose en su totalidad a las disposiciones del Código de Comercio, los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y cualquier otra normatividad que regule la materia. Igualmente, la prestación de servicios de mantenimiento y adecuación de los equipos relacionados con la explotación de servicios de transporte aéreo, dentro como fuera del país. En desarrollo de este objeto la sociedad estará autorizada para invertir en otras compañías, nacionales o extranjeras, con un objeto igual, similar o complementario al de la sociedad. Para el cumplimiento del objeto social, la compañía podrá, entre otros:

**a.** Hacer la revisión, inspección, mantenimiento y/o reparación de aeronaves propias y de terceros, así como de sus repuestos y accesorios, a través de los Talleres de Reparaciones Aeronáuticas de la Compañía, realizando para ello las capacitaciones que sean necesarias para este fin.

**b.** Organizar, constituir e invertir en empresas de transporte comercial en Colombia o en el exterior, para explotar industrial o comercialmente la actividad económica que constituye su objeto, en consecuencia la empresa podrá adquirir a cualquier título las aeronaves, repuestos, partes y accesorios de todo género, necesarios para el transporte público y aéreo

y enajenarlos, y montar y explotar talleres para la reparación y mantenimiento de las aeronaves.

**c.** Celebrar contratos de arrendamiento, fletamento, códigos compartidos, locación o cualquier otro sobre aeronaves para ejercer su objeto.

**d.** Explotar líneas regulares de transporte aéreo de pasajeros, carga y correos y valores, así como el vehículo que permita coordinar el desarrollo de la gestión social.

**f.** Integrarse con empresas iguales, similares o complementarias para explotar su actividad.

**g.** Aceptar representaciones nacionales o extranjeras de servicios del mismo ramo o de ramos complementarios.

**h.** Adquirir bienes muebles e inmuebles para el desarrollo de sus fines sociales, erigir estas instalaciones o construcciones, como bodegas depósitos, oficinas etc., enajenarlos o grabarlos.

**i.** Hacer las importaciones y exportaciones, así como todas las operaciones de comercio exterior que se requieran.

**j.** Tomar dinero a interés y dar en garantías personales reales y bancarias, ya sea para sí o para terceros.

**k.** Celebrar toda clase de operaciones con títulos valores, así como compraventa de obligaciones adquiridas por terceros cuando tengan como efecto el beneficio económico o patrimonial de la compañía, y obtener empréstitos por medio de bonos o títulos representativos de obligaciones.



- l.** Contratar con terceros la administración y explotación de los negocios que organice para el logro de sus fines sociales.
- m.** Celebrar contratos de sociedades y adquirir acciones o participaciones en las ya constituidas, sean nacionales o del exterior; hacer aportes a unas y otras.
- n.** Fusionarse con otras sociedades y asociarse con entidades iguales para procurar el desarrollo del transporte aéreo o con otros fines gremiales.
- ñ.** Promover, asistir técnicamente, financiar o administrar empresas o sociedades relacionadas con el objeto social.
- o.** Celebrar o ejecutar todo género de contratos civiles o comerciales, industriales o financieros que sean necesarios o convenientes al logro de sus fines propios.
- p.** Celebrar negocios y cumplir actividades que procuren clientela, y obtener de las autoridades competentes las autorizaciones y licencias necesarias para la prestación de sus servicios.
- q.** El desarrollo y la explotación de otras actividades derivadas del objeto social y/o vinculados, conexas, coadyuvantes o complementarias del mismo, incluyendo la prestación de servicios turísticos bajo cualquier modalidad permitida por la ley tales como las agencias de viajes.
- r.** Ocuparse de todo negocio o actividad lícita, sea o no de comercio, siempre y cuando esté relacionada con su objeto social o que permita la explotación

- más racional del servicio público que va a prestar.
- s.** Efectuar inversiones de cualquier clase para emplear los fondos y reservas que se constituyan de acuerdo con la ley o los presentes estatutos.
  - t.** Prestar servicios de escala en aeropuerto y/o servicios de asistencia en tierra para la llegada, permanencia y salida de aeronaves, personas, cargue y descargue de mercancías o equipajes, así como para el manejo, despacho operacional de vuelos, o el mantenimiento de tránsito y demás facilidades de asistencia de aeronaves propias y/o de terceros, atención en counter a clientes propios y de terceros, incluyendo, pero no limitando a operadores nacionales e internacionales.
- Dirección registro:** Av. El Dorado No. 103-08 Entrada 1 - Hangar. Bogotá, Colombia.
- Capital suscrito y pagado:** MUS\$3.389 (\$5.251.578.000,00 Pesos Colombianos)
- Participación 2024:** 99,2%
- Variación a/a:** 0,0%
- % sobre activos de la matriz:** 0,05855%
- Directores:** Jorge Nicolas Cortazar Cardoso (principal), Gabriel Vallejo López (Principal), José Mauricio Rodríguez Munera (principal), Felipe Bayón Pardo (Suplente), Helen Victoria Warner Sanchez (suplente) y Andrés Enrique del Valle Eitel (Suplente).
- Administración:** Erika Zarante Bahamon (Representante Legal Principal) y Jaime Antonio Gongora Esguerra (Representante Legal Suplente).

**LAN Argentina S.A.**  
**(subsidiaria de Inversora Cordillera S.A.)**

- Constitución:** Sociedad Anónima constituida en Argentina.
- Objeto:** Realizar por cuenta propia o ajena, en forma independiente o asociada a terceros en el país o en el extranjero, las siguientes actividades:
- a. Aeronáutica:** En todas sus manifestaciones, transporte aéreo regular y/o no regular (charter contratado y de taxi aéreo), interno e internacional de personas y cosas, correspondencia, clearing, trabajos y servicios aéreos en general como concesión pública o particular; explotar servicios públicos, escuela de pilotaje y entrenamiento de personal relacionado a la aeronavegación, diseño, ingeniería, investigación, ensamblado-fabricación, importación y/o exportación de todo tipo de aeronaves y sus partes, equipos, accesorios y materiales para la aeronavegación, así como prestar servicios de mantenimiento y asistencia técnica de los mismos.
  - b. Comerciales:** Mediante la compra, venta, permuta, locación, en todas sus modalidades, leasing, renting, importación y exportación de todo tipo de bienes, suministro y cesión de aeronaves, sus partes y componentes, accesorios, materiales e insumos, intermediación en la formalización de los seguros que cubran los riesgos de los servicios contratados y la realización de toda clase de operaciones comerciales que normalmente tienen lugar en los aeropuertos.
  - c. Turística:** Mediante la creación, desarrollo y explotación de centros turísticos e inmuebles destinados al alojamiento de personas así como

- también la actividad turística en todas sus formas incluyendo dentro de ello el alquiler de automotores y sistemas de reservas turísticas.
- d. Servicios:** Mediante la prestación de servicios de mantenimiento y asistencia técnica de aeronaves, equipos, accesorios y materiales para la aeronavegación, servicios de reserva por computación, de transporte de personas y/o cargas y/o correspondencia, por tierra o agua, como accesorio del transporte aeronáutico y/o integrando un transporte combinado con éste, así como también toda clase de asistencia a actividades de aeronavegación, como la provisión de alimentos y/o elementos de uso a bordo.
  - e. Mandatos:** Cumplir mandatos y comisiones.
  - f. Financieras:** Realizar cualquier tipo de operaciones financieras en general, con exclusión de las previstas en la Ley de Entidades Financieras y toda otra que requiera concurso público.
  - g. Representaciones:** de personas nacionales y extranjeras relacionadas con las actividades atinentes a su objeto social.
  - h. Inversora:** Constituir y participar en sociedades por acciones, promover su formación, invirtiendo en ellas el capital necesario a esos fines, y prestarles servicios dentro de los límites que se establezcan. A tales fines, la Sociedad tiene plena capacidad jurídica para adquirir derechos, contraer obligaciones y ejercer los actos que no sean prohibidos por las leyes y por este Estatuto.
- Dirección registro:** Suipacha 946, Piso 7, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.





**Capital suscrito y pagado:** MUS\$6.986

**Participación 2024:** 94,95770%

**Variación a/a:** -0,0%

**% sobre activos de la matriz:** -0,31423%

**Directores:** Manuel Maria Benites, Jorge Luis Perez Alati y Rosario Altgelt

**Administración:** Manuel María Benites, Jorge Luis Perez Alati, Jerónimo Cortes y Diego Potenza

**Technical Training LATAM S.A.**

**Constitución:** Constituida como Sociedad Anónima en 1997.

**Objeto:** Su objeto social es proveer servicios de capacitación y otro tipo de servicios relacionados con el anterior.

**Dirección registro:** Av. Cesar Lavin Toro 2198 Pudahuel. Santiago, Chile.

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$536

**Resultado del ejercicio:** MUS\$205

**Participación 2024:** 100%

**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre activos de la matriz:** 0,00326%

**Directores:** Sebastián Acuto (ejecutivo LATAM),

Ramiro Alfonsín Balza (ejecutivo LATAM) y Hernán Pasman (ejecutivo LATAM).

**Gerente General:** Jorge Sturla (ejecutivo LATAM)

**Jarletul S.A**

**Constitución:** Sociedad Anónima constituida en Uruguay en 2017.

**Objeto:** Su objeto social es:

**a.** Industrializar y comercializar en todas sus formas, mercaderías, arrendamientos de bienes, obras y servicios en los ramos y anexos de: alimentación, artículos del hogar y oficina, automotriz, bar, bazar, caucho, comunicación, construcción, cosmética, cueros, deportes, editorial, electrónica, electrotecnia, enseñanza, espectáculos, farmacia, ferretería, fotografía, hotel, imprenta, informática, joyería, juguetería, lana, lavadero, librería, limpieza, madera, máquinas, marítimo, mecánica, metalurgia, minería, música, obras de ingeniería, óptica, papel, perfumería, pesca, plástico, prensa, publicidad, química, servicios profesionales, técnicos y administrativos, tabaco, televisión, textil, transporte, turismo, valores mobiliarios, vestimenta, veterinaria, vidrio.

**b.** Importaciones, exportaciones, representaciones, comisiones y consignaciones.

**c.** Compra venta, arrendamiento, administración, construcción y toda clase de operaciones con bienes inmuebles.

**d.** Exportación agropecuaria, forestación, fruticultura, citricultura y sus derivados.

**e.** Participación, constitución o adquisición de empresas que operen en los ramos preindicados.

**Dirección registro:** Aeropuerto de carrasco RUTA 101. Canelones, Uruguay.

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$0

**Resultado del ejercicio:** MUS\$(4)

**Participación 2024:** 100%

**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre activos de la matriz:** -0,00714%

**Presidente del Directorio:** Vacante

**Directores:** Fernando Augusto Carneiro de Carvalho y Patricia Mendoza Mallo

**Profesional Airline ServiceS INC.**

**Constitución:** Sociedad constituida en Estados Unidos en 1994.

**Objeto:** Servicios de dotación del personal de aeropuertos al grupo LATAM en el Aeropuerto Internacional de Miami.

**Dirección registro:** 6500 N.W. 22 Street, Miami, Florida, 33122, E.E.U.U.

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$63

**Resultado del ejercicio:** MUS\$2.220

**Participación 2024:** 100%

**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre activos matriz:** 0,04490%

**Tesorero:** Eduardo Opazo

**Presidente:** Antonio Orlandini

**LATAM Finance Limited**

**Constitución:** Sociedad constituida en Islas Caimán en 2016.

**Objeto:** Su objeto es emisión de bono securitizado.

**Dirección registro:** Islas Caimán

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$0

**Resultado del ejercicio:** MUS\$-1

**Participación 2024:** 100%

**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre activos de la matriz:** -1,36696%

**Directores:** Andrés del Valle Eitel, Ramiro Alfonsín Balza y Joaquín Arias Acuña

**Peuco Finance Limited**

**Constitución:** Sociedad Anónima constituida en Islas Caimán en 2015.

**Objeto:** Su objeto es la participación en operaciones de financiamiento con otras compañías del grupo LATAM.

**Dirección registro:** Islas Caimán

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$0

**Resultado del ejercicio:** MUS\$0

**Participación 2024:** 100%

**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre activos de la matriz:** 0,0%

**Directores:** Andrés del Valle Eitel y Joaquín Arias Acuña

**LATAM Travel S.A.**

**Constitución:** Sociedad Anónima constituida en Argentina.

**Objeto:** Realizar por cuenta propia o de terceros y/o asociada con terceros, en el país y/o en el exterior, las siguientes actividades y operaciones:

**a. Comerciales:** Realizar, intervenir, desarrollar o diseñar todo tipo de operaciones y actividades que involucren la venta de pasajes aéreos, terrestres, fluviales y marítimos, tanto en el ámbito nacional como en el extranjero, o a cualquier otro servicio que se relacione con la industria del turismo en general. Los servicios antes mencionados podrán ejecutarse por cuenta y orden de terceros, por mandato, comisión, mediante el empleo de los

sistemas o métodos que se consideren convenientes a tal fin, sean dichos métodos manuales, mecánicos, electrónicos, telefónicos, a través de Internet, o de cualquier otra clase o tecnología que resulte idónea al efecto. La Sociedad podrá realizar actividades concurrentes o conexas con el objeto descrito, tales como compraventa, importación, exportación y reexportación, licenciamiento y representación de todo tipo de bienes, servicios, “know-how” y tecnología, vinculados directa o indirectamente con el objeto descrito; comercializar por cualquier vía o título la tecnología que cree o cuya licencia o patente adquiera o administre; desarrollar, distribuir, promover y comercializar todo tipo de contenidos para medios de comunicación de cualquier especie.

**b. Turísticas:** Mediante la realización de todo tipo de actividades vinculadas a la industria turística y hotelera, como operador responsable u operador de servicios de terceros o como agente de viajes. Mediante la preparación de programas de intercambio, turismo, excursiones, y giras; la intermediación y la reserva y locación de servicios en cualquier medio de transporte en el país o en el extranjero y venta de pasajes; intermediación en la contratación de servicios hoteleros en el país o en el extranjero; reserva de hoteles, moteles, apartamentos turísticos y otras facilidades turísticas; la organización de viajes y turismo de carácter individual o colectivo, excursiones o similares en el país o en el extranjero; la recepción y asistencia de turistas durante sus viajes y su permanencia en el país, la prestación a los mismos de los servicios de guías turísticos y el despacho de sus equipajes; la representación de otras agencias de viajes y turismo, compañías, empresas, o instituciones turísticas tanto nacionales como extranjeras, a fin de prestar en su nombre cualquiera de estos servicios.

**c. Mandataria:** Mediante la aceptación, desempeño y otorgamiento de representaciones, concesiones, comisiones, agencias y mandatos en general.

**d. Consultoría:** Realización de servicios de consultoría, asesoramiento y administración en todo lo relacionado con la organización, instalación, atención, desarrollo, soporte y promoción de empresas relacionadas con la actividad aerocomercial, sin ser excluyente dicha actividad, en los campos de administración, industrial, comercial, técnico, publicitario, los que serán prestados, cuando la índole de la materia así lo requiera, por profesionales con título habilitante según las respectivas reglamentaciones, y el suministro de sistemas de organización y administración, cuidado, mantenimiento y vigilancia y del personal idóneo y especialmente preparado que se requiera para efectuar dichas tareas.

**e. Financieras:** Mediante la participación en otras sociedades creadas o a crearse, ya sea por medio de la adquisición de acciones en sociedades constituidas o mediante la constitución de sociedades, mediante el otorgamiento y obtención de créditos, préstamos, adelantos de dinero con o sin garantía real o personal; el otorgamiento de garantías y fianzas a favor de terceros a título gratuito u oneroso; la colocación de sus fondos en moneda extranjera, oro o divisas, o en depósitos bancarios de cualquier tipo. A tales fines la sociedad tiene plena capacidad jurídica para ejercer todos los actos que no sean prohibidos por las leyes o por el estatuto, e incluso para contraer empréstitos en forma pública o privada mediante la emisión de debentures y obligaciones negociables y la realización de toda clase de operaciones financieras con excepción de las comprendidas en la Ley 21.526 y toda otra que requiera el concurso público.

**Dirección registro:** Suipacha 946, Piso 7, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$4.815

**Participación 2024:** 100%

**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre activos de la matriz:** 0,01458%

**Director:** Jerónimo Cortes

**Administración:** Jerónimo Cortés y Diego Potenza

**Inversiones LAN S.A.**

**Constitución:** Sociedad Anónima constituida en Chile en 1990.

**Objeto:** Realizar inversiones en toda clase de bienes, sean estos muebles o inmuebles, corporales o incorporeales. Formar todo tipo de sociedades, de cualquier especie, adquirir derechos en sociedades, administrarlas, modificarlas, liquidarlas. Adquirir y enajenar todo tipo de bienes y explotarlos, por cuenta propia o ajena, celebrar todo tipo de actos y contratos conducentes a sus finalidades.

**Dirección registro:** Av. Presidente Riesco 5711, Santiago, Chile.

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$458 (29.000.000 CLP)

**Participación 2024:** 100%



**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre activos de la matriz:** 0,00745%

**Directores:** Andrés del Valle Eitel (Ejecutivo LATAM) y Roberto Alvo Milosawlewitsch (Ejecutivo LATAM); Felipe Pumarino Mendoza (Ejecutivo LATAM).

**Gerente General:** Juan Pablo Arias Manzor (Ejecutivo LATAM).

*Holdco I S.A.*

**Constitución:** Sociedad Anónima constituida en Chile en 2011.

**Objeto:** Efectuar toda clase de inversiones con fines rentísticos en bienes corporales o incorporales, muebles o inmuebles, sea en Chile o en el extranjero.

**Dirección registro:** Av. Presidente Riesco 5711, Santiago, Chile.

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$351.174.

**Participación 2024:** 99,99831%

**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre activos de la matriz:** 2,27960

**Directores:** Mauricio Rolim, Ignacio Cueto, Enrique Cueto, Sonia Sulzbeck, Flavia Turci y Henri Philippe.

**Gerente General:** Enrique Cueto.

*LAN Tours de México, S.A. de C.V.*

**Constitución:** Sociedad Anónima de Capital variable constituida en México.

**Objeto:** Elaborar, organizar y llevar a cabo proyectos, planes o itinerarios turísticos.

**Dirección registro:** Paseo de la Reforma 284. Piso 17 oficina 17. Ciudad de México, México.

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$0.

**Participación 2024:** 100%

**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre activos de la matriz:** 0,00007

**Administración:** Héctor Iriarte Fuentes (Administrador Único).

*Gitary Trade S.A.*

**Constitución:** Sociedad Anónima constituida en Uruguay el 2017.

**Objeto:** Su objeto principal es: Participar en otras sociedades comerciales en Uruguay o en el extranjero de acuerdo a lo establecido en el artículo 47 de la Ley 16.060 con la redacción dada por el art. 100 de la Ley 18.083. Su objeto secundario es:

**a.** Realizar y administrar todo tipo de actividades de inversión (no comprendidas en la Ley 16.774, modificativas y concordantes) en títulos, bonos, cédulas, debentures, letras, valores mobiliarios, en el

país o en el exterior, por cuenta propia o de terceros; no estando comprendidas estas actividades en el Decreto-Ley 15.322.

**b.** Industrializar y comercializar en todas sus formas, mercaderías, arrendamientos de bienes, obras y servicios en los ramos y anexos de: alimentación, artículos del hogar y oficina, automotriz, bar, bazar, caucho, comunicación, construcción, cosmética, cueros, deportes, editorial, electrónica, electrotecnia, enseñanza, espectáculos, farmacia, ferretería, fotografía, hotel, imprenta, informática, joyería, juguetería, lana, lavadero, librería, limpieza, madera, máquinas, marítimo, mecánica, metalurgia, minería, música, obras de ingeniería, óptica, papel, perfumería, pesca, plástico, prensa, publicidad, química, servicios profesionales, técnicos y administrativos, tabaco, televisión, textil, transporte, turismo, valores mobiliarios, vestimenta, veterinaria, vidrio.

**c.** Importaciones, exportaciones, representaciones, comisiones y consignaciones.

**d.** Compraventa, arrendamiento, administración, construcción y toda clase de operaciones con bienes inmuebles. E) Exportación agropecuaria, forestación, fruticultura, citricultura y sus derivados.

**Dirección registro:** Montevideo, Uruguay.

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$0.

**Participación 2024:** 100%

**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre activos de la matriz:** 0,0%

**Directores:** Fernando Augusto Carneiro de Carvalho y Patricia Mendoza Mallo.

*Cargo Handling Airport Services LLC*

**Constitución:** Sociedad de Responsabilidad Limitada constituida en Estados Unidos.

**Objeto:** Servicios de dotación del personal de asistencia en tierra al grupo LATAM en el Aeropuerto Internacional de Miami y servicios de asistencia en tierra para carga.

**Dirección registro:** 6500 N.W. 22 Street, Miami, Florida 33122, E.E.U.U.

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$0.

**Participación 2024:** 100%

**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre activos de la matriz:** 0,0%%

**Presidente:** Daniel Leng

**Tesorero:** Eduardo Opazo

*Professional Airline Cargo Services, LLC*

**Constitución:** Sociedad de Responsabilidad Limitada constituida en Estados Unidos.

**Objeto:** Servicios de dotación del personal de asistencia en tierra al grupo LATAM en el Aeropuerto Internacional de Miami y servicios de asistencia en tierra para carga.





**Dirección registro:** 6500 N.W. 22 Street, Miami, Florida 33122, E.E.U.U.

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$0.

**Participación 2024:** 100%

**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre activos de la matriz:** 0,0%

**Presidente:** Francisco Arana

**Tesorero:** Eduardo Opazo

**Professional Airline Maintenance Services, LLC**

**Constitución:** Sociedad de Responsabilidad Limitada constituida en Estados Unidos.

**Objeto:** Servicios de dotación del personal de mantenimiento en línea a las aeronaves del grupo LATAM en el Aeropuerto Internacional de Miami.

**Dirección registro:** 6500 N.W. 22 Street, Miami, Florida 33122, E.E.U.U.

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$0.

**Participación 2024:** 100%

**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre activos de la matriz:** 0,0%

**Presidente:** Jorge Hanson

**Tesorero:** Eduardo Opazo

**Maintenance Service Experts LLC**

**Constitución:** Sociedad de Responsabilidad Limitada constituida en Estados Unidos.

**Objeto:** Servicios de dotación del personal de mantenimiento en línea a las aeronaves del grupo LATAM en el Aeropuerto Internacional de Miami.

**Dirección registro:** 6500 N.W. 22 Street, Miami, Florida 33122, E.E.U.U.

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$0.

**Participación 2024:** 100%

**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre activos de la matriz:** 0,00025%

**Presidente:** Jorge Hanson

**Tesorero:** Eduardo Opazo

**LAN CARGO REPAIR STATION, LLC**

**Constitución:** Sociedad de Responsabilidad Limitada constituida en Estados Unidos.

**Objeto:** Servicios de mantenimiento en línea a las aeronaves del grupo LATAM y de terceros y administración del hangar de LAN Cargo en el Aeropuerto Internacional de Miami.

**Dirección registro:** 5900 N.W. 18 Street, Miami, Florida 33122, E.E.U.U.

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$1.

**Participación 2024:** 100%

**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre activos de la matriz:** 0,07%

**Manager:** Jorge Hanson

**Connecta Corporation**

**Constitución:** Corporación constituida en Estados Unidos.

**Objeto:** Propiedad, arrendamiento operativo y subarrendamiento de aeronaves.

**Dirección registro:** 6500 N.W. 22 Street, Miami, Florida 33122, E.E.U.U.

**Capital suscrito y pagado:** MUS\$1

**Participación 2024:** 100%

**Variación a/a:** 0,0%

**% sobre activos de la matriz:** 0,2%

**Presidente:** Andrés Bianchi Urdinola





LAN CARGO S.A. Y FILIALES

Estado de situación financiera

|                                                             | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|-------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| ACTIVOS                                                     |                                           |                                           |
| Total activos corrientes                                    | 236.014                                   | 196.254                                   |
| Total activos no corrientes                                 | 581.521                                   | 506.572                                   |
| Total activos                                               | 817.535                                   | 702.826                                   |
| PASIVOS Y PATRIMONIO                                        |                                           |                                           |
| PASIVOS                                                     |                                           |                                           |
| Total pasivos corrientes                                    | 337.201                                   | 284.256                                   |
| Total pasivos no corrientes                                 | 134.033                                   | 66.157                                    |
| Total pasivos                                               | 471.234                                   | 350.413                                   |
| PATRIMONIO                                                  |                                           |                                           |
| Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora | 354.149                                   | 194.360                                   |
| Participaciones no controladoras                            | (7.848)                                   | 158.053                                   |
| Total patrimonio                                            | 346.301                                   | 352.413                                   |
| Total patrimonio y pasivos                                  | 817.535                                   | 702.826                                   |

Estado de resultados consolidados por función

|                                                                     | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Ingresos de actividades ordinarias                                  | 753.853                                   | 1.012.966                                 |
| Costo de ventas                                                     | (871.638)                                 | (952.392)                                 |
| Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales                     | (117.785)                                 | 60.574                                    |
| Ganancia (Pérdida) antes de impuesto                                | (5.176)                                   | 36.679                                    |
| Gasto por impuesto a las ganancias                                  | 5.816                                     | (12.866)                                  |
| Ganancia (Pérdida) del ejercicio                                    | 640                                       | 23.813                                    |
|                                                                     |                                           |                                           |
| Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora | 66                                        | 24.441                                    |
| Ganancia (Pérdida) atribuible a participaciones no controladora     | 574                                       | (628)                                     |
|                                                                     |                                           |                                           |
| Ganancia (Pérdida) del ejercicio                                    | 640                                       | 23.813                                    |



Estado de resultados consolidados por función

|                                                                             | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br><i>MUS\$</i> | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br><i>MUS\$</i> |
|-----------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| <i>Ganancia (pérdida) del ejercicio</i>                                     | 640                                              | 23.813                                           |
| <i>Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto</i>      | (6.201)                                          | (5.951)                                          |
| <b>Total resultado integral</b>                                             | <b>(5.561)</b>                                   | <b>17.862</b>                                    |
|                                                                             |                                                  |                                                  |
| <b>RESULTADO INTEGRAL ATRIBUIBLE A:</b>                                     |                                                  |                                                  |
| <b>Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora</b>  | <b>(6.135)</b>                                   | <b>18.775</b>                                    |
| <i>Resultado integral atribuible a los participaciones no controladoras</i> | 574                                              | (913)                                            |
| <b>Total resultado integral</b>                                             | <b>(5.561)</b>                                   | <b>17.862</b>                                    |

Estado de flujos de efectivo consolidado - método directo

|                                                                                                  | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br><i>MUS\$</i> | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br><i>MUS\$</i> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| <i>Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación</i>                          | 11.974                                           | 6.329                                            |
| <i>Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión</i>                           | (3.737)                                          | (68)                                             |
| <i>Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación</i>       | (8.437)                                          | (9.231)                                          |
| <i>Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo</i> | (334)                                            | 437                                              |
| <i>Incremento neto del efectivo y equivalentes al efectivo</i>                                   | (534)                                            | (2.533)                                          |
| <b>Efectivo y equivalentes al efectivo al principio del ejercicio</b>                            | <b>42.676</b>                                    | <b>45.209</b>                                    |
| <b>Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio</b>                                | <b>42.142</b>                                    | <b>42.676</b>                                    |

Estado de cambios en el patrimonio consolidado

|                                                                | PATRIMONIO<br>ATRIBUIBLE A LOS<br>PROPIETARIOS DE<br>LA CONTROLADORA<br><i>MUS\$</i> | PARTICIPACIONES<br>NO CONTROLADORA<br><i>MUS\$</i> | PATRIMONIO<br>TOTAL<br><i>MUS\$</i> |
|----------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|-------------------------------------|
| <b>PATRIMONIO 2024</b>                                         |                                                                                      |                                                    |                                     |
| <i>1 de enero de 2024</i>                                      | 195.616                                                                              | 156.797                                            | 352.413                             |
| <i>Total resultado integral</i>                                | (6.135)                                                                              | 574                                                | (5.561)                             |
| <i>Total transacciones con los accionistas</i>                 | 164.668                                                                              | (165.219)                                          | (551)                               |
| <b>Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2024</b> | <b>354.149</b>                                                                       | <b>(7.848)</b>                                     | <b>346.301</b>                      |
|                                                                |                                                                                      |                                                    |                                     |
| <b>PATRIMONIO 2023</b>                                         |                                                                                      |                                                    |                                     |
| <i>1 de enero de 2023</i>                                      | 104.535                                                                              | (60.706)                                           | 43.829                              |
| <i>Total resultado integral</i>                                | 18.775                                                                               | (913)                                              | 17.862                              |
| <i>Total transacciones con los accionistas</i>                 | 72.306                                                                               | 218.416                                            | 290.722                             |
| <b>Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2023</b> | <b>195.616</b>                                                                       | <b>156.797</b>                                     | <b>352.413</b>                      |





INVERSIONES LAN S.A.

Estado de situación financiera

|                                                             | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|-------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| ACTIVOS                                                     |                                           |                                           |
| Total activos corrientes                                    | 1.100                                     | 1.156                                     |
| Total activos no corrientes                                 | 83                                        | 83                                        |
| Total activos                                               | 1.183                                     | 1.239                                     |
| PASIVOS Y PATRIMONIO                                        |                                           |                                           |
| PASIVOS                                                     |                                           |                                           |
| Total pasivos corrientes                                    | 2                                         | 5                                         |
| Total pasivos no corrientes                                 | 45                                        | 45                                        |
| Total pasivos                                               | 47                                        | 50                                        |
| PATRIMONIO                                                  |                                           |                                           |
| Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora | 1.136                                     | 1.189                                     |
| Total patrimonio                                            | 1.136                                     | 1.189                                     |
| Total patrimonio y pasivos                                  | 1.183                                     | 1.239                                     |

Estado de resultados consolidados por función

|                                                                     | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales                     | (8)                                       | (28)                                      |
| Ganancia (Pérdida) antes de impuesto                                | (53)                                      | (36)                                      |
| Gasto por impuesto a las ganancias                                  | -                                         | -                                         |
| Ganancia (Pérdida) del ejercicio                                    | (53)                                      | (36)                                      |
| Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora | (53)                                      | (36)                                      |
| Ganancia (Pérdida) del ejercicio                                    | (53)                                      | (36)                                      |

Estado de resultados integrales consolidado

|                                                                     | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Ganancia (Pérdida) del ejercicio                                    | (53)                                      | (36)                                      |
| Total resultado integral                                            | (53)                                      | (36)                                      |
| RESULTADO INTEGRAL ATRIBUIBLE A:                                    |                                           |                                           |
| Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora | (53)                                      | (36)                                      |
| Total resultado integral                                            | (53)                                      | (36)                                      |



Estado de flujos de efectivo consolidado - método directo

|                                                                                           | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación                          | -                                         | (9)                                       |
| Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión                           | -                                         | 5                                         |
| Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación       | -                                         | (25)                                      |
| Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo |                                           |                                           |
| Incremento neto del efectivo y equivalentes al efectivo                                   | (45)                                      | (37)                                      |
| Efectivo y equivalentes al efectivo al principio del ejercicio                            | 376                                       | 413                                       |
| Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio                                | 331                                       | 376                                       |

Estado de cambios en el patrimonio consolidado

|                                                         | PATRIMONIO<br>ATRIBUIBLE A LOS<br>PROPIETARIOS DE<br>LA CONTROLADORA<br>MUS\$ | PARTICIPACIONES<br>NO CONTROLADORA<br>MUS\$ | PATRIMONIO<br>TOTAL<br>MUS\$ |
|---------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|------------------------------|
| PATRIMONIO 2024                                         |                                                                               |                                             |                              |
| 1 de enero de 2024                                      | 1.189                                                                         | -                                           | 1.189                        |
| Total resultado integral                                | (53)                                                                          | -                                           | (53)                         |
| Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2024 | 1.136                                                                         | -                                           | 1.136                        |
| PATRIMONIO 2023                                         |                                                                               |                                             |                              |
| 1 de enero de 2023                                      | 1.225                                                                         | -                                           | 1.225                        |
| Total resultado integral                                | (36)                                                                          | -                                           | (36)                         |
| Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2023 | 1.189                                                                         | -                                           | 1.189                        |

LAN PAX GROUP Y FILIALES

Estado de situación financiera

|                                                             | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|-------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| ACTIVOS                                                     |                                           |                                           |
| Total activos corrientes                                    | 260.217                                   | 288.471                                   |
| Total activos no corrientes                                 | 202.531                                   | 198.765                                   |
| Total activos                                               | 462.748                                   | 487.236                                   |
| PASIVOS Y PATRIMONIO                                        |                                           |                                           |
| PASIVOS                                                     |                                           |                                           |
| Total pasivos corrientes                                    | 1.623.423                                 | 1.583.445                                 |
| Total pasivos no corrientes                                 | 310.076                                   | 252.092                                   |
| Total pasivos                                               | 1.933.499                                 | 1.835.537                                 |
| PATRIMONIO                                                  |                                           |                                           |
| Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora | (1.093.630)                               | (1.002.254)                               |
| Participaciones no controladoras                            | (377.121)                                 | (346.047)                                 |
| Total patrimonio                                            | (1.470.751)                               | (1.348.301)                               |
| Total patrimonio y pasivos                                  | 462.748                                   | 487.236                                   |





Estado de resultados consolidados por función

|                                                        | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|--------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Ingresos de actividades ordinarias                     | 871.353                                   | 777.370                                   |
| Costo de ventas                                        | (844.605)                                 | (701.518)                                 |
| <b>Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales</b> | <b>26.748</b>                             | <b>75.852</b>                             |
| Ganancia (Pérdida) antes de impuesto                   | (123.399)                                 | 8.197                                     |
| Gasto por impuesto a las ganancias                     | 636                                       | (683)                                     |
| <b>Ganancia (Pérdida) del ejercicio</b>                | <b>(122.763)</b>                          | <b>7.514</b>                              |

Estado de resultados integrales consolidado

|                                                                      | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|----------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Ganancia (pérdida) del ejercicio                                     | (122.763)                                 | 7.514                                     |
| Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto      | 31.945                                    | (27.517)                                  |
| <b>Total resultado integral</b>                                      | <b>(90.818)</b>                           | <b>(20.003)</b>                           |
| <b>RESULTADO INTEGRAL ATRIBUIBLE A:</b>                              |                                           |                                           |
| Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora  | (106.787)                                 | 22.660                                    |
| Resultado integral atribuible a los participaciones no controladoras | 15.969                                    | (42.663)                                  |
| <b>Total resultado integral</b>                                      | <b>(90.818)</b>                           | <b>(20.003)</b>                           |

Estado de flujos de efectivo consolidado - método directo

|                                                                                           | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación                          | 35.902                                    | 93.513                                    |
| Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión                           | 1.583                                     | (899)                                     |
| Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación       | (61.504)                                  | 112                                       |
| Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo | (26)                                      | (263)                                     |
| Incremento neto del efectivo y equivalentes al efectivo                                   | (24.045)                                  | 92.463                                    |
| <b>Efectivo y equivalentes al efectivo al principio del ejercicio</b>                     | <b>184.150</b>                            | <b>91.687</b>                             |
| <b>Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio</b>                         | <b>160.105</b>                            | <b>184.150</b>                            |

Estado de cambios en el patrimonio consolidado

|                                                                | PATRIMONIO<br>ATRIBUIBLE A LOS<br>PROPIETARIOS DE<br>LA CONTROLADORA<br>MUS\$ | PARTICIPACIONES<br>NO CONTROLADORA<br>MUS\$ | PATRIMONIO<br>TOTAL<br>MUS\$ |
|----------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|------------------------------|
| <b>PATRIMONIO 2024</b>                                         |                                                                               |                                             |                              |
| 1 de enero de 2024                                             | (1.002.254)                                                                   | (346.047)                                   | (1.348.301)                  |
| Total resultado integral                                       | (106.787)                                                                     | 15.969                                      | (90.818)                     |
| Total transacciones con los accionistas                        | 15.411                                                                        | (47.043)                                    | (31.632)                     |
| <b>Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2024</b> | <b>(1.093.630)</b>                                                            | <b>(377.121)</b>                            | <b>(1.470.751)</b>           |
| <b>PATRIMONIO 2023</b>                                         |                                                                               |                                             |                              |
| 1 de enero de 2023                                             | (1.342.687)                                                                   | 6.951                                       | (1.335.736)                  |
| Total resultado integral                                       | 22.660                                                                        | (42.663)                                    | (20.003)                     |
| Total transacciones con los accionistas                        | 317.773                                                                       | (310.335)                                   | 7.438                        |
| <b>Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2023</b> | <b>(1.002.254)</b>                                                            | <b>(346.047)</b>                            | <b>(1.348.301)</b>           |



LATAM FINANCE LIMITED

Estado de situación financiera

|                                                             | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|-------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| ACTIVOS                                                     |                                           |                                           |
| Total activos corrientes                                    | 113                                       | 114                                       |
| Total activos no corrientes                                 | -                                         | -                                         |
| Total activos                                               | 113                                       | 114                                       |
| PASIVOS Y PATRIMONIO                                        |                                           |                                           |
| PASIVOS                                                     |                                           |                                           |
| Total pasivos corrientes                                    | 208.621                                   | 208.621                                   |
| Total pasivos no corrientes                                 | -                                         | -                                         |
| Total pasivos                                               | 208.621                                   | 208.621                                   |
| PATRIMONIO                                                  |                                           |                                           |
| Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora | (208.508)                                 | (208.507)                                 |
| Total patrimonio                                            | (208.508)                                 | (208.507)                                 |
| Total patrimonio y pasivos                                  | 113                                       | 114                                       |

Estado de resultados consolidados por función

|                                                                     | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales                     | (1)                                       | (1)                                       |
| Ganancia (Pérdida) antes de impuesto                                | (1)                                       | (1)                                       |
| Gasto por impuesto a las ganancias                                  | -                                         | -                                         |
| Ganancia (Pérdida) del ejercicio                                    | (1)                                       | (1)                                       |
| Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora | (1)                                       | (1)                                       |
| Ganancia (Pérdida) del ejercicio                                    | (1)                                       | (1)                                       |

Estado de resultados integrales consolidado

|                                                                     | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Ganancia (pérdida) del ejercicio                                    | (1)                                       | (1)                                       |
| Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto     | -                                         | -                                         |
| Total resultado integral                                            | (1)                                       | (1)                                       |
| RESULTADO INTEGRAL ATRIBUIBLE A:                                    |                                           |                                           |
| Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora | (1)                                       | (1)                                       |
| Total resultado integral                                            | (1)                                       | (1)                                       |





Estado de flujos de efectivo consolidado - método directo

|                                                                                           | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación                          | -                                         | -                                         |
| Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión                           | (1)                                       | (1)                                       |
| Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación       | -                                         | -                                         |
| Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo | -                                         | -                                         |
| Incremento neto del efectivo y equivalentes al efectivo                                   | (1)                                       | (1)                                       |
| Efectivo y equivalentes al efectivo al principio del ejercicio                            | 114                                       | 115                                       |
| Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio                                | 113                                       | 114                                       |

Estado de cambios en el patrimonio consolidado

|                                                         | PATRIMONIO<br>ATRIBUIBLE A LOS<br>PROPIETARIOS DE<br>LA CONTROLADORA<br>MUS\$ | PARTICIPACIONES<br>NO CONTROLADORA<br>MUS\$ | PATRIMONIO<br>TOTAL<br>MUS\$ |
|---------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|------------------------------|
| PATRIMONIO 2024                                         |                                                                               |                                             |                              |
| 1 de enero de 2024                                      | (208.507)                                                                     | -                                           | (208.507)                    |
| Total resultado integral                                | (1)                                                                           | -                                           | (1)                          |
| Total transacciones con los accionistas                 | -                                                                             | -                                           | -                            |
| Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2024 | (208.508)                                                                     | -                                           | (208.508)                    |
| PATRIMONIO 2023                                         |                                                                               |                                             |                              |
| 1 de enero de 2023                                      | (208.506)                                                                     | -                                           | (208.506)                    |
| Total resultado integral                                | (1)                                                                           | -                                           | (1)                          |
| Total transacciones con los accionistas                 | -                                                                             | -                                           | -                            |
| Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2023 | (208.507)                                                                     | -                                           | (208.507)                    |

PROFESSIONAL AIRLINE SERVICES INC Y FILIALES

Estado de situación financiera

|                                                             | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|-------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| ACTIVOS                                                     |                                           |                                           |
| Total activos corrientes                                    | 12.617                                    | 15.571                                    |
| Total activos no corrientes                                 | -                                         | -                                         |
| Total activos                                               | 12.617                                    | 15.571                                    |
| PASIVOS Y PATRIMONIO                                        |                                           |                                           |
| PASIVOS                                                     |                                           |                                           |
| Total pasivos corrientes                                    | 5.769                                     | 10.943                                    |
| Total pasivos no corrientes                                 | -                                         | -                                         |
| Total pasivos                                               | 5.769                                     | 10.943                                    |
| PATRIMONIO                                                  |                                           |                                           |
| Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora | 6.848                                     | 4.628                                     |
| Total patrimonio                                            | 6.848                                     | 4.628                                     |
| Total patrimonio y pasivos                                  | 12.617                                    | 15.571                                    |



Estado de resultados consolidados por función

|                                                                     | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Ingresos de actividades ordinarias                                  | 91.367                                    | 75.007                                    |
| Costo de ventas                                                     | (53.538)                                  | (45.009)                                  |
| <b>Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales</b>              | <b>37.829</b>                             | <b>29.998</b>                             |
| Ganancia (Pérdida) antes de impuesto                                | 2.522                                     | 1.894                                     |
| Gasto por impuesto a las ganancias                                  | (302)                                     | (374)                                     |
| <b>Ganancia (Pérdida) del ejercicio</b>                             | <b>2.220</b>                              | <b>1.520</b>                              |
| Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora | 2.220                                     | 1.520                                     |
| <b>Ganancia (Pérdida) del ejercicio</b>                             | <b>2.220</b>                              | <b>1.520</b>                              |

Estado de resultados integrales consolidado

|                                                                     | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Ganancia (pérdida) del ejercicio                                    | 2.220                                     | 1.520                                     |
| Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto     | -                                         | -                                         |
| <b>Total resultado integral</b>                                     | <b>2.220</b>                              | <b>1.520</b>                              |
| <b>RESULTADO INTEGRAL ATRIBUIBLE A:</b>                             |                                           |                                           |
| Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora | 2.220                                     | 1.520                                     |
| <b>Total resultado integral</b>                                     | <b>2.220</b>                              | <b>1.520</b>                              |

Estado de flujos de efectivo consolidado - método directo

|                                                                                           | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación                          | 2.434                                     | (831)                                     |
| Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión                           | -                                         | -                                         |
| Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación       | -                                         | -                                         |
| Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo | -                                         | -                                         |
| Incremento neto del efectivo y equivalentes al efectivo                                   | 2.434                                     | (831)                                     |
| <b>Efectivo y equivalentes al efectivo al principio del ejercicio</b>                     | <b>621</b>                                | <b>1.452</b>                              |
| <b>Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio</b>                         | <b>3.055</b>                              | <b>621</b>                                |

Estado de cambios en el patrimonio consolidado

|                                                                | PATRIMONIO<br>ATRIBUIBLE A LOS<br>PROPIETARIOS DE<br>LA CONTROLADORA<br>MUS\$ | PARTICIPACIONES<br>NO CONTROLADORA<br>MUS\$ | PATRIMONIO<br>TOTAL<br>MUS\$ |
|----------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|------------------------------|
| <b>PATRIMONIO 2024</b>                                         |                                                                               |                                             |                              |
| 1 de enero de 2024                                             | 4.628                                                                         | -                                           | 4.628                        |
| Total resultado integral                                       | 2.220                                                                         | -                                           | 2.220                        |
| Total transacciones con los accionistas                        | -                                                                             | -                                           | -                            |
| <b>Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2024</b> | <b>6.848</b>                                                                  | <b>-</b>                                    | <b>6.848</b>                 |
| <b>PATRIMONIO 2023</b>                                         |                                                                               |                                             |                              |
| 1 de enero de 2023                                             | 3.108                                                                         | -                                           | 3.108                        |
| Total resultado integral                                       | 1.520                                                                         | -                                           | 1.520                        |
| Total transacciones con los accionistas                        | -                                                                             | -                                           | -                            |
| <b>Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2023</b> | <b>4.628</b>                                                                  | <b>-</b>                                    | <b>4.628</b>                 |





HOLDCO I S.A.

Estado de situación financiera

|                                                             | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|-------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| ACTIVOS                                                     |                                           |                                           |
| Total activos corrientes                                    | 1                                         | -                                         |
| Total activos no corrientes                                 | 351.587                                   | 351.587                                   |
| Total activos                                               | 351.588                                   | 351.587                                   |
| PASIVOS Y PATRIMONIO                                        |                                           |                                           |
| PASIVOS                                                     |                                           |                                           |
| Total pasivos corrientes                                    | 3.873                                     | 3.791                                     |
| Total pasivos no corrientes                                 | -                                         | -                                         |
| Total pasivos                                               | 3.873                                     | 3.791                                     |
| PATRIMONIO                                                  |                                           |                                           |
| Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora | 347.715                                   | 347.796                                   |
| Total patrimonio                                            | 347.715                                   | 347.796                                   |
| Total patrimonio y pasivos                                  | 351.588                                   | 351.587                                   |

Estado de resultados consolidados por función

|                                                                     | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales                     | (556)                                     | (653)                                     |
| Ganancia (Pérdida) antes de impuesto                                | (81)                                      | (554)                                     |
| Gasto por impuesto a las ganancias                                  | -                                         | -                                         |
| Ganancia (Pérdida) del ejercicio                                    | (81)                                      | (554)                                     |
| Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora | (81)                                      | (554)                                     |
| Ganancia (Pérdida) del ejercicio                                    | (81)                                      | (554)                                     |

Estado de resultados integrales consolidado

|                                                                     | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Ganancia (pérdida) del ejercicio                                    | (81)                                      | (554)                                     |
| Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto     | -                                         | -                                         |
| Total resultado integral                                            | (81)                                      | (554)                                     |
| RESULTADO INTEGRAL ATRIBUIBLE A:                                    |                                           |                                           |
| Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora | (81)                                      | (554)                                     |
| Total resultado integral                                            | (81)                                      | (554)                                     |



Estado de flujos de efectivo consolidado - método directo

|                                                                                           | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación                          | -                                         | -                                         |
| Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión                           | -                                         | -                                         |
| Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación       | -                                         | -                                         |
| Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo | -                                         | -                                         |
| Incremento neto del efectivo y equivalentes al efectivo                                   | -                                         | -                                         |
| Efectivo y equivalentes al efectivo al principio del ejercicio                            | -                                         | -                                         |
| Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio                                | -                                         | -                                         |

Estado de cambios en el patrimonio consolidado

|                                                         | PATRIMONIO<br>ATRIBUIBLE A LOS<br>PROPIETARIOS DE<br>LA CONTROLADORA<br>MUS\$ | PARTICIPACIONES<br>NO CONTROLADORA<br>MUS\$ | PATRIMONIO<br>TOTAL<br>MUS\$ |
|---------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|------------------------------|
| PATRIMONIO 2024                                         |                                                                               |                                             |                              |
| 1 de enero de 2024                                      | 347.796                                                                       | -                                           | 347.796                      |
| Total resultado integral                                | (81)                                                                          | -                                           | (81)                         |
| Total transacciones con los accionistas                 | -                                                                             | -                                           | -                            |
| Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2024 | 347.715                                                                       | -                                           | 347.715                      |
| PATRIMONIO 2023                                         |                                                                               |                                             |                              |
| 1 de enero de 2023                                      | 348.350                                                                       | -                                           | 348.350                      |
| Total resultado integral                                | (554)                                                                         | -                                           | (554)                        |
| Total transacciones con los accionistas                 | -                                                                             | -                                           | -                            |
| Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2023 | 347.796                                                                       | -                                           | 347.796                      |

JARLETUL S.A.

Estado de situación financiera

|                                                             | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|-------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| ACTIVOS                                                     |                                           |                                           |
| Total activos corrientes                                    | 12                                        | 16                                        |
| Total activos no corrientes                                 | -                                         | -                                         |
| Total activos                                               | 12                                        | 16                                        |
| PASIVOS Y PATRIMONIO                                        |                                           |                                           |
| PASIVOS                                                     |                                           |                                           |
| Total pasivos corrientes                                    | 1.101                                     | 1.101                                     |
| Total pasivos no corrientes                                 | -                                         | -                                         |
| Total pasivos                                               | 1.101                                     | 1.101                                     |
| PATRIMONIO                                                  |                                           |                                           |
| Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora | (1.089)                                   | (1.085)                                   |
| Total patrimonio                                            | (1.089)                                   | (1.085)                                   |
| Total patrimonio y pasivos                                  | 12                                        | 16                                        |





Estado de resultados consolidados por función

|                                                                     | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales                     | (3)                                       | 7                                         |
| Ganancia (Pérdida) antes de impuesto                                | (4)                                       | 8                                         |
| Gasto por impuesto a las ganancias                                  | -                                         | -                                         |
| <b>Ganancia (Pérdida) del ejercicio</b>                             | <b>(4)</b>                                | <b>8</b>                                  |
| Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora | (4)                                       | 8                                         |
| <b>Ganancia (Pérdida) del ejercicio</b>                             | <b>(4)</b>                                | <b>8</b>                                  |

Estado de resultados integrales consolidado

|                                                                     | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Ganancia (pérdida) del ejercicio                                    | (4)                                       | 8                                         |
| Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto     | -                                         | -                                         |
| <b>Total resultado integral</b>                                     | <b>(4)</b>                                | <b>8</b>                                  |
| <b>RESULTADO INTEGRAL ATRIBUIBLE A:</b>                             |                                           |                                           |
| Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora | (4)                                       | 8                                         |
| <b>Total resultado integral</b>                                     | <b>(4)</b>                                | <b>8</b>                                  |

Estado de flujos de efectivo consolidado - método directo

|                                                                                           | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación                          | (1)                                       | (6)                                       |
| Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión                           | -                                         | -                                         |
| Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación       | -                                         | -                                         |
| Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo | (1)                                       | (1)                                       |
| Incremento neto del efectivo y equivalentes al efectivo                                   | (2)                                       | (7)                                       |
| <b>Efectivo y equivalentes al efectivo al principio del ejercicio</b>                     | <b>8</b>                                  | <b>15</b>                                 |
| <b>Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio</b>                         | <b>6</b>                                  | <b>8</b>                                  |

Estado de cambios en el patrimonio consolidado

|                                                                | PATRIMONIO<br>ATRIBUIBLE A LOS<br>PROPIETARIOS DE<br>LA CONTROLADORA<br>MUS\$ | PARTICIPACIONES<br>NO CONTROLADORA<br>MUS\$ | PATRIMONIO<br>TOTAL<br>MUS\$ |
|----------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|------------------------------|
| <b>PATRIMONIO 2024</b>                                         |                                                                               |                                             |                              |
| 1 de enero de 2024                                             | (1.085)                                                                       | -                                           | (1.085)                      |
| Total resultado integral                                       | (4)                                                                           | -                                           | (4)                          |
| <b>Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2024</b> | <b>(1.089)</b>                                                                | <b>-</b>                                    | <b>(1.089)</b>               |
| <b>PATRIMONIO 2023</b>                                         |                                                                               |                                             |                              |
| 1 de enero de 2023                                             | (1.093)                                                                       | -                                           | (1.093)                      |
| Total resultado integral                                       | 8                                                                             | -                                           | 8                            |
| <b>Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2023</b> | <b>(1.085)</b>                                                                | <b>-</b>                                    | <b>(1.085)</b>               |



LATAM AIRLINES PERÚ S.A.

Estado de situación financiera

|                                                             | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|-------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| ACTIVOS                                                     |                                           |                                           |
| Total activos corrientes                                    | 401.748                                   | 312.628                                   |
| Total activos no corrientes                                 | 36.020                                    | 21.853                                    |
| Total activos                                               | 437.768                                   | 334.481                                   |
| PASIVOS Y PATRIMONIO                                        |                                           |                                           |
| PASIVOS                                                     |                                           |                                           |
| Total pasivos corrientes                                    | 342.838                                   | 281.208                                   |
| Total pasivos no corrientes                                 | 23.251                                    | 4.437                                     |
| Total pasivos                                               | 366.089                                   | 285.645                                   |
| PATRIMONIO                                                  |                                           |                                           |
| Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora | 71.679                                    | 48.836                                    |
| Total patrimonio                                            | 71.679                                    | 48.836                                    |
| Total patrimonio y pasivos                                  | 437.768                                   | 334.481                                   |

Estado de resultados consolidados por función

|                                                                     | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Ingresos de actividades ordinarias                                  | 1.723.497                                 | 1.404.081                                 |
| Costo de ventas                                                     | (1.471.590)                               | (1.271.863)                               |
| Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales                     | 251.907                                   | 132.218                                   |
| Ganancia (Pérdida) antes de impuesto                                | 34.884                                    | (4.341)                                   |
| Gasto por impuesto a las ganancias                                  | (12.042)                                  | (325)                                     |
| Ganancia (Pérdida) del ejercicio                                    | 22.842                                    | (4.666)                                   |
| Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora | 22.842                                    | (4.666)                                   |
| Ganancia (Pérdida) del ejercicio                                    | 22.842                                    | (4.666)                                   |

Estado de resultados integrales consolidado

|                                                                     | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Ganancia (pérdida) del ejercicio                                    | 22.842                                    | (4.666)                                   |
| Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto     | -                                         | -                                         |
| Total resultado integral                                            | 22.842                                    | (4.666)                                   |
| RESULTADO INTEGRAL ATRIBUIBLE A:                                    |                                           |                                           |
| Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora | 22.842                                    | (4.666)                                   |
| Total resultado integral                                            | 22.842                                    | (4.666)                                   |





Estado de flujos de efectivo consolidado - método directo

|                                                                                           | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación                          | 14.911                                    | 43.277                                    |
| Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión                           | (5.365)                                   | (1.751)                                   |
| Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación       | (1.148)                                   | (91)                                      |
| Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo | -                                         | -                                         |
| Incremento neto del efectivo y equivalentes al efectivo                                   | 8.398                                     | 41.435                                    |
| Efectivo y equivalentes al efectivo al principio del ejercicio                            | 97.685                                    | 56.250                                    |
| Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio                                | 106.083                                   | 97.685                                    |

Estado de cambios en el patrimonio consolidado

|                                                         | PATRIMONIO<br>ATRIBUIBLE A LOS<br>PROPIETARIOS DE<br>LA CONTROLADORA<br>MUS\$ | PARTICIPACIONES<br>NO CONTROLADORA<br>MUS\$ | PATRIMONIO<br>TOTAL<br>MUS\$ |
|---------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|------------------------------|
| PATRIMONIO 2024                                         |                                                                               |                                             |                              |
| 1 de enero de 2024                                      | 48.836                                                                        | -                                           | 48.836                       |
| Total resultado integral                                | 22.843                                                                        | -                                           | 22.843                       |
| Total transacciones con los accionistas                 | -                                                                             | -                                           | -                            |
| Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2024 | 71.679                                                                        | -                                           | 71.679                       |
| PATRIMONIO 2023                                         |                                                                               |                                             |                              |
| 1 de enero de 2023                                      | 54.595                                                                        | -                                           | 54.595                       |
| Total resultado integral                                | (4.666)                                                                       | -                                           | (4.666)                      |
| Total transacciones con los accionistas                 | (1.093)                                                                       | -                                           | (1.093)                      |
| Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2023 | 48.836                                                                        | -                                           | 48.836                       |

LATAM TRAVEL CHILE II S.A.

Estado de situación financiera

|                                                             | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|-------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| ACTIVOS                                                     |                                           |                                           |
| Total activos corrientes                                    | 22                                        | 21                                        |
| Total activos no corrientes                                 | 336                                       | 336                                       |
| Total activos                                               | 358                                       | 357                                       |
| PASIVOS Y PATRIMONIO                                        |                                           |                                           |
| PASIVOS                                                     |                                           |                                           |
| Total pasivos corrientes                                    | 1.243                                     | 1.240                                     |
| Total pasivos no corrientes                                 | -                                         | -                                         |
| Total pasivos                                               | 1.243                                     | 1.240                                     |
| PATRIMONIO                                                  |                                           |                                           |
| Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora | (885)                                     | (883)                                     |
| Total patrimonio                                            | (885)                                     | (883)                                     |
| Total patrimonio y pasivos                                  | 358                                       | 357                                       |



Estado de resultados consolidados por función

|                                                                     | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| <b>Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales</b>              | <b>(2)</b>                                | <b>(16)</b>                               |
| Ganancia (Pérdida) antes de impuesto                                | (2)                                       | (16)                                      |
| Gasto por impuesto a las ganancias                                  | -                                         | -                                         |
| <b>Ganancia (Pérdida) del ejercicio</b>                             | <b>(2)</b>                                | <b>(16)</b>                               |
| Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora | (2)                                       | (16)                                      |
| <b>Ganancia (Pérdida) del ejercicio</b>                             | <b>(2)</b>                                | <b>(16)</b>                               |

Estado de resultados integrales consolidado

|                                                                     | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Ganancia (pérdida) del ejercicio                                    | (2)                                       | (16)                                      |
| Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto     | -                                         | -                                         |
| <b>Total resultado integral</b>                                     | <b>(2)</b>                                | <b>(16)</b>                               |
| <b>RESULTADO INTEGRAL ATRIBUIBLE A:</b>                             |                                           |                                           |
| Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora | (2)                                       | (16)                                      |
| <b>Total resultado integral</b>                                     | <b>(2)</b>                                | <b>(16)</b>                               |

Estado de flujos de efectivo consolidado - método directo

|                                                                                           | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación                          | -                                         | -                                         |
| Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión                           | -                                         | -                                         |
| Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación       | -                                         | -                                         |
| Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo | -                                         | -                                         |
| Incremento neto del efectivo y equivalentes al efectivo                                   | -                                         | -                                         |
| <b>Efectivo y equivalentes al efectivo al principio del ejercicio</b>                     | <b>20</b>                                 | <b>20</b>                                 |
| <b>Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio</b>                         | <b>20</b>                                 | <b>20</b>                                 |

Estado de cambios en el patrimonio consolidado

|                                                                | PATRIMONIO<br>ATRIBUIBLE A LOS<br>PROPIETARIOS DE<br>LA CONTROLADORA<br>MUS\$ | PARTICIPACIONES<br>NO CONTROLADORA<br>MUS\$ | PATRIMONIO<br>TOTAL<br>MUS\$ |
|----------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|------------------------------|
| <b>PATRIMONIO 2024</b>                                         |                                                                               |                                             |                              |
| 1 de enero de 2024                                             | (883)                                                                         | -                                           | (883)                        |
| Total resultado integral                                       | (2)                                                                           | -                                           | (2)                          |
| Total transacciones con los accionistas                        | -                                                                             | -                                           | -                            |
| <b>Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2024</b> | <b>(885)</b>                                                                  | <b>-</b>                                    | <b>(885)</b>                 |
| <b>PATRIMONIO 2023</b>                                         |                                                                               |                                             |                              |
| 1 de enero de 2023                                             | (867)                                                                         | -                                           | (867)                        |
| Total resultado integral                                       | (16)                                                                          | -                                           | (16)                         |
| Total transacciones con los accionistas                        | -                                                                             | -                                           | -                            |
| <b>Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2023</b> | <b>(883)</b>                                                                  | <b>-</b>                                    | <b>(883)</b>                 |





LATAM TRAVEL S.A.

Estado de situación financiera

|                                                             | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|-------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| ACTIVOS                                                     |                                           |                                           |
| Total activos corrientes                                    | 4.039.551                                 | 3.648.806                                 |
| Total activos no corrientes                                 | -                                         | 118.296                                   |
| Total activos                                               | 4.039.551                                 | 3.767.102                                 |
| PASIVOS Y PATRIMONIO                                        |                                           |                                           |
| PASIVOS                                                     |                                           |                                           |
| Total pasivos corrientes                                    | 33.303                                    | 577.202                                   |
| Total pasivos no corrientes                                 | 1.663.616                                 | 709.536                                   |
| Total pasivos                                               | 1.696.919                                 | 1.286.738                                 |
| PATRIMONIO                                                  |                                           |                                           |
| Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora | 2.342.632                                 | 2.480.364                                 |
| Total patrimonio                                            | 2.342.632                                 | 2.480.364                                 |
| Total patrimonio y pasivos                                  | 4.039.551                                 | 3.767.102                                 |

Estado de resultados consolidados por función

|                                                                     | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Ingresos de actividades ordinarias                                  | 952.392                                   | 2.013.547                                 |
| Costo de ventas                                                     | (1.066)                                   | (495)                                     |
| Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales                     | 951.326                                   | 2.013.052                                 |
| Ganancia (Pérdida) antes de impuesto                                | (3.748.905)                               | 778.318                                   |
| Gasto por impuesto a las ganancias                                  | (1.119)                                   | -                                         |
| Ganancia (Pérdida) del ejercicio                                    | (3.750.024)                               | 778.318                                   |
| Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora | (3.750.024)                               | 778.318                                   |
| Ganancia (Pérdida) del ejercicio                                    | (3.750.024)                               | 778.318                                   |

Estado de resultados integrales consolidado

|                                                                     | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Ganancia (pérdida) del ejercicio                                    | (3.750.024)                               | 778.318                                   |
| Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto     | -                                         | -                                         |
| Total resultado integral                                            | (3.750.024)                               | 778.318                                   |
| RESULTADO INTEGRAL ATRIBUIBLE A:                                    |                                           |                                           |
| Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora | (3.750.024)                               | 778.318                                   |
| Total resultado integral                                            | (3.750.024)                               | 778.318                                   |



Estado de flujos de efectivo consolidado - método directo

|                                                                                           | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación                          | (767.273)                                 | (2.553.495)                               |
| Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión                           | 796.743                                   | 1.364.128                                 |
| Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación       | -                                         | -                                         |
| Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo | 649.252                                   | 2.794.378                                 |
| Incremento neto del efectivo y equivalentes al efectivo                                   | 678.722                                   | 1.605.011                                 |
| Efectivo y equivalentes al efectivo al principio del ejercicio                            | 2.398.850                                 | 793.839                                   |
| Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio                                | 3.077.572                                 | 2.398.850                                 |

Estado de cambios en el patrimonio consolidado

|                                                         | PATRIMONIO<br>ATRIBUIBLE A LOS<br>PROPIETARIOS DE<br>LA CONTROLADORA<br>MUS\$ | PARTICIPACIONES<br>NO CONTROLADORA<br>MUS\$ | PATRIMONIO<br>TOTAL<br>MUS\$ |
|---------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|------------------------------|
| PATRIMONIO 2024                                         |                                                                               |                                             |                              |
| 1 de enero de 2024                                      | 2.480.364                                                                     | -                                           | 2.480.364                    |
| Total resultado integral                                | (3.750.024)                                                                   | -                                           | (3.750.024)                  |
| Total transacciones con los accionistas                 | 3.612.292                                                                     | -                                           | 3.612.292                    |
| Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2024 | 2.342.632                                                                     | -                                           | 2.342.632                    |
| PATRIMONIO 2023                                         |                                                                               |                                             |                              |
| 1 de enero de 2023                                      | 840.714                                                                       | -                                           | 840.714                      |
| Total resultado integral                                | 778.318                                                                       | -                                           | 778.318                      |
| Total transacciones con los accionistas                 | 861.332                                                                       | -                                           | 861.332                      |
| Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2023 | 2.480.364                                                                     | -                                           | 2.480.364                    |

LATAM TRAVEL S.R.L.

Estado de situación financiera

|                                                             | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|-------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| ACTIVOS                                                     |                                           |                                           |
| Total activos corrientes                                    | 93                                        | 93                                        |
| Total activos no corrientes                                 | -                                         | -                                         |
| Total activos                                               | 93                                        | 93                                        |
| PASIVOS Y PATRIMONIO                                        |                                           |                                           |
| PASIVOS                                                     |                                           |                                           |
| Total pasivos corrientes                                    | -                                         | -                                         |
| Total pasivos no corrientes                                 | -                                         | -                                         |
| Total pasivos                                               | -                                         | -                                         |
| PATRIMONIO                                                  |                                           |                                           |
| Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora | 93                                        | 93                                        |
| Total patrimonio                                            | 93                                        | 93                                        |
| Total patrimonio y pasivos                                  | 93                                        | 93                                        |





Estado de resultados consolidados por función

|                                                                     | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| <b>Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales</b>              | -                                         | 5                                         |
| Ganancia (Pérdida) antes de impuesto                                | -                                         | 5                                         |
| Gasto por impuesto a las ganancias                                  | -                                         | -                                         |
| <b>Ganancia (Pérdida) del ejercicio</b>                             | -                                         | 5                                         |
| Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora | -                                         | 5                                         |
| <b>Ganancia (Pérdida) del ejercicio</b>                             | -                                         | 5                                         |

Estado de resultados integrales consolidado

|                                                                     | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Ganancia (pérdida) del ejercicio                                    | -                                         | 5                                         |
| Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto     | -                                         | -                                         |
| <b>Total resultado integral</b>                                     | -                                         | 5                                         |
| <b>RESULTADO INTEGRAL ATRIBUIBLE A:</b>                             |                                           |                                           |
| Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora | -                                         | 5                                         |
| <b>Total resultado integral</b>                                     | -                                         | 5                                         |

Estado de flujos de efectivo consolidado - método directo

|                                                                                           | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación                          | -                                         | -                                         |
| Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión                           | -                                         | -                                         |
| Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación       | -                                         | -                                         |
| Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo | -                                         | -                                         |
| Incremento neto del efectivo y equivalentes al efectivo                                   | -                                         | -                                         |
| <b>Efectivo y equivalentes al efectivo al principio del ejercicio</b>                     | <b>64</b>                                 | <b>64</b>                                 |
| <b>Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio</b>                         | <b>64</b>                                 | <b>64</b>                                 |

Estado de cambios en el patrimonio consolidado

|                                                                | PATRIMONIO<br>ATRIBUIBLE A LOS<br>PROPIETARIOS DE<br>LA CONTROLADORA<br>MUS\$ | PARTICIPACIONES<br>NO CONTROLADORA<br>MUS\$ | PATRIMONIO<br>TOTAL<br>MUS\$ |
|----------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|------------------------------|
| <b>PATRIMONIO 2024</b>                                         |                                                                               |                                             |                              |
| 1 de enero de 2024                                             | 93                                                                            | -                                           | 93                           |
| Total resultado integral                                       | -                                                                             | -                                           | -                            |
| Total transacciones con los accionistas                        | -                                                                             | -                                           | -                            |
| <b>Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2024</b> | <b>93</b>                                                                     | <b>-</b>                                    | <b>93</b>                    |
| <b>PATRIMONIO 2023</b>                                         |                                                                               |                                             |                              |
| 1 de enero de 2023                                             | 88                                                                            | -                                           | 88                           |
| Total resultado integral                                       | 5                                                                             | -                                           | 5                            |
| Total transacciones con los accionistas                        | -                                                                             | -                                           | -                            |
| <b>Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2023</b> | <b>93</b>                                                                     | <b>-</b>                                    | <b>93</b>                    |



PEUCO FINANCE LIMITED

Estado de situación financiera

|                                                             | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|-------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| ACTIVOS                                                     |                                           |                                           |
| Total activos corrientes                                    | -                                         | -                                         |
| Total activos no corrientes                                 | -                                         | -                                         |
| Total activos                                               | -                                         | -                                         |
| PASIVOS Y PATRIMONIO                                        |                                           |                                           |
| PASIVOS                                                     |                                           |                                           |
| Total pasivos corrientes                                    | -                                         | -                                         |
| Total pasivos no corrientes                                 | -                                         | -                                         |
| Total pasivos                                               | -                                         | -                                         |
| PATRIMONIO                                                  |                                           |                                           |
| Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora | -                                         | -                                         |
| Total patrimonio                                            | -                                         | -                                         |
| Total patrimonio y pasivos                                  | -                                         | -                                         |

Estado de resultados consolidados por función

|                                                                     | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales                     | -                                         | -                                         |
| Ganancia (Pérdida) antes de impuesto                                | -                                         | -                                         |
| Gasto por impuesto a las ganancias                                  | -                                         | -                                         |
| Ganancia (Pérdida) del ejercicio                                    | -                                         | -                                         |
| Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora | -                                         | -                                         |
| Ganancia (Pérdida) del ejercicio                                    | -                                         | -                                         |





TAM S.A. Y FILIALES

Estado de situación financiera

|                                                             | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|-------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| ACTIVOS                                                     |                                           |                                           |
| Total activos corrientes                                    | 2.575.407                                 | 2.441.250                                 |
| Total activos no corrientes                                 | 1.495.062                                 | 1.798.452                                 |
| Total activos                                               | 4.070.469                                 | 4.239.702                                 |
| PASIVOS Y PATRIMONIO                                        |                                           |                                           |
| PASIVOS                                                     |                                           |                                           |
| Total pasivos corrientes                                    | 1.919.471                                 | 2.042.204                                 |
| Total pasivos no corrientes                                 | 637.571                                   | 985.169                                   |
| Total pasivos                                               | 2.557.042                                 | 3.027.373                                 |
| PATRIMONIO                                                  |                                           |                                           |
| Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora | 1.512.327                                 | 1.211.177                                 |
| Participaciones no controladoras                            | 1.100                                     | 1.152                                     |
| Total patrimonio                                            | 1.513.427                                 | 1.212.329                                 |
| Total patrimonio y pasivos                                  | 4.070.469                                 | 4.239.702                                 |

Estado de resultados consolidados por función

|                                                                     | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Ingresos de actividades ordinarias                                  | 6.313.297                                 | 5.794.599                                 |
| Costo de ventas                                                     | (5.137.469)                               | (4.587.151)                               |
| Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales                     | 1.175.828                                 | 1.207.448                                 |
| Ganancia (Pérdida) antes de impuesto                                | 714.397                                   | 739.480                                   |
| Gasto por impuesto a las ganancias                                  | (40.749)                                  | 1.303                                     |
| Ganancia (Pérdida) del ejercicio                                    | 673.648                                   | 740.783                                   |
| Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora | 673.327                                   | 740.476                                   |
| Ganancia (Pérdida) atribuible a participaciones no controladora     | 321                                       | 307                                       |
| Ganancia (Pérdida) del ejercicio                                    | 673.648                                   | 740.783                                   |

Estado de resultados integrales consolidado

|                                                                      | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|----------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Ganancia (pérdida) del ejercicio                                     | 673.648                                   | 740.783                                   |
| Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto      | (390.371)                                 | 804.936                                   |
| Total resultado integral                                             | 283.277                                   | 1.545.719                                 |
| RESULTADO INTEGRAL ATRIBUIBLE A:                                     |                                           |                                           |
| Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora  | 282.788                                   | 1.545.328                                 |
| Resultado integral atribuible a los participaciones no controladoras | 489                                       | 391                                       |
| Total resultado integral                                             | 283.277                                   | 1.545.719                                 |



Estado de flujos de efectivo consolidado - método directo

|                                                                                           | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación                          | 194.695                                   | 364.469                                   |
| Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión                           | (352)                                     | (31.311)                                  |
| Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación       | (13.668)                                  | (18.698)                                  |
| Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo | (110.436)                                 | 35.214                                    |
| Incremento neto del efectivo y equivalentes al efectivo                                   | 70.239                                    | 349.674                                   |
| Efectivo y equivalentes al efectivo al principio del ejercicio                            | 733.807                                   | 384.133                                   |
| Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio                                | 804.046                                   | 733.807                                   |

Estado de cambios en el patrimonio consolidado

|                                                         | PATRIMONIO<br>ATRIBUIBLE A LOS<br>PROPIETARIOS DE<br>LA CONTROLADORA<br>MUS\$ | PARTICIPACIONES<br>NO CONTROLADORA<br>MUS\$ | PATRIMONIO<br>TOTAL<br>MUS\$ |
|---------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|------------------------------|
| PATRIMONIO 2024                                         |                                                                               |                                             |                              |
| 1 de enero de 2024                                      | 1.211.177                                                                     | 1.152                                       | 1.212.329                    |
| Total resultado integral                                | 282.788                                                                       | 489                                         | 283.277                      |
| Total transacciones con los accionistas                 | 18.362                                                                        | (541)                                       | 17.821                       |
| Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2024 | 1.512.327                                                                     | 1.100                                       | 1.513.427                    |
| PATRIMONIO 2023                                         |                                                                               |                                             |                              |
| 1 de enero de 2023                                      | (734.515)                                                                     | 815                                         | (733.700)                    |
| Total resultado integral                                | 1.545.335                                                                     | 391                                         | 1.545.726                    |
| Total transacciones con los accionistas                 | 400.357                                                                       | (54)                                        | 400.303                      |
| Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2023 | 1.211.177                                                                     | 1.152                                       | 1.212.329                    |

TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.

Estado de situación financiera

|                                                             | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|-------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| ACTIVOS                                                     |                                           |                                           |
| Total activos corrientes                                    | 1.089.498                                 | 977.726                                   |
| Total activos no corrientes                                 | 143.702                                   | 115.135                                   |
| Total activos                                               | 1.233.200                                 | 1.092.861                                 |
| PASIVOS Y PATRIMONIO                                        |                                           |                                           |
| PASIVOS                                                     |                                           |                                           |
| Total pasivos corrientes                                    | 266.650                                   | 396.039                                   |
| Total pasivos no corrientes                                 | 470.337                                   | 386.878                                   |
| Total pasivos                                               | 736.987                                   | 782.917                                   |
| PATRIMONIO                                                  |                                           |                                           |
| Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora | 496.213                                   | 309.944                                   |
| Total patrimonio                                            | 496.213                                   | 309.944                                   |
| Total patrimonio y pasivos                                  | 1.233.200                                 | 1.092.861                                 |





Estado de resultados consolidados por función

|                                                                     | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Ingresos de actividades ordinarias                                  | 1.319.335                                 | 1.110.860                                 |
| Costo de ventas                                                     | (997.548)                                 | (955.841)                                 |
| <b>Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales</b>              | <b>321.787</b>                            | <b>155.019</b>                            |
| Ganancia (Pérdida) antes de impuesto                                | 361.382                                   | 153.438                                   |
| Gasto por impuesto a las ganancias                                  | (137.906)                                 | (44.699)                                  |
| <b>Ganancia (Pérdida) del ejercicio</b>                             | <b>223.476</b>                            | <b>108.739</b>                            |
| Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora | 223.476                                   | 108.739                                   |
| <b>Ganancia (Pérdida) del ejercicio</b>                             | <b>223.476</b>                            | <b>108.739</b>                            |

Estado de resultados integrales consolidado

|                                                                     | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Ganancia (pérdida) del ejercicio                                    | 223.476                                   | 108.739                                   |
| Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto     | (37.207)                                  | (63.382)                                  |
| <b>Total resultado integral</b>                                     | <b>186.269</b>                            | <b>45.357</b>                             |
| <b>RESULTADO INTEGRAL ATRIBUIBLE A:</b>                             |                                           |                                           |
| Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora | 186.269                                   | 45.357                                    |
| <b>Total resultado integral</b>                                     | <b>186.269</b>                            | <b>45.357</b>                             |

Estado de flujos de efectivo consolidado - método directo

|                                                                                           | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2023<br>MUS\$ |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación                          | (99.797)                                  | (3.269)                                   |
| Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión                           | -                                         | -                                         |
| Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación       | -                                         | -                                         |
| Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo | 9.683                                     | 4.489                                     |
| Incremento neto del efectivo y equivalentes al efectivo                                   | (90.114)                                  | 1.220                                     |
| <b>Efectivo y equivalentes al efectivo al principio del ejercicio</b>                     | <b>137.689</b>                            | <b>136.469</b>                            |
| <b>Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio</b>                         | <b>47.575</b>                             | <b>137.689</b>                            |

Estado de cambios en el patrimonio consolidado

|                                                                | PATRIMONIO<br>ATRIBUIBLE A LOS<br>PROPIETARIOS DE<br>LA CONTROLADORA<br>MUS\$ | PARTICIPACIONES<br>NO CONTROLADORA<br>MUS\$ | PATRIMONIO<br>TOTAL<br>MUS\$ |
|----------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|------------------------------|
| <b>PATRIMONIO 2024</b>                                         |                                                                               |                                             |                              |
| 1 de enero de 2024                                             | 309.944                                                                       | -                                           | 309.944                      |
| Total resultado integral                                       | 186.269                                                                       | -                                           | 186.269                      |
| <b>Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2024</b> | <b>496.213</b>                                                                | <b>-</b>                                    | <b>496.213</b>               |
| <b>PATRIMONIO 2023</b>                                         |                                                                               |                                             |                              |
| 1 de enero de 2023                                             | 264.587                                                                       | -                                           | 264.587                      |
| Total resultado integral                                       | 45.357                                                                        | -                                           | 45.357                       |
| <b>Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2023</b> | <b>309.944</b>                                                                | <b>-</b>                                    | <b>309.944</b>               |



FAISAN FINANCE DAC

Estado de situación financiera

|                                                             | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ |
|-------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| ACTIVOS                                                     |                                           |
| Total activos corrientes                                    | -                                         |
| Total activos no corrientes                                 | -                                         |
| Total activos                                               | -                                         |
| PASIVOS Y PATRIMONIO                                        |                                           |
| PASIVOS                                                     |                                           |
| Total pasivos corrientes                                    | -                                         |
| Total pasivos no corrientes                                 | -                                         |
| Total pasivos                                               | -                                         |
| PATRIMONIO                                                  |                                           |
| Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora | -                                         |
| Total patrimonio                                            | -                                         |
| Total patrimonio y pasivos                                  | -                                         |

Estado de resultados consolidados por función

|                                                                     | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ |
|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales                     | -                                         |
| Ganancia (Pérdida) antes de impuesto                                | -                                         |
| Gasto por impuesto a las ganancias                                  | -                                         |
| Ganancia (Pérdida) del ejercicio                                    | -                                         |
| Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora | -                                         |
| Ganancia (Pérdida) del ejercicio                                    | -                                         |

Estado de resultados integrales consolidado

|                                                                     | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ |
|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Ganancia (pérdida) del ejercicio                                    | -                                         |
| Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto     | -                                         |
| Total resultado integral                                            | -                                         |
| RESULTADO INTEGRAL ATRIBUIBLE A:                                    |                                           |
| Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora | -                                         |
| Total resultado integral                                            | -                                         |





Estado de flujos de efectivo consolidado - método directo

|                                                                                           | AL 31 DE<br>DICIEMBRE<br>DE 2024<br>MUS\$ |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación                          | -                                         |
| Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión                           | -                                         |
| Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación       | -                                         |
| Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo | -                                         |
| Incremento neto del efectivo y equivalentes al efectivo                                   | -                                         |
| Efectivo y equivalentes al efectivo al principio del ejercicio                            | -                                         |
| Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio                                | -                                         |

Estado de cambios en el patrimonio consolidado

|                                                         | PATRIMONIO<br>ATRIBUIBLE A LOS<br>PROPIETARIOS DE<br>LA CONTROLADORA<br>MUS\$ | PARTICIPACIONES<br>NO CONTROLADORA<br>MUS\$ | PATRIMONIO<br>TOTAL<br>MUS\$ |
|---------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|------------------------------|
| PATRIMONIO 2024                                         |                                                                               |                                             |                              |
| 1 de enero de 2024                                      | -                                                                             | -                                           | -                            |
| Total resultado integral                                | -                                                                             | -                                           | -                            |
| Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2024 | -                                                                             | -                                           | -                            |





# ANÁLISIS RAZONADO

Brasilia, Brasil

Análisis comparativo y explicación de las principales tendencias:

## ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA CONSOLIDADO

A continuación, se presentan los principales índices financieros del Estado de Situación Financiera Consolidado:

|                                                                                                                                     | 31-12-2024 | 31-12-2023 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------------|
| INDICES DE LÍQUIDEZ                                                                                                                 |            |            |
| Liquidez corriente (veces) (Activo corriente en operación/pasivo corriente)                                                         | 0,62       | 0,74       |
| Razón ácida (veces) (Fondos disponibles/ pasivo corriente)                                                                          | 0,31       | 0,30       |
| INDICES DE ENDEUDAMIENTO                                                                                                            |            |            |
| Razón de endeudamiento (veces): (Pasivo corriente / Patrimonio neto)                                                                | 8,70       | 12,63      |
| (Pasivo no corriente / 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 gastos financieros (R.A.I.I. / gastos financieros)                                                                        | 2,34       | 2,04       |
| INDICES DE ACTIVIDAD                                                                                                                |            |            |
| Total de Activos                                                                                                                    | 15.253.365 | 14.667.315 |
| Inversiones                                                                                                                         | 1.419.875  | 863.839    |
| Enajenaciones                                                                                                                       | 97.303     | 46.524     |
| INDICES DE RENTABILIDAD                                                                                                             |            |            |
| Los índices de rentabilidad han sido calculados sobre el patrimonio y resultados atribuibles a los propietarios de la controladora. |            |            |
| Rentabilidad del patrimonio (Resultado neto / patrimonio neto promedio)                                                             | 1,66       | 2,36       |
| Rentabilidad del activo (Resultado neto / activos promedios)                                                                        | 0,07       | 0,04       |
| Rendimiento de activos operacionales (Resultado neto / activos operacionales (*) Promedio)                                          | 0,07       | 0,04       |
| Retorno de dividendos (Dividendos pagados / precio de mercado)                                                                      | 0,02       | 0,00       |

(\*) Total de activos menos impuestos diferidos, cuentas del personal, inversiones permanentes y temporales.



Al 31 de diciembre de 2024, los activos totales de la Sociedad ascienden a MUS\$15.253.365, lo que, comparado con el 31 de diciembre de 2023, presenta un aumento de MUS\$586.050 (4,0%).

El Activo corriente de la Sociedad disminuyó en MUS\$302.943 (7,2%), comparado con el cierre del ejercicio 2023. Las disminuciones se presentan en los siguientes rubros: Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar por MUS\$222.203 (16,0%), Inventarios corrientes por MUS\$154.350 (26,0%), asociado al consumo por MUS\$396.668; ajuste por conversión y otros por MUS\$309.334 compensado con los incrementos de compras por MUS\$552.251; Otros activos financieros, corrientes por MUS\$107.524 (61,5%), Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta por MUS\$73.532 (71,6%); Impuestos corrientes por MUS\$(6.755) (14,4%). Todo lo anterior se ve compensado por un aumento en los rubros de Efectivo y equivalentes al efectivo por MUS\$243.027 (14,2%), este aumento se explica por la variación neta presentada en el estado de flujos consolidado de la Sociedad; Otros activos no financieros corrientes por MUS\$18.397 (9,9%) y Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes por MUS\$3 (10,7%).

El índice de liquidez de la Sociedad muestra una disminución de 0,74 veces al cierre del ejercicio 2023 a 0,62 veces al cierre de diciembre de 2024. Se observa, además, un aumento de la razón ácida de 0,30 veces en el ejercicio 2023 a 0,31 veces al cierre de diciembre de 2024.

El Activo no corriente de la Sociedad aumentó en MUS\$888.993 (8,5%) respecto del cierre del ejercicio 2023. Los rubros del Activo no corriente que presentan incremento son: Propiedades, plantas y equipos por MUS\$1.095.567 (12,1%), lo que se explica por: adiciones MUS\$1.254.173, adiciones y renegociaciones por activos por derecho de uso por MUS\$836.167, reclasificaciones y otros movimientos por MUS\$289.260; compensado con las disminuciones originada por la depreciación del ejercicio por MUS\$1.111.101 y la diferencia por conversión por MUS\$172.932; Otros activos financieros no corrientes por MUS\$19.287 (55,9%) y Activos por impuestos diferidos por MUS\$5.767 (120,6%). Todo lo anterior se ve compensado por las disminuciones en los siguientes rubros: Activos intangibles distintos de la plusvalía por MUS\$151.816 (13,2%), originado principalmente por la variación negativa del ajuste de conversión por MUS\$203.259 y por MUS\$72.555 correspondiente a la amortización del ejercicio, compensado por el incremento de las adiciones

por MUS\$124.266; Otros activos no financieros por MUS\$79.205 (47,0%), originado por la disminución en depósitos judiciales por MUS\$90.300, e Impuesto a las ventas por MUS\$6.853; levemente compensado por otros pagos anticipados por MUS\$18.416; y Cuentas por cobrar, no corrientes por MUS\$607 (4,7%).

Al 31 de diciembre de 2024, los pasivos totales de la Sociedad ascienden a MUS\$14.542.036, lo que, comparado con valor al 31 de diciembre de 2023, presenta un aumento de MUS\$312.996 (2,2%).

El Pasivo corriente de la Sociedad, aumentó en MUS\$602.707, respecto al cierre del ejercicio 2023. Los aumentos se presentan en los siguientes rubros: Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes por MUS\$368.293 (20,9%), Otros pasivos financieros, corrientes por MUS\$39.150 (6,6%); Pasivos por impuestos, corrientes por MUS\$3.910 (164,9%); Otros pasivos no financieros, corrientes por MUS\$186.774 (5,7%) y Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes por MUS\$5.431 (73,0%). Lo señalado anteriormente, se compensa con las disminuciones de Otras provisiones, corrientes por MUS\$851 (5,6%).

El indicador de endeudamiento del Pasivo corriente de la Sociedad sobre el patrimonio para el ejercicio es de 8,70 (12,63 al 31 de diciembre de 2023). La incidencia del Pasivo corriente sobre la deuda total aumentó en 3,28 puntos porcentuales, pasando de 39,98% al cierre del 2023 a un 43,26% al cierre del presente ejercicio.

El Pasivo no corriente de la Sociedad, disminuyó en MUS\$289.711, comparado con el valor al 31 de diciembre de 2023. Las principales disminuciones se presentan en los rubros: Otros pasivos no financieros, no corrientes por MUS\$208.692 (59,8%); Pasivos por impuestos diferidos por MUS\$69.682 (18,2%); y Otras provisiones, no corrientes por MUS\$302.890 (32,7%). Lo anterior se ve compensado por el aumento en Cuentas por pagar, no corrientes por MUS\$73.175 (17,5%), explicado principalmente por el incremento en mantención de aeronaves y motores por MUS\$84.869, compensado por otros efectos netos por MUS\$11.694. Otros pasivos financieros, no corrientes por MUS\$173.569 (2,7%) y Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes por MUS\$44.809 (36,5%), explicado por un aumento de MUS\$88.112 asociado a la provisión de servicios corrientes, compensado por una disminución por beneficios pagados por MUS\$10.778; pérdida actuarial por MUS\$ 21.769 y ajuste de conversión por MUS\$10.756.

Para un mejor entendimiento respecto del aumento total de los Otros pasivos financieros por MUS\$214.263, considerando el incremento en rubro corriente y no corriente por MUS\$40.694 y MUS\$173.569, respectivamente, se presenta excluyendo el aumento de los contratos de derivados de cobertura MUS\$(1.544), el siguiente cuadro resumen que muestra los movimientos correspondientes a flujos y no flujos de efectivo:

| OBLIGACIONES CON INSTITUCIONES FINANCIERAS<br>MUS\$ | SALDO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2023<br>MUS\$ | FLUJOS           |                  |                  |                       | MOVIMIENTOS NO FLUJO               | SALDO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024<br>MUS\$ |
|-----------------------------------------------------|-------------------------------------------|------------------|------------------|------------------|-----------------------|------------------------------------|-------------------------------------------|
|                                                     |                                           | OBTENCIÓN        | PAGO             |                  |                       | INTERÉS DEVENGADO Y OTROS<br>MUS\$ |                                           |
|                                                     |                                           | CAPITAL<br>MUS\$ | CAPITAL<br>MUS\$ | INTERÉS<br>MUS\$ | OTROS FLUJOS<br>MUS\$ |                                    |                                           |
| Préstamos bancarios                                 | 1.029.434                                 | -                | (1.089.000)      | (167.026)        | -                     | 226.592                            | -                                         |
| Obligaciones garantizadas                           | 303.922                                   | 99.000           | (28.938)         | (19.908)         | -                     | 19.967                             | 374.043                                   |
| Otras obligaciones garantizadas                     | 430.350                                   | 272.112          | (330.870)        | (39.066)         | -                     | 42.225                             | 374.751                                   |
| Obligaciones con el público                         | 1.302.838                                 | 1.378.948        | (450.000)        | (156.862)        | (10.870)              | 175.249                            | 2.239.303                                 |
| Arrendamientos financieros                          | 901.546                                   | -                | (105.734)        | (46.596)         | -                     | 50.557                             | 799.773                                   |
| Otros préstamos                                     | 104                                       | -                | -                | -                | -                     | (104)                              | -                                         |
| Pasivos por arrendamientos                          | 2.967.994                                 | -                | (344.038)        | (288.176)        | -                     | 1.026.801                          | 3.362.581                                 |
| Total Obligaciones con instituciones financieras    | 6.936.188                                 | 1.750.060        | (2.348.580)      | (717.634)        | (10.870)              | 1.541.287                          | 7.150.451                                 |

El indicador de endeudamiento del Pasivo no corriente de la Sociedad del ejercicio sobre el patrimonio es 11,41. La incidencia del Pasivo no corriente sobre la deuda total disminuyó en 3,28 puntos porcentuales, pasando de 60,02% al cierre de 2023 a un 56,74% al cierre de diciembre de 2024.

El indicador de endeudamiento total sobre el Patrimonio de la Sociedad al cierre de diciembre de 2024 es 20,11, siendo 11,49 menor que al cierre de diciembre de 2023.

Al 31 de diciembre de 2024, aproximadamente un 76% de la deuda está a tasa fija, de la deuda variable; la mayor parte está indexada a tasa de referencia en base a SOFR (50% al 31 de diciembre 2023).

El Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora aumentó en MUS\$272.965 (60,6%), pasando de MUS\$450.302 al 31 de diciembre de 2023 a un patrimonio de MUS\$723.267 al 31 de diciembre de 2024. Los principales efectos corresponden a:

a. Otras reservas

Al 31 de diciembre de 2024 el rubro de las Otras reservas presenta una variación negativa en MUS\$410.915, explicado principalmente por las variaciones negativas de las Reservas actuariales por planes de Beneficios a los empleados por MUS\$20.855; Reserva de conversión por MUS\$379.049 y Reservas relacionadas con las actividades de coberturas por MUS\$11.521 compensado por la variación positiva de Otras reservas por MUS\$510.

b. Ganancias/Pérdidas Acumuladas (Resultado acumulado).

Al 31 de diciembre de 2024, los resultados acumulados incluyen las ganancias atribuibles a los propietarios de la controladora por MUS\$976.972 y la provisión sobre el resultado del ejercicio 2024 correspondiente al 30% de dividendos mínimos obligatorios por MUS\$293.092.

Producto de lo anterior, el Resultado acumulado aumentó de una utilidad de MUS\$464.411 al 31 de diciembre de 2023 a MUS\$1.148.291 al 31 de diciembre de 2024.





ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADO

Se presentan a continuación los principales índices financieros del Estado de Resultados Consolidado.

Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre

|                                      | 2024<br>MUS\$       | 2023<br>MUS\$       |
|--------------------------------------|---------------------|---------------------|
| <b>Ingresos operacionales</b>        | <b>13.033.712</b>   | <b>11.789.182</b>   |
| Pasajeros                            | 11.233.287          | 10.215.148          |
| Carga                                | 1.599.756           | 1.425.393           |
| Otros                                | 200.669             | 148.641             |
| <b>Costos operacionales</b>          | <b>(11.492.664)</b> | <b>(10.711.017)</b> |
| Remuneraciones                       | (1.738.474)         | (1.583.337)         |
| Combustible                          | (3.970.077)         | (3.947.220)         |
| Comisiones                           | (230.127)           | (244.160)           |
| Depreciación y amortización          | (1.447.656)         | (1.205.373)         |
| Otros arriendo y tasas de aterrizaje | (1.470.057)         | (1.322.795)         |
| Servicios a pasajeros                | (331.918)           | (271.838)           |
| Arriendo de aviones                  | (4.164)             | (91.876)            |
| Mantenimiento                        | (815.916)           | (601.804)           |
| Otros costos operacionales           | (1.448.052)         | (1.351.571)         |
| Otras ganancias/ (pérdidas)          | (36.223)            | (91.043)            |
| <b>Resultado operacional</b>         | <b>1.541.048</b>    | <b>1.078.165</b>    |
| <b>Margen operacional</b>            | <b>11,8 %</b>       | <b>9,1 %</b>        |
| Ingresos financieros                 | 142.411             | 125.356             |
| Costos financieros                   | (881.950)           | (698.231)           |
| Diferencias de cambio                | 172.917             | 85.891              |
| Resultado por unidades de reajuste   | 19.508              | 5.311               |

|                                                                      | 2024<br>MUS\$    | 2023<br>MUS\$    |
|----------------------------------------------------------------------|------------------|------------------|
| <b>Ganancia/(Pérdida), antes de impuesto e interés minoritario</b>   | <b>993.934</b>   | <b>596.492</b>   |
| Impuestos                                                            | (16.489)         | (14.942)         |
| <b>Ganancia/(Pérdida), antes de interés minoritario</b>              | <b>977.445</b>   | <b>581.550</b>   |
| <b>Atribuible a:</b>                                                 |                  |                  |
| Ganancia/(Pérdida), atribuible a los propietarios de la controladora | 976.972          | 581.831          |
| Ganancia/(Pérdida), atribuible a participaciones no controladora     | 473              | (281)            |
| <b>Margen neto</b>                                                   | <b>7,5 %</b>     | <b>4,9 %</b>     |
| <b>Tasa efectiva impuesto</b>                                        | <b>(1,7) %</b>   | <b>(2,5) %</b>   |
| Total Acciones, básicas                                              | 604.437.877.587  | 604.437.869.545  |
| Ganancia básica por acción (US\$)                                    | 0,001616         | 0,000963         |
| Total Acciones, diluída                                              | 604.441.789.335  | 604.441.789.335  |
| Ganancia diluída por acción (US\$)                                   | 0,001616         | 0,000963         |
| <b>R.A.I.I.D.A. (*)</b>                                              | <b>3.181.129</b> | <b>2.374.740</b> |

(\*) R.A.I.I.D.A = Ganancia del periodo + Impuesto + Intereses netos + Depreciación y amortización.



La Controladora al 31 de diciembre de 2024 registró una ganancia de MUS\$ 976.972, lo que representa una variación positiva de MUS\$395.141 comparado con la utilidad de MUS\$581.831 del ejercicio anterior. El margen neto del ejercicio alcanzó 7,5% en 2024 y 4,9% durante 2023.

El Resultado operacional de 2024 muestra una ganancia de MUS\$1.541.048, que comparado con la ganancia de MUS\$1.078.165 al 31 de diciembre de 2023 representa una variación equivalente a un 42,9%. El margen operacional presenta una variación positiva de 2,7 puntos porcentuales respecto del ejercicio 2023, alcanzando un 11,8%, impulsado principalmente por un buen desempeño del negocio de pasajeros.

Los Ingresos operacionales al 31 de diciembre de 2024 aumentaron un 10,6% con respecto al mismo ejercicio de 2023, alcanzando MUS\$13.033.712. Este aumento se debe en gran medida a un incremento de 10,0% en los Ingresos de pasajeros, además de un 12,2% de mayores Ingresos de carga y por su parte los Otros ingresos muestran una variación positiva de 35,0%. El impacto de la depreciación del real brasileño representa menores Ingresos ordinarios por aproximadamente MMUS\$278.

Los Ingresos de pasajeros alcanzaron MUS\$11.233.287, que comparado con MUS\$10.215.148 al 31 de diciembre de 2023, representa un incremento de 10,0%. Esta variación se debe al aumento de un 16,8% en la demanda medida en RPK y un 1,2% en el factor de ocupación que alcanzó un 84,3%, 1,2 puntos porcentuales superior al ejercicio 2023, compensado parcialmente con la caída de 5,8% en el yield.

Al 31 de diciembre de 2024, los Ingresos de carga alcanzaron MUS\$1.599.756, lo que representa mayores ingresos por 12,2% respecto al ejercicio 2023, este incremento se explica principalmente, por un aumento de 16,9% en el tráfico medido en RTK y 4,0% en el yield.

El ítem Otros ingresos presenta un aumento de MUS\$52.028, debido principalmente, a mayores ingresos reconocidos por canjes de productos no aéreos del programa Latam Pass, servicios de tours y por el acuerdo de código compartido con Iberia, que permite ofrecer más opciones de vuelo entre España y Sudamérica.

Al 31 de diciembre de 2024, los Costos operacionales ascienden a MUS\$11.492.664, que comparados con el ejercicio 2023 representa un aumento de 7,3%, equivalentes a MUS\$781.647. Por otro lado, el costo unitario por ASK disminuyó un 6,8%. Adicionalmente, el impacto de la depreciación del real brasileño en este rubro representa menores costos por aproximadamente MMUS\$172. Las variaciones por ítem se explican de la siguiente manera:

**a. Las Remuneraciones y beneficios** aumentaron MUS\$155.137 debido, principalmente a mayores costos de tripulaciones y personal de aeropuerto, junto con un aumento de 9% en la dotación promedio durante 2024.

**b. El Combustible** aumentó 0,6%, equivalente a MUS\$22.857. Este aumento corresponde principalmente a un 13,6% de crecimiento en el consumo medido en galones, compensado con un 12,2% de menores precios promedio sin cobertura. La Compañía reconoció durante 2024 una pérdida de MUS\$18.139

por cobertura de combustible, comparado con una utilidad de MUS\$15.688 obtenidos durante el ejercicio 2023.

**c. Las Comisiones a los agentes** muestran una disminución de MUS\$14.033, producto del mix de penetración digital que privilegia e incentiva la venta directa.

**d. La Depreciación y Amortización** aumentó en MUS\$242.283, equivalente a un 20,1%, variación que se explica, principalmente, por la utilización de una flota más nueva y un mayor número de aeronaves promedio al 31 de diciembre de 2024 comparado con el ejercicio 2023.

**e. Los Otros Arriendos y Tasas de Aeronáuticas** aumentaron MUS\$147.262, principalmente en los costos de tasas aeroportuarias y servicios de handling impactados por una mayor operación y utilización de aeronaves de mayor tamaño, actualizaciones de tarifarias en aeropuertos domésticos e internacionales y efectos de reajustes inflacionarios durante 2024.

**f. El Servicio a Pasajeros** presenta mayores costos por MUS\$60.080, correspondiente a una variación de 22,1%, explicado principalmente por aumento en los costos de catering y servicios a bordo impactado por el crecimiento en la demanda que se traduce en un incremento de 11% en el número de pasajeros transportados, principalmente en el segmento internacional.

**g. El Arriendo de Aeronaves** presenta menores costos por MUS\$87.712, debido a una significativa reducción del número de aeronaves bajo modalidad PBH, producto de la expiración de casi todos los

contratos, manteniéndose al cierre de ejercicio 2024 solo una aeronave bajo esta modalidad. El Arriendo de aviones incluye los costos asociados a los pagos por arriendo sobre la base de horas de vuelo (PBH) para los contratos que han sido modificados incorporando esa estructura. Para estos contratos que incluyen al comienzo del período pagos variables sobre la base de horas de vuelo (PBH) y posterior a esto pasan a tener cuotas fijas, se procedió a reconocer un activo por derecho de uso y pasivo por arrendamiento por estos montos a la fecha de modificación del contrato. Estos montos continúan amortizándose sobre una base lineal durante el plazo del arrendamiento desde la fecha de modificación de contrato, incluso si al comienzo tienen un período de pagos variables. Por lo tanto, y como resultado de la aplicación de la política contable de arrendamientos, el resultado del ejercicio incluye tanto el gasto de arriendo por los pagos variables (Arriendo de Aeronaves) así como también el gasto producto de la amortización del activo por derecho de uso incluido en la línea depreciación y el interés del pasivo por arrendamiento.

**h. El Mantenimiento** presenta mayores costos por MUS\$214.112, producto de una mayor flota promedio, aumento en la operación y ciclos de pasajeros y carga. Adicionalmente se incrementaron los costos de escalamiento asociados a cambios en las cadenas de suministros, junto a costos de devolución de ciertas aeronaves.

**i. Los Otros Costos Operacionales** presentan un aumento de MUS\$96.481, principalmente, por efecto de mayores costos variables de tripulación, sistemas de reservas, ventas y publicidad, producto del crecimiento de la operación durante 2024.



**j. Las Otras ganancias / (pérdidas)** totalizaron un resultado negativo de MUS\$36.223 al 31 de diciembre de 2024 que se explica principalmente, por mayores gastos asociados a procesos laborales en Argentina, además este rubro incluye otros relacionados con operaciones no corrientes, ajustes de valor razonable y otros efectos no recurrentes.

Los Ingresos financieros totalizaron MUS\$142.411, que comparados a los MUS\$125.356 del ejercicio anterior, representan mayores ingresos por MUS\$17.055, principalmente debido a un mayor nivel de efectivo y equivalentes de efectivo respecto al ejercicio 2023, el cual se ha invertido principalmente en depósitos bancarios a plazo fijo.

Los Costos financieros aumentaron 26,3% correspondiente a MUS\$183.719 al 31 de diciembre de 2024, esta variación es efecto principalmente, de un entorno de altas tasas interés promedio, costos one-time relativos al prepago de la deuda de Salida del Proceso del Capítulo 11 en octubre de 2024, además de un incremento en los arriendos operativos de la flota

producto de un mayor número de aeronaves durante el ejercicio actual.

**ANÁLISIS Y EXPLICACIÓN FLUJO NETO CONSOLIDADO ORIGINADO POR LAS ACTIVIDADES DE OPERACIÓN, INVERSIÓN Y FINANCIACIÓN**

El Flujo de Actividades de Operación al 31 de diciembre de 2024 presenta una variación positiva de MUS\$842.759 respecto del mismo ejercicio del año anterior, debido a un aumento de Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios por MUS\$640.463, Otros cobros por actividades de operación por MUS\$43.058, Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios, cuyas variaciones se originan por los menores pagos efectuados por MUS\$231.259 y Otras entradas y salidas de efectivo por MUS\$142.499. Lo anterior se ve compensado con las variaciones negativas de Impuestos a las ganancias pagados por MUS\$ 25.060, pagos a y por cuenta de los empleados por MUS\$115.129 y Otros pagos por actividades

de operación, por MUS\$74.331.

La variación positiva de MUS\$142.499 en las Otras entradas y salidas de efectivo del Flujo de Actividades de Operación, se origina principalmente por la variación de Derivados de cobertura por MUS\$18.852, mayores recuperos asociados a Garantías por MUS\$68.668 explicados principalmente por recuperos asociados a garantías de seguros de responsabilidad civil por MUS\$41.000; garantías asociadas a proveedor de procesamiento y cobro de pagos financieros por MUS\$15.500, garantías de aeropuerto MUS\$15.482, depósitos judiciales por MUS\$70.705 y Recupero de seguro de una garantía de motor por MUS\$9.788 correspondiente a un incidente en Colombia; compensado por la variación negativa de Impuestos sobre transacciones financieras por MUS\$3.760, Fondos recibidos asociado a anticipos restringidos por MUS\$20.572 y Comisiones bancarias e impuestos por MUS\$1.182.

El Flujo Actividades de Inversión presenta una variación negativa de MUS\$510.161 respecto al

mismo ejercicio del año anterior, principalmente por la variaciones negativas de Compras de Propiedades, planta y equipos por MUS\$529.676 debido a mayores compras de aeronaves por MUS\$395.402, Pre delivery payment (PDP) por MUS\$142.390, mantenimiento por MUS\$24.569 y mejoras de cabinas por MUS\$44.659, compensado por menores compras de repuestos MUS\$66.702 y rotables por MUS\$21.344; Compras de activos intangibles por MUS\$26.360 y Otras entradas (salidas) de efectivo por MUS\$24.789. Lo anterior se ve compensado por las variaciones positivas de Intereses recibidos por MUS\$19.885; Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo por MUS\$50.779 asociado principalmente a mayores ventas de aeronaves por MUS\$61.361 y compensado por menores ventas de motores por MUS\$10.583.

El Flujo de Actividades de Financiación presenta una variación negativa de MUS\$414.646, respecto al mismo ejercicio del año anterior, que se explica principalmente por las variaciones negativas de Intereses pagados por MUS\$123.400 asociado principalmente





a mayores pagos por préstamo Term Long B (TLB), mayores tasas de interés en 2024 (SOFR) y finalización del período de power by the hour (PBH), Dividendos pagados MUS\$174.838 (ver nota 34 (c), Pagos de pasivos por arrendamientos por MUS\$118.680 asociado a nuevos contratos y finalización del período power by the hour (PBH) para la mayoría de la flota operativa, Otras entradas (salidas) de efectivo por MUS\$85.274 asociado principalmente al pago por única vez de comisiones producto de la extensión del revolving credit facility (RCF) y Pago de préstamos por MUS\$1.662.537 explicado principalmente por el prepago de préstamos bancarios por MUS\$1.080.750 y de bonos garantizados por MUS\$450.000. Estas variaciones se ven compensadas por la variación positiva de obtención de préstamos de largo plazo por MUS\$1.750.060, esto debido principalmente a colocación de bonos garantizados.

Finalmente, el flujo neto de la Sociedad al 31 de diciembre de 2024, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio, presenta una variación negativa de MUS\$82.048, respecto al mismo ejercicio del año anterior.

**ANÁLISIS DE RIESGO FINANCIERO**

El programa de gestión del riesgo global de la Sociedad tiene como objetivo minimizar los efectos adversos de los riesgos financieros que afectan a la compañía.

● **Riesgo de mercado**

Debido a la naturaleza de sus operaciones, la Sociedad está expuesta a factores de mercado, tales como: (i) riesgo de precio del combustible, (ii) riesgo de tipo de cambio (FX) y (iii) riesgo de tasa de interés.

**(i) Riesgo de precio del combustible**

Para la ejecución de sus operaciones la Sociedad compra combustible denominado Jet Fuel grado 54 USGC, que está afecto a las fluctuaciones de los precios internacionales de los combustibles.

Para cubrir la exposición al riesgo de precio de combustible, la Sociedad opera con instrumentos derivados (Swaps y Opciones) cuyos activos subyacentes pueden ser distintos al Jet Fuel, siendo posible realizar coberturas en crudo West Texas Intermediate (“WTI”), crudo Brent (“BRENT”) y en destilado Heating Oil (“HO”), los que pueden tener una alta correlación con Jet Fuel y mayor liquidez.

Al 31 de diciembre de 2024, la Sociedad reconoció pérdidas por MUS\$18.140 por concepto de cobertura de combustible neto de primas en los costos de venta del ejercicio. Parte de las diferencias producidas por el menor o mayor valor de mercado de estos contratos se reconocen como componente de las reservas de cobertura en el patrimonio neto de la Sociedad.

Al 31 de diciembre de 2024, el valor de mercado de las posiciones de derivados de combustible es de MUS\$7.747. Al 31 de diciembre de 2023, el valor de mercado de las posiciones de derivados de combustible de cobertura era de MUS\$22.136.

**(ii) Riesgo de tipo de cambio**

La moneda funcional y de presentación de los estados financieros de la Sociedad Matriz es el dólar estadounidense, por lo que el riesgo de tipo de cambio Transaccional y de Conversión surge principalmente de las actividades operativas propias del negocio,

estratégicas y contables de la Sociedad que están expresadas en una unidad monetaria distinta a la moneda funcional.

Las Filiales de LATAM también están expuestas al riesgo cambiario cuyo impacto afecta el Resultado Consolidado de la Sociedad.

La mayor exposición al riesgo cambiario de LATAM proviene de la concentración de los negocios en Brasil, los que se encuentran mayormente denominados en Real Brasileño (R\$), siendo gestionada activamente por la Sociedad.

La Sociedad mitiga las exposiciones al riesgo cambiario mediante la contratación de instrumentos derivados o a través de coberturas naturales o ejecución de operaciones internas.

Al 31 de diciembre de 2024, la Sociedad reconoció ganancias por MUS\$ 9.953 por concepto de derivados de cobertura de FX neto de primas reflejado en la diferencia de cambio. Al cierre de diciembre de 2023, la Sociedad reconoció pérdidas por MUS\$ 10.156 por concepto de derivados de cobertura de FX neto de primas reflejado en la diferencia de cambio.

Al 31 de diciembre de 2024, la Sociedad mantiene MUS\$165.000 en derivados de FX vigentes registrados como cobertura. Al 31 de diciembre de 2023, la Sociedad mantenía MUS\$404.000 en derivados de FX vigentes registrados como cobertura.

Al 31 de diciembre de 2024, el valor de mercado de las posiciones de derivados de FX de cobertura es de MUS\$3.142. Al 31 de diciembre de 2023, el valor de mercado de las posiciones de derivados de FX de

cobertura era de MUS\$(1.544).

**(iii) Riesgo de tasa de interés**

La Sociedad está expuesta a las fluctuaciones de las tasas de interés de los mercados afectando los flujos de efectivo futuros de los activos y pasivos financieros vigentes y futuros.

La Sociedad está expuesta principalmente a la tasa Secured Overnight Financing Rate (“SOFR”) y a otros tipos de interés de menor relevancia como Certificados de Depósito Interbancarios brasileños (“CDI”).

Al 31 de diciembre de 2024, un 76% (50% al 31 de diciembre 2023) de la deuda está fija ante fluctuaciones en los tipos de interés.

Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2024, la Sociedad no reconoció pérdidas por primas pagadas y otros conceptos. Al 31 de diciembre de 2023, la Sociedad reconoció pérdidas por primas pagadas y otros conceptos de MUS\$(1.810). La Sociedad Al 31 de diciembre de 2024, el valor de las posiciones de derivados de tasas de interés correspondiente a arriendos operacionales para fijar las rentas de futuras llegadas de aviones ascendía a MUS\$4.676, al cierre de diciembre de 2023 la Sociedad no mantenía derivados de tasas de interés vigentes.

Al 31 de diciembre de 2024, la Sociedad reconoció un aumento en el activo por derecho de uso por el vencimiento de derivados asociados al arrendamiento de aviones por US\$82.000. Al 31 de diciembre de 2024, la Sociedad reconoció un menor gasto por depreciación del activo por derecho de uso por MUS\$ 1.919.





## AMBIENTE ECONÓMICO

La actualización de estimaciones para el 2024 y los próximos años se basan en condiciones similares a las presentadas en las proyecciones de octubre. En esa oportunidad se hablaba de cómo se observa que los desbalances cíclicos se absorban de manera gradual, con la actividad económica de las principales economías alineándose mejor con su potencial. Las proyecciones actualizadas reflejan los recientes movimientos en los mercados y el efecto de la creciente incertidumbre en torno a las políticas comerciales. De ésta, se espera sean temporales y que sus efectos se vean materializados dentro de un año. Se espera también que los precios de las materias primas de energías disminuyan en 2025, más de lo que se había previsto en la estimación anterior. Esto refleja una caída de los precios del petróleo que se impulsa en parte por una débil demanda de parte de China y una gran oferta de parte de los países que se encuentran fuera de la OPEC+ (Organización de países exportadores de petróleo y otros países no miembros, incluyendo Rusia). Esta caída en los precios se ve compensado por un incremento en los precios del gas, relacionada con temperaturas más bajas de lo esperado en ciertas regiones y disrupciones de los suministros. Sumado a esto se encuentran los conflictos en el Medio Oriente.

El Fondo Monetario Internacional (FMI) en su última proyección de enero, estima que el crecimiento mundial será de 3,2% en 2024 y de un 3,3% en 2025, una revisión al alza de 0,1 puntos porcentuales para éste último con respecto a la proyección de octubre. Para 2026 se espera un crecimiento de 3.3%.

Por el lado de la inflación se espera que esta se ubique en 5,7% para 2024 para descender a 4,2% al año siguiente y seguir bajando a 3.5% en 2026. Ambas cifras, para 2025 y 2026, fueron revisadas a la baja en 0,1 puntos porcentuales.

El FMI estima que las economías desarrolladas crecerán un 1,7% en 2024, 1,9% en 2025 y 1,8% en 2026. La proyección para 2025 fue revisada al alza con respecto a la proyección de octubre. Por el lado de Estados Unidos se realizó una revisión al alza de 0,5 puntos porcentuales para el crecimiento de 2025, ubicándose en 2,7%, para luego descender a 2,1% en 2026. En cuanto a la zona euro, el FMI anticipa un modesto crecimiento de 0,8% para 2024, mientras que para 2025 el crecimiento se espera sea de 1,0% y de 1,4% en 2026. La cifra de 2025 incluye una revisión a la baja de 0,2 puntos porcentuales con respecto a la estimación de octubre, explicado en parte por las tensiones geopolíticas que siguen impactando a la región. En cuanto a las economías emergentes se espera un similar para los próximos años, con un crecimiento de 4,2% para 2024 y 2025 y un crecimiento de 4,3% en 2026. Esto se da gracias a un leve incremento en la actividad económica de China, gracias a un paquete fiscal anunciado en noviembre, compensando el efecto negativo en la inversión debido a la mayor incertidumbre en las políticas comerciales y el mercado inmobiliario.

Para América Latina y el Caribe, el FMI proyecta que el crecimiento aumente de un estimado de 2,4% en 2024 a 2,5% en 2025 y 2,7% en 2026. Estas cifras se encontraron en línea con las proyectadas en octubre. Para la economía de Brasil se espera un crecimiento de 3,7% en 2024 y 2,2% para 2025 y 2026.





# DECLARACIÓN JURADA

En nuestra calidad de directores y gerente general de LATAM Airlines Group S.A., declaramos bajo juramento nuestra responsabilidad respecto de la veracidad de toda la información contenida en la Memoria Integrada LATAM 2024.

DocuSigned by:  
**IGNACIO JAVIER CUETO PLAZA**  
EFC129CF0D1D48B...

**IGNACIO CUETO PLAZA**  
*Presidente del Directorio*

DocuSigned by:  
**Bornah Moghbel**  
6B016B576E84492...

**BORNAH MOGHBEL**  
*Vicepresidente del Directorio*

Signed by:  
**William de Wulf**  
74B611313BF349A...

**WILLIAM DE WULF**  
*Director*

DocuSigned by:  
**ROBERTO ALVO**  
2D35377492ED44C...

**ROBERTO ALVO MILOSAWLEWITSCH**  
*Gerente General*

DocuSigned by:  
**Enrique Cueto Plaza**  
E70F7706B34F4DF...

**ENRIQUE CUETO PLAZA**  
*Director*

DocuSigned by:  
**Michael Neruda**  
07669E7BD69146F...

**MICHAEL NERUDA**  
*Director*

DocuSigned by:  
**Frederico Curado**  
0F711BE38636425...

**FREDERICO CURADO**  
*Director*

DocuSigned by:  
**Alex Wilcox**  
4D5E78E946314F6...

**ALEXANDER D. WILCOX**  
*Director*

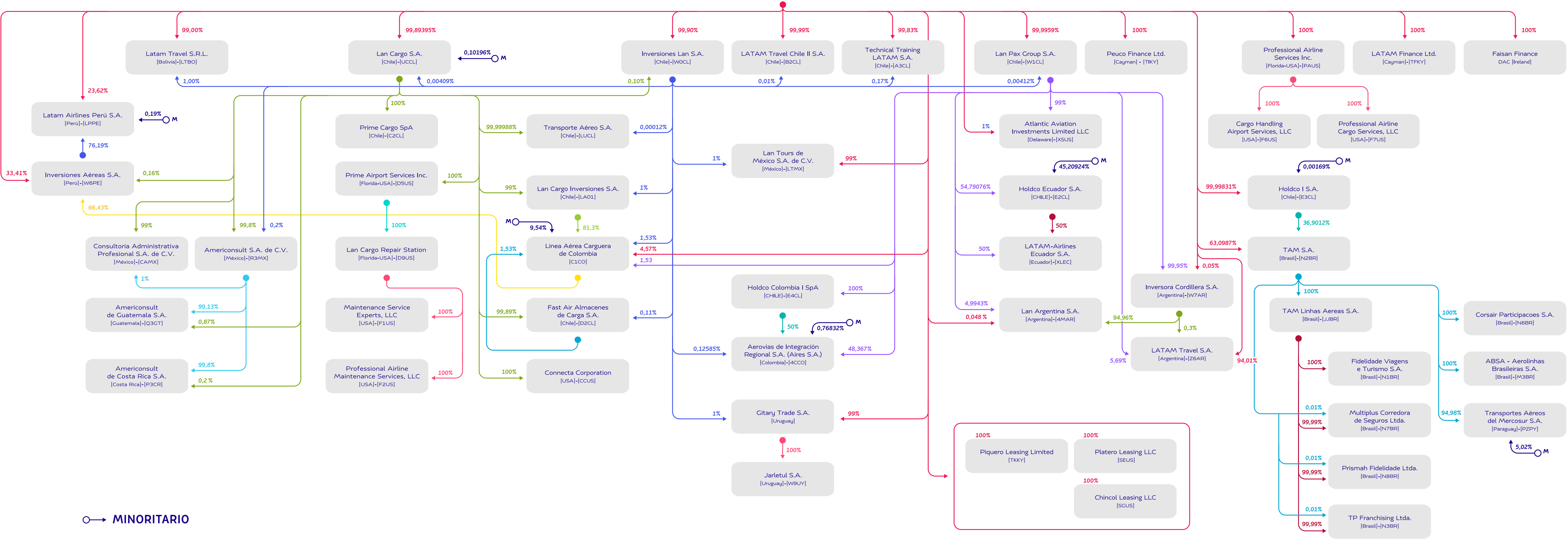




# MALLA SOCIETARIA

NCG 519: 6.5.1.X SUBSIDIARIAS Y ASOCIADAS

## LATAM Airlines Group S.A. [Chile]-[LACL]



MINORITARIO



CRÉDITOS E INFORMACIÓN CORPORATIVA

Créditos

Coordinación

Grupo LATAM – Relación con Inversionistas  
Grupo LATAM – Sostenibilidad  
Grupo LATAM – Comunicaciones Externas

Redacción y diseño

SustainaLab  
Redacción: Isidora Barberis Ayala  
Supervisión editorial e indicadores: SustainaLab  
Proyecto gráfico: Panal.cl  
Diagramación: Panal.cl

Fotografía

Archivo Grupo LATAM

Información corporativa

Oficinas principales

Avenida Presidente Riesco 5711, piso 19, Las Condes  
Región Metropolitana – Chile  
Tel.: (56) 2 2565 3844

Código bursátil

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

Consultas de inversionistas

nvestor 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 depositario 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 custodio 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](http://WWW.LATAMAIRLINES.COM)