

20  
23

MEMORIA  
ANUAL



# Índice

<b>03</b>	<b>Apresentação</b>	<b>32</b>	<b>Governança corporativa</b>	<b>64</b>	<b>Segurança</b>	<b>108</b>	<b>Fornecedores</b>
<b>06</b>	Destaques	<b>33</b>	Estrutura de propriedade	<b>65</b>	Prioridade N°1	<b>109</b>	Gestão da cadeia de fornecedores
<b>09</b>	Estratégia de sustentabilidade	<b>36</b>	Composição do Conselho de Administração	<b>70</b>	<b>Compromisso com a sustentabilidade</b>	<b>113</b>	<b>Sobre a memória</b>
<b>10</b>	Carta do CEO	<b>39</b>	Instâncias de decisão	<b>71</b>	Objetivos e resultados	<b>114</b>	Temas materiais
<b>13</b>	<b>Quem somos</b>	<b>44</b>	Organograma	<b>72</b>	Estratégia de sustentabilidade	<b>117</b>	Índice de conteúdos GRI E SASB
<b>14</b>	Grupo LATAM	<b>46</b>	Principais executivos	<b>73</b>	Gestão ambiental	<b>121</b>	Índice de conteúdos NCG
<b>15</b>	Nossa estratégia	<b>50</b>	Diretrizes corporativas	<b>77</b>	Mudança climática	<b>122</b>	Glossário
<b>20</b>	Modelo de geração de valor	<b>52</b>	Relação com grupos de interesse	<b>84</b>	Economia circular	<b>123</b>	Verificação externa
<b>21</b>	Linha do tempo	<b>54</b>	Políticas financeiras	<b>88</b>	Valor compartilhado	<b>125</b>	<b>Anexos</b>
<b>24</b>	Prêmios e reconhecimentos	<b>58</b>	<b>Nosso negócio</b>	<b>90</b>	<b>Colaboradores</b>	<b>167</b>	<b>Informes financeiros</b>
<b>25</b>	<b>Operações</b>	<b>59</b>	Contexto da indústria	<b>91</b>	Melhor, mais simples e transparente	<b>168</b>	Estados financeiros
<b>26</b>	Operação de passageiros	<b>60</b>	Resultados financeiros	<b>100</b>	Quem faz parte do grupo LATAM	<b>260</b>	Afiliadas e coligadas
<b>28</b>	Operação de carga	<b>62</b>	Plano de Investimento	<b>101</b>	<b>Clientes</b>	<b>287</b>	Análise Razoada
<b>30</b>	Frota	<b>63</b>	Informações de mercado	<b>102</b>	A melhor experiência	<b>295</b>	Declaração jurada
						<b>296</b>	Estrutura societária

# 01 Apresentação



Neste capítulo

**06** | Destacados

**09** | Estratégia de sustentabilidade

**10** | Carta do CEO



## Apresentação

### GRI 2-2 Y 2-3

Na sua Memória Integrada, a LATAM Airlines Group S.A. apresenta anualmente os principais avanços e desafios da companhia e suas afiliadas, considerando os diferentes aspectos do negócio (econômico, social e ambiental), governança corporativa e segurança, bem como as relações com seus grupos de interesse.

A presente edição abrange o período de 01 de janeiro de 2023 a 31 de dezembro de 2023 e cumpre os requisitos da Norma de Caráter Geral (NCG) Nº 30 e a Nº 461 da Comissão para o Mercado Financeiro (CMF) do Chile, que incorpora temas de sustentabilidade e governança corporativa aos relatórios anuais. É importante ressaltar que, para a LATAM, esta normativa obrigatória representa uma oportunidade para aprofundar o que foi iniciado em 2018, quando o grupo publicou pela primeira vez uma Memória Integrada, ou seja, um documento que integra estrategicamente tanto as informações financeiras quanto as não financeiras (anteriormente apresentadas separadamente em duas publicações: Memória Anual e Relatório de Sustentabilidade), além de tornar mais visíveis as práticas de governança corporativa que a empresa historicamente tem seguido.

Nesse sentido, os Estados Financeiros Consolidados da LATAM, que contemplam a situação financeira em 31 de dezembro de 2022 e 2023, são parte essencial desta memória e foram auditadas externamente pela Pricewaterhouse Cooper (PwC). Além de estarem disponíveis neste documento, a partir da página 168, também podem ser consultados nos sites da CMF e de Relações com Investidores da LATAM.

Por sua vez, na seção em que são fornecidas informações relacionadas aos temas relevantes de sustentabilidade e aos indicadores que monitoram o desempenho do grupo nesses assuntos, foram utilizados como referência os padrões da Global Reporting Initiative (GRI), principal referência global para a comunicação e gestão da sustentabilidade. Por sua vez, os conteúdos e indicadores relacionados aos padrões GRI foram submetidos a verificação externa pela Deloitte. Além disso, as informações de sustentabilidade são complementadas pelas métricas definidas pelo Sustainability Accounting Standards Board (SASB)/International Financial Reporting Standards (IFRS) Foundation para as companhias aéreas. Adicionalmente, esta publicação incorporou indicadores do Questionário de Sustentabilidade Corporativa da S&P Global, que é preenchido voluntariamente pela LATAM anualmente.

A presente edição estará disponível no site da LATAM, bem como no site da CMF, a partir do mês de abril de 2024.

## CONVENÇÕES

### GRI 2-1

#### Moeda E Câmbio

LATAM Airlines Group S.A., bem como grande parte de suas afiliadas, mantém registros contábeis e elabora seus demonstrativos financeiros em dólares americanos (USD). Enquanto isso, algumas de suas afiliadas utilizam pesos chilenos (CLP), pesos colombianos (COP) ou reais brasileiros (BRL) e outras moedas locais. No entanto, os demonstrativos financeiros consolidados do grupo incluem os resultados dessas afiliadas convertidos para USD.

Em conformidade com as Normas Internacionais de Contabilidade (IASB, em inglês), os ativos e passivos consideram a taxa de câmbio no final do período. Por sua vez, as contas de receitas e despesas consideram a taxa de câmbio na data da transação, no entanto, pode ser adotada uma taxa de câmbio mensal caso as taxas não tenham uma grande variação.

#### Nomes

**LATAM Airlines Group:** Exceto nos casos em que o contexto exija o contrário, as menções da LATAM Airlines Group referem-se à LATAM Airlines Group S.A., entidade operadora não consolidada.

**LATAM:** As menções à LATAM, ao grupo e à sociedade referem-se à LATAM Airlines Group S.A. e suas afiliadas consolidadas. Estas incluem 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 ou LATAM Airlines Brasil); Transporte Aéreos del Mercosur S.A. (LATAM Paraguay); e as afiliadas de carga, que são: LAN Cargo S.A. (LATAM Cargo Chile); Línea Aérea Carguera de Colombia S.A. (LANCO ou LATAM Cargo Colombia); e Aerolíneas Brasileiras S.A. (ABSA ou LATAM Cargo Brasil).

Outras menções à LATAM, de acordo com o contexto, referem-se à marca LATAM, lançada em 2016, que integra sob um nome internacionalmente reconhecido todas as marcas afiliadas, como LATAM Airlines Chile, LATAM Airlines Peru, LATAM Airlines Argentina, LATAM Airlines Colômbia, LATAM Airlines Equador e LATAM Airlines Brasil.

**Grupo LATAM Cargo:** Esta menção refere-se ao conjunto de operadores de carga, ou seja, LAN Cargo S.A. (LATAM Cargo Chile), Línea Aérea Carguera de Colômbia S.A. (LANCO ou LATAM Cargo Colômbia) e Aerolíneas Brasileiras S.A. (ABSA ou LATAM Cargo Brasil).

**LAN:** As menções à LAN referem-se à LAN Airlines S.A., que atualmente é conhecida como LATAM Airlines Group S.A. Isso ocorre devido a circunstâncias e fatos ocorridos antes da data em que a associação entre LAN Airlines S.A. e TAM S.A. foi concluída.

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

#### PADRÕES UTILIZADOS

Esta memória inclui informações exigidas pela Norma de Caráter Geral N° 461 e N° 30, o padrão SASB para a indústria de companhias aéreas e indicadores sugeridos pelo Global Reporting Initiative (GRI). No documento, são indicadas as informações relacionadas a cada um dos padrões utilizados, que estão ordenados em dois índices de conteúdo específicos nas páginas 117-121. Isso é feito com o objetivo de facilitar a obtenção das informações relacionadas a cada padrão.

## GUÍA PARA LEER LA MEMORIA

### NCG 461

#### Ícone NCG N°461

Conteúdos da Norma de Caráter Geral N°461 aplicável aos relatórios anuais no Chile.

### GRI

#### Ícone GRI

Conteúdos do padrão internacional Global Reporting Initiative (GRI).

### SASB

#### Ícone SASB

Conteúdos do setor de transportes de Sustainability Accounting Standards Board (SASB).



#### MAIS INFORMAÇÕES

### (GRI 2-3)

Qualquer sugestão, crítica ou dúvida sobre esta memória, entrar em contato através dos e-mails [investorrelations@latam.com](mailto:investorrelations@latam.com) e/ou [sostenibilidad@latam.com](mailto:sostenibilidad@latam.com).

# Destaques

Desempenho operacional e financeiro

## RECEITAS TOTAIS

**11.789** MILHÕES DE DÓLARES  
+23,9% vs. 2022

## ASK

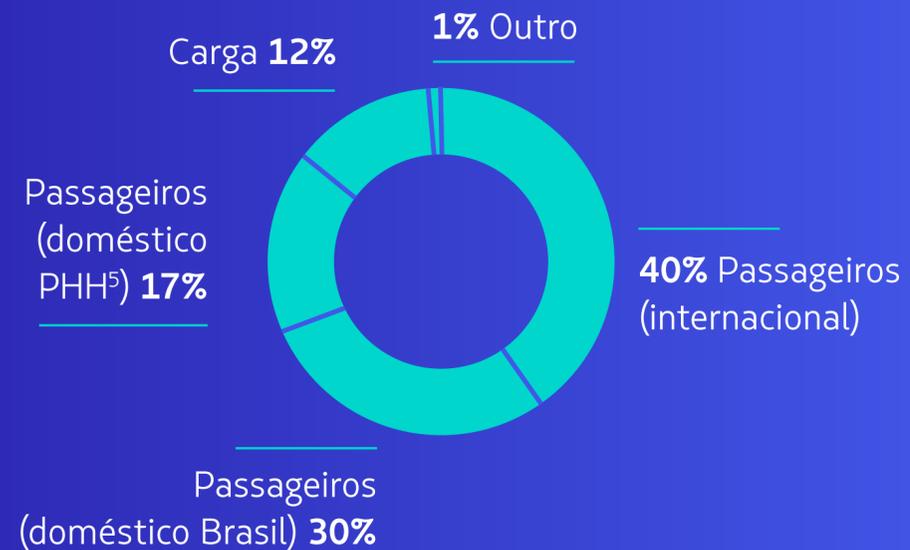
**137.251** MILHÕES  
+20,6% vs. 2022

As receitas totais de 2023 foram melhores do que as de pré-pandemia (2019) e os resultados operacionais e financeiros superaram o Guidance' 2023 e o Business

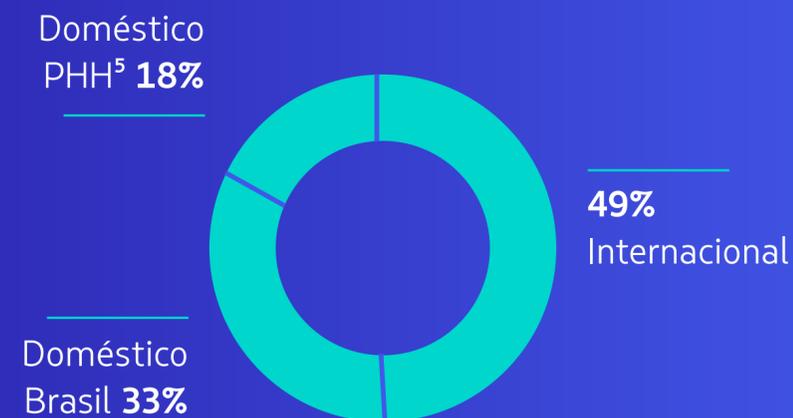
Plan atualizado de 2022 do grupo LATAM (ambos foram publicados).

<sup>1</sup> Guidance fornecido na apresentação dos resultados da companhia no Q2, 2023.

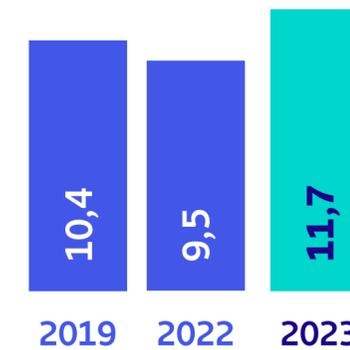
## • Receitas por unidade de negócio



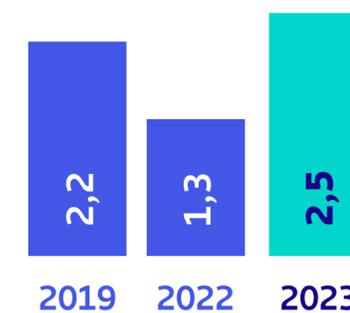
## • Diversificação da operação de passageiros (ASK)



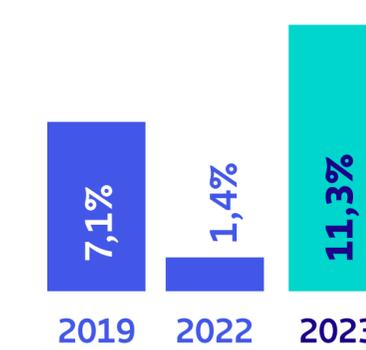
## RECEITAS TOTAIS (em bilhões de dólares)



## EBITDAR AJUSTADO (em bilhões de dólares)



## MARGEM EBIT AJUSTADO



## LUCRO LÍQUIDO<sup>2</sup> (em bilhões de dólares)



## ALAVANCAGEM LÍQUIDA<sup>1</sup>

**4,0x<sup>1</sup>**  
2022  
**2,1x**  
2023

## LIQUIDEZ<sup>3</sup> (% últimos doze meses de receitas)

**24%**  
2023

<sup>1</sup> Fórmula de cálculo: Dívida líquida / EBITDAR ajustado.

<sup>2</sup> O resultado de 2022 exclui os impactos não operacionais por USD\$ 1,6 bilhões devido à reestruturação do Capítulo 11, com sua conclusão em novembro de 2022.

<sup>3</sup> Fórmula de cálculo: Caixa e equivalentes e linha de crédito rotativas comprometidas e não utilizadas.

<sup>4</sup> ASK: Acrônimo em inglês que significa "assentos-quilômetro disponível".

<sup>5</sup> PHH: Acrônimo em espanhol que significa "países de língua hispânica".



VEJA MAIS

No capítulo "Nosso negócio" (página 58).



## Operação de passageiros

 **74 milhões**

de passageiros transportados

 **26 países**

 **148 destinos**

 **4 continentes\***  
\*América, Europa, Oceania e África

**Taxa de ocupação:** 83,1%  
**Tráfego consolidado (RPK):** 114 bilhões  
**Capacidade (ASK):** 137,2 bilhões

## Operação de carga

 **945.500**

toneladas transportadas

 **33 países** (7 exclusivos de carga).

 **166 destinos** (18 exclusivos de carga)

**Taxa de ocupação:** 51,6%  
**Tráfego consolidado (RTK):** 3,7 bilhões  
**Capacidade (ATK):** 7,1 bilhões

RPK: Acrônimo em inglês que significa "passageiros-quilômetros pagos".  
RTK: Acrônimo em inglês que significa "toneladas-quilômetro transportadas".  
ATK: Acrônimo em inglês que significa "toneladas- quilômetros oferecidas".  
ASK: Acrônimo em inglês que significa "assentos- quilômetros disponíveis".

## Foco no cliente

 **4 novas rotas** começaram a operar durante 2023 no âmbito do primeiro ano da joint venture com Delta Air Lines, alcançando seis no total.

 **30 aviões** ingressaram na frota da LATAM em 2023  
**5 Wide-Body**  
**25 Narrow-Body**

 **20 aviões de carga** fazem parte da frota de carga da LATAM 2023.

 **6.481 m<sup>2</sup>** de lounges distribuídos em cinco destinos

- **Bogotá**  
Aeroporto Internacional El Dorado (BOG): 640 m<sup>2</sup>
- **Buenos Aires**  
Aeroporto Internacional Ezeiza (EZE): 653 m<sup>2</sup>
- **Santiago de Chile**  
Aeroporto Internacional Arturo Merino Benítez (SCL): 2.400 m<sup>2</sup>
- **São Paulo**  
Aeroporto Internacional de São Paulo - Guarulhos (GRU): 1.835 m<sup>2</sup>
- **Miami**  
Aeroporto Internacional de Miami (MIA): 953 m<sup>2</sup>

 **Serviço de Wi-Fi a bordo em 99%**

das aeronaves narrow-body da LATAM Airlines Brasil e início da instalação nas aeronaves do mesmo tipo que operam em mercados de língua espanhola.

 **Mais de 45 milhões** de membros inscritos no programa para passageiros frequentes da LATAM Pass



**VEJA MAIS**

No capítulo "Clientes" (página 101) e "Operações" (página 25).



## Nossa equipe

GRI 2-9

 **35.568**

funcionários

Mais de

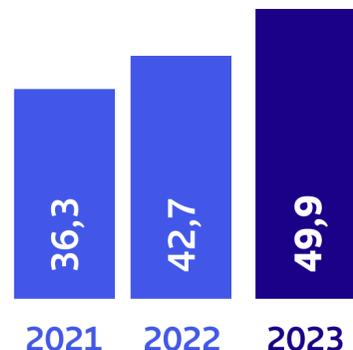
- **4.000** Pilotos
- **8.500** Tripulantes
- **6.000** Profissionais
- **7.800** Aeroportos
- **4.800** Manutenções
- **4.000** Administrativo

 **78** pontos  
no Índice de Saúde Organizacional (OHI,  
em inglês) em uma escala de 0 a 100.

*Aumento de um ponto em  
relação ao ano passado.*

A LATAM ficou no primeiro  
quartil entre mais de mil grandes  
empresas em todo o mundo que  
realizaram esta pesquisa.

**MÉDIA DE TREINAMENTO**  
quantidade de  
horas/funcionário



*A cultura da  
LATAM se preocupa  
genuinamente com  
as pessoas e oferece  
uma experiência justa,  
empática, transparente  
e simples.*

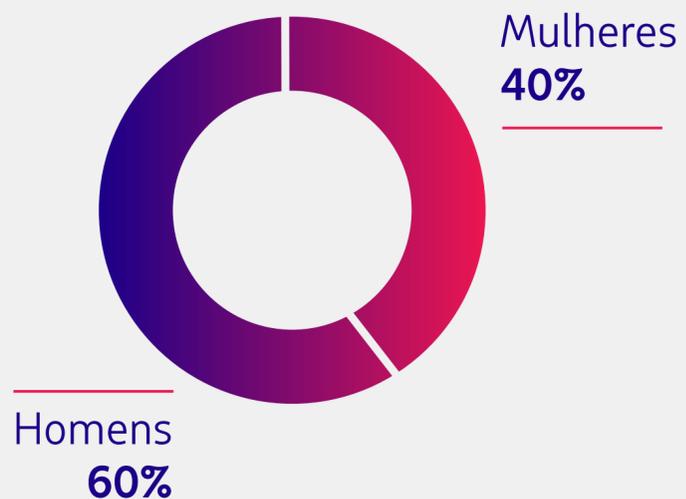
## Diversidade e inclusão

 **50**  
nacionalidades

 Temos presença em  
**mais de 20 países**  
do mundo.

Matrizes no Brasil, Chile,  
Colômbia, Equador, Peru e EUA.

 **78**  
pontos  
na Avaliação de Inclusão em uma  
escala de 0 a 100.



 **VEJA MAIS**  
No capítulo "Trabalhadores" (página 90).



# Estratégia de sustentabilidade

NCG 461: 8.2 INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD POR INDUSTRIA

SASB TR-AL-110A.2

A LATAM tem o compromisso de ser uma empresa cada vez mais sustentável. De fato, de acordo com a mais recente Avaliação de Sustentabilidade Corporativa (CSA, em inglês) de Standard & Poor's (S&P Global), a LATAM foi o grupo de companhias aéreas com melhor desempenho em sustentabilidade em toda a América Latina e a sétima a nível mundial em 2023.

Essa conquista também permitiu que fosse o único grupo de companhias aéreas da região a estar presente na edição de 2024 do "The Sustainability Yearbook", o anuário no qual a prestigiosa agência de classificação de riscos destaca as empresas que tiveram um crescimento excepcional na avaliação.



## GESTÃO AMBIENTAL

A certificação do Sistema de Gestão Ambiental sob o padrão do programa voluntário de Avaliação Ambiental da IATA (IEnvA) foi mantida na Etapa 2 nas subsidiárias do Brasil, Chile, Colômbia, Equador e Peru.



## MUDANÇAS CLIMÁTICAS

**850.932 mil toneladas** de emissões de gases de efeito estufa foram gerenciadas por redução ou compensação em 2023.

**110.000 ton de CO<sub>2</sub>** reduzidas, representando um aumento de 35% na redução em relação ao ano anterior.

**740.932 ton de CO<sub>2</sub>** foram gerenciadas por compensação de ecossistemas estratégicos na América.



## ECONOMIA CIRCULAR

Mais de **1.700 toneladas** de plásticos de uso<sup>1</sup> único foram eliminados em toda a operação.

**96%** do escopo definido desde o início da estratégia.



## VALOR COMPARTILHADO

Em conjunto com seus parceiros, o grupo LATAM transportou em 2023, gratuitamente em prol de causas sociais e ambientais, através do Programa Avião Solidário mais de

**4.500** pessoas & **483**

**toneladas de carga** (como medicamentos, insumos médicos, alimentos e outros).

<sup>1</sup> São considerados plásticos de uso único talheres, copos, canudos, bandejas, embalagens de alimentos e sacolas, entre outros.

Mais informações: [www.latamairlines.com/cl/es/sostenibilidad/economia-circular](http://www.latamairlines.com/cl/es/sostenibilidad/economia-circular)



VEJA MAIS

No capítulo "Compromisso com a sustentabilidade" (página 70).

# Carta do CEO



## GRI 2-22

O ano de 2023 foi marcado por avanços significativos para a LATAM. Após a devastadora pandemia que paralisou a indústria globalmente e uma longa reestruturação, conseguimos implementar e aplicar muitos dos aprendizados e planos que o grupo se propôs durante esses anos difíceis.

Nossa reflexão mais importante foi compreender que os resultados não devem ser um fim em si mesmos. Entendemos que eles vêm quando as coisas são feitas corretamente.

Dessa forma, decidimos construir sobre o progresso e o trabalho dos últimos 25 anos. Sobre as sólidas bases que o grupo LATAM desenvolveu: sua estrutura de custos e seu balanço sólido, sua rede, sua marca, seu programa de passageiro frequente e seu serviço, entre outros, e dedicar energia e esforços para cuidar de nossos trabalhadores, nossos clientes e nosso ambiente, apoiando as sociedades onde as empresas do grupo estão presentes. Em outras palavras, nos propusemos a trabalhar para humanizar mais a LATAM.

Hoje entendemos que nossos trabalhadores são nosso ativo mais relevante. As empresas, antes de tudo, são organizações sociais. Tudo o que pensamos e construímos baseia-se em fazer com que as pessoas sintam um senso de pertencimento e compromisso. É uma prioridade que, para cada um deles, trabalhar em uma das empresas do grupo LATAM faça sentido profissional e pessoal. Em 2023, o Índice de Saúde Organizacional (OHI) atingiu seu melhor resultado histórico, com 78 pontos. Isso coloca o grupo no primeiro quartil das mais de mil grandes empresas em todo o mundo que usam esta pesquisa. Isso reflete o esforço do grupo em criar um ambiente mais justo, empático, transparente e simples para as equipes e em dar um propósito ao nosso trabalho diário.

“Cada dia nos esforçamos para tornar a viagem na LATAM uma experiência mais distintiva”. Quem ler esta frase provavelmente não discordará do objetivo. É verdade que trabalhamos arduamente para melhorar a experiência de viagem, mas hoje dedicamos a mesma quantidade de esforço para melhorar a experiência completa de interagir com a LATAM em qualquer momento e em qualquer ponto de contato. A definição de produto hoje compreende todas essas interações. Desde a intenção de viagem até o recebimento da bagagem.

Nesse sentido, em 2023, o grupo teve grandes avanços na melhoria de seu serviço em todos os momentos, especialmente quando nossos clientes têm um contratempo. Os resultados nos orgulham, mas não nos satisfazem. No Chile, Peru, Brasil e Colômbia, órgãos governamentais têm portais de reclamações e publicam regularmente as respectivas estatísticas. Em cada um desses 4 países, as empresas do grupo LATAM tiveram a menor quantidade de reclamações por passageiro no ano passado. No entanto, somos conscientes de que há espaço para melhorias e que, para alguns de nossos clientes, não atendemos às suas expectativas. Trabalharemos em 2024 para que esses casos sejam cada vez menos frequentes.

Quanto à experiência de viagem, no ano passado foram implementadas mudanças e melhorias significativas.

Por um lado, o grupo incorporou a cabine Premium em todos os seus voos. Dessa forma, todas as operações em aviões narrow-body têm cabine Premium Economy, e todos os voos em aviões wide-body, Premium Business. Ao mesmo tempo, continuamos equipando os aviões narrow-body com wi-fi, atingindo 65% da frota. Já contam com conectividade a bordo 99% da frota narrow-body da filial brasileira, mais de 50% na filial colombiana e 30% na filial chilena.

*A reflexão mais importante foi entender que os resultados não devem ser um fim em si mesmos. Compreender que eles chegam se fizermos as coisas bem.*

Também no ano passado começou a construção do Lounge LATAM em Lima, Peru, que se tornará o quinto lounge do grupo assim que o novo Aeroporto Internacional Jorge Chávez for inaugurado. Além disso, continuamos com a renovação dos lounges nos aeroportos internacionais de São Paulo, Bogotá e Buenos Aires-Ezeiza.

Poderia comentar muitas outras medidas, mas o importante no final foram os resultados. A ferramenta que o grupo utiliza para medir a satisfação dos clientes, de forma geral, é o Net Promoter Score (NPS). Em 2023, o NPS para todos os nossos passageiros foi de 48 pontos, alcançando 55 pontos para nossos passageiros de alto valor e 58 pontos para nossos clientes de carga. Cada um desses resultados é o mais alto da história.

Quanto ao compromisso com o meio ambiente e em contribuir para as sociedades onde o grupo opera, também houve avanços e reconhecimentos. O grupo foi novamente destacado no Sustainability Yearbook da Standard & Poor's (S&P Global). Além disso, a LATAM Cargo Chile recebeu o Prêmio de Sustentabilidade em Carga Aérea, concedido pela Associação Internacional de Carga Aérea (TIACA).

Embora esses reconhecimentos reforcem que a estratégia de sustentabilidade lançada pelo grupo em 2021 com base em quatro pilares: Gestão Ambiental, Mudanças Climáticas, Economia Circular e Valor Compartilhado está no caminho certo, ainda há muito trabalho a ser feito. No que diz respeito ao Pilar de Gestão Ambiental, em 2023 continuamos a fortalecer nosso Sistema de Gestão Ambiental, que está certificado IEnvA Stage 2 na Colômbia, Peru, Equador, Brasil e Chile e ISO 14001 em nossa base em Miami. Em relação às Mudanças Climáticas, nossa meta é alcançar emissões líquidas zero até 2050. Com esse objetivo em mente, o grupo LATAM está trabalhando em quatro linhas de ação: Eficiência operacional, através do programa Fuel Efficiency (que atingiu 6,3% de eficiência no uso de combustível este ano, medido na mesma operação tipo, desde o início da implementação); renovação da frota, incorporando aeronaves de última geração, que são até 20% mais eficientes no consumo de combustível em comparação com modelos anteriores; e o uso de Combustível Sustentável de Aviação (SAF), realizando nossos primeiros dois voos internacionais em 2023. Finalmente, como medida complementar, a LATAM, juntamente com seus clientes, compensou mais de 740 mil toneladas de CO2 equivalente, em projetos que visam conservar ecossistemas estratégicos da região.

Atualmente, existem lacunas tecnológicas e logísticas que podem limitar a viabilidade de expandir significativamente o uso de SAF em todo o mundo. É por isso que o grupo LATAM, em conjunto com a Airbus, anunciou em 2023 o financiamento de um estudo com o prestigioso MIT Joint Program on the Science and Policy of Global Change em seis países da América Latina, que são Brasil, Chile, Colômbia, Equador, México e Peru. Este relatório, ainda em desenvolvimento, buscará fornecer uma análise abrangente dos cenários para a implantação de SAF e o desenvolvimento de alternativas relacionadas à captura e armazenamento de carbono, bem como avaliar o uso de incentivos, impostos sobre carbono e outros tipos de compensações.

Quanto ao pilar de Economia Circular, o grupo se propôs a um desafio muito relevante: eliminar plásticos de uso único em suas operações. Para isso, nos últimos três anos, a LATAM uniu esforços entre as diferentes áreas para gerar uma transformação, não apenas operacional, mas também cultural. Assim, o grupo alcançou no final de 2023 uma eliminação de mais de 1.700 toneladas, equivalente a 96% da linha de base.

Em relação ao programa "Segundo Voo", que também se enquadrava na Economia Circular e visa dar uma segunda vida aos

uniformes fora de uso. Foram transformados mais de 20.000 produtos por meio de acordos com onze ONGs na região.

Quanto ao Valor Compartilhado, o programa Avião Solidário continuou decolando pela região. Este ano, a conectividade do grupo foi novamente disponibilizada para contribuir com necessidades de saúde, ambientais e em casos de desastres naturais. O período encerrou com 43 alianças solidárias em cinco países da América do Sul por meio do Avião Solidário.

Além disso, a LATAM foi o grupo de companhias aéreas oficial dos Jogos Pan-Americanos e Parapan-Americanos de 2023 e do Team Chile. O grupo teve a oportunidade de transportar a Tocha Pan-Americana do México para o Chile em uma de suas aeronaves e mobilizar milhares de atletas e suas famílias para participar do grande evento esportivo.

#### Resultados financeiros

Tudo o que foi realizado em nossa reestruturação financeira, juntamente com as ações desenvolvidas pelo grupo em relação aos seus trabalhadores, clientes e o meio ambiente, nos permitiu alcançar resultados econômicos sólidos.

Nesse aspecto, a LATAM encerrou o ano de 2023 com um resultado operacional ajustado (EBIT ajustado) de 11,3% e uma sólida liquidez superior a USD 2.8 bilhões, representando 24% de nossos ingressos. Além disso, o grupo apresentou um lucro líquido recorde de USD 582 milhões.

*Em relação ao tamanho da operação, e após quatro anos, o grupo conseguiu alcançar níveis semelhantes aos pré-pandemia, chegando a 74 milhões de passageiros transportados em 2023, um aumento de 18,3% em relação a 2022 e semelhante ao ano de 2019.*

Esses resultados nos permitiram registrar uma alavancagem líquida ajustada (medida como EBITDAR ajustado em relação à dívida financeira líquida) de 2,1 vezes, uma queda significativa em comparação com as 4,0 vezes registradas em 2022.

Em relação ao tamanho das operações, após quatro anos, o grupo conseguiu alcançar níveis semelhantes aos pré-pandemia, atingindo 74 milhões de passageiros transportados em 2023, um aumento de 18,3% em relação a 2022 e semelhante a 2019. Isso foi acompanhado por uma grande expansão e modernização da frota. Recebemos 30 aeronaves (5 wide-body e 25 narrow-body) e transformamos quatro aeronaves de passageiros em carga, encerrando o exercício com 20 cargueiros.

Além disso, o grupo continuou oferecendo a melhor conectividade da região para seus passageiros, atingindo 148 destinos em 26 países, proporcionando aos seus clientes uma liberdade de escolha sem precedentes em destinos e serviços. E, na mesma linha, o grupo LATAM estreou quatro novas rotas no âmbito da joint venture com a Delta Airlines, alcançando um total de seis. Esta parceria completou seu primeiro ano em 2023, beneficiando milhões de clientes por meio de um trabalho colaborativo contínuo.

Regionalmente, as filiais aumentaram sua presença em todos os mercados onde operam e mantiveram suas participações em três dos cinco mercados principais: LATAM Airlines Chile, LATAM Airlines Brasil e LATAM Airlines Peru. Por outro lado, a LATAM Airlines Colômbia aumentou sua participação de mercado em nove pontos percentuais, com sua rápida reação para alocar capacidade adicional na Colômbia.

Durante o ano, a LATAM Pass fortaleceu sua presença como o maior programa de fidelidade da América Latina, com mais de 45 milhões de membros,

sendo reconhecido como o “Melhor programa do ano” pelo Frequent Traveler Awards em 2023.

Em relação à LATAM Cargo S.A. e às afiliadas de carga tanto no Brasil quanto na Colômbia, tiveram um papel importante na logística de abastecimento local e nas exportações durante o ano. De fato, as afiliadas da Colômbia e do Equador se tornaram as principais companhias aéreas no transporte de flores. Isso se deve ao fato de que a capacidade de carga, medida em ATK (“toneladas-quilômetros oferecidas”), aumentou 14,6% em 2023 em relação ao ano anterior.

De acordo com as projeções para 2024, o grupo prevê um crescimento anual entre 12% e 14% na capacidade para operações de passageiros (ASK) e entre 10% e 12% na capacidade para as operações de carga (ATK).

Esses avanços são o resultado de anos de esforço e aprendizado, no entanto, sabemos que ainda temos um longo caminho a percorrer. Queremos continuar fortalecendo o grupo LATAM em cada um dos focos definidos, garantindo a segurança, a atenção às pessoas e buscando eficiência, cuidado com o meio ambiente e bem-estar social.

Quero expressar meu mais sincero agradecimento aos nossos clientes que nos escolhem todos os dias, assim como aos 35 mil colaboradores que fazem parte do grupo LATAM. Seu compromisso com nossa missão tem sido fundamental para impulsionar o progresso e nos consolidar como um grupo mais sólido, sempre orientado para o futuro.

Vamos celebrar juntos o presente e nos preparar para um futuro cheio de oportunidades.

**ROBERTO ALVO M.**  
CEO LATAM Airlines Group



# 02

## Quem somos

Neste capítulo

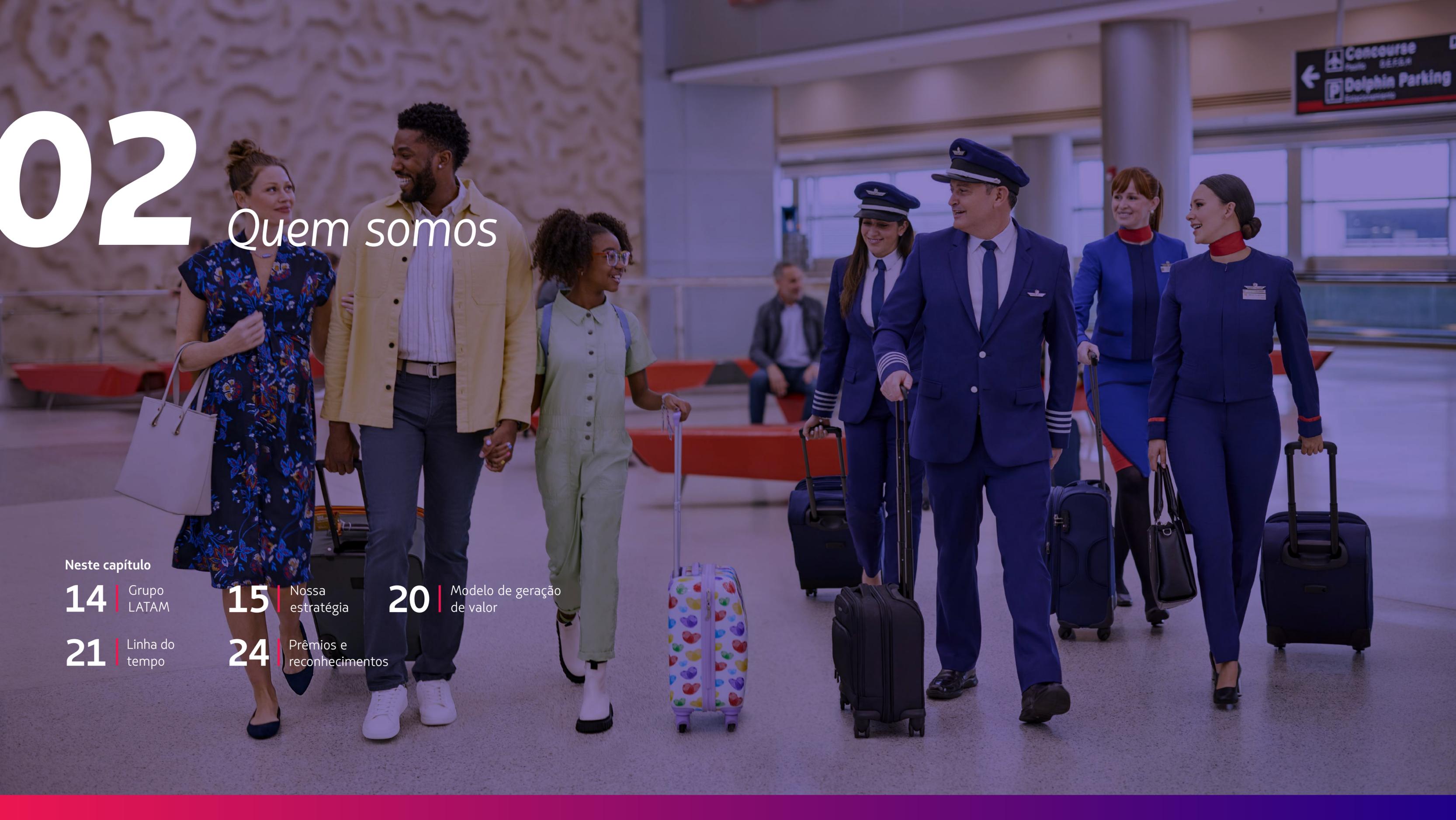
**14** | Grupo LATAM

**15** | Nossa estratégia

**20** | Modelo de geração de valor

**21** | Linha do tempo

**24** | Prêmios e reconhecimentos





**NCG 461: 6.1 SETOR INDUSTRIAL E 6.2 NEGÓCIOS**

**GRI 2-1, 2-6 E 3-3**

A LATAM é um dos maiores grupos de companhias aéreas do mundo e o maior da América Latina, com operações em crescimento tanto de passageiros quanto de carga, e o maior programa de passageiro frequente na região. Nessa linha, tem operações domésticas em cinco países da América do Sul: Brasil, Chile, Colômbia, Equador e Peru. Além disso, oferece a melhor conectividade dentro, de e para a América Latina, cobrindo 148 destinos em 26 países com suas operações de passageiros e 166 destinos em 33 países com suas operações de carga.

Essa rede, juntamente com a frequência de voos e as possibilidades de conexão que oferece aos seus passageiros, potencializadas pelos hubs de conexão em São Paulo (Brasil), Santiago (Chile) e Lima (Peru), a tornam uma referência na indústria aérea tanto regional quanto global, permitindo-lhe contar com uma base de operações e receitas geograficamente diversificada.

Após sair do Capítulo 11 da Lei de Falências dos Estados Unidos, ao qual se declarou em 2020, a LATAM emergiu como um grupo mais eficiente e competitivo, com significativas economias de custos, uma redução da dívida e uma consequente melhora na estrutura de capital. Em 2023, o grupo continuou construindo sobre esse caminho e melhorou seus indicadores de satisfação de clientes e colaboradores, além de adicionar 30 aeronaves à sua frota. Da mesma forma, adicionou 21 novas rotas, das quais 17 são internacionais e 4 domésticas.

Por outro lado, em setembro de 2023, a LATAM e suas afiliadas completaram um ano de joint venture com a Delta Air Lines, que inclui os mercados do Brasil, Canadá, Chile, Colômbia, Estados Unidos, Paraguai, Peru e Uruguai. Durante este período, já começaram a operar seis novas rotas. Isso se soma ao que já foi alcançado entre a LATAM e suas filiais com a Delta Air Lines desde 2019, ano em que anunciaram seu acordo, que inclui a acumulação e resgate de milhas, bem como benefícios para os passageiros; terminais compartilhados nos aeroportos de Santiago (Aeroporto Internacional Arturo Merino Benítez), São Paulo (Aeroporto Internacional de São Paulo - Guarulhos) e Nova York (Aeroporto Internacional John F. Kennedy); e acesso mútuo a 53 salas VIP do Delta Sky Club nos Estados Unidos e cinco LATAM Lounges na América do Sul.

Da mesma forma, em 2023, deu passos significativos em seu compromisso de melhorar a experiência de viagem de seus passageiros. Isso é comprovado pelo Guia Oficial de Companhias Aéreas (OAG, na sigla em inglês), que indica que o grupo LATAM foi a segunda companhia aérea entre as 20 maiores com melhor pontualidade durante 2023.



**MAIS INFORMAÇÕES**

Operações	25
Demonstrações financeiras	168
Constituição Legal	126
Objeto Social	126
Propriedades, instalações e equipamentos	126
Canais de vendas	128
Marcas, patentes, licenças e franquias	127
Informações adicionais	128



NCG 461: 2.1. MISSÃO, VISÃO, PROPÓSITO E VALORES

# Nossa estratégia



## Cuidamos para que os sonhos cheguem ao seu destino.

### Propósito



#### Missão

Nossa missão é conectar a região com o mundo inteiro, disponibilizando uma ampla rede para o transporte de carga e passageiros, de maneira segura e cuidando de nossos clientes, buscando sempre o equilíbrio entre o crescimento econômico, a eficiência, o cuidado com o meio ambiente e o bem-estar social.



#### Visão

Ser o grupo de companhias aéreas que conecta a América Latina consigo mesma e com o resto do mundo, que assume sua responsabilidade social sendo mais justa, empática, transparentes e simples com seus clientes, funcionários e outros stakeholders-chave.

### Valores

#### Segurança

garantimos em todo o momento a nossa segurança, para a nossa equipe e de nossos clientes.



#### Ser atenciosos

nos preocupamos genuinamente pela necessidade das pessoas e oferecemos uma experiência justa, empática, transparente e simples (JETS).



#### Sustentabilidade

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



## Pilares dos objetivos estratégicos:

**NCG 461: 4.2 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS Y 4.1 HORIZONTES DE TEMPO**

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

### 1 Ser um grupo dedicado e focado em fornecer a melhor solução aos nossos clientes.

#### PRODUTO ÚNICO E CONECTIVIDADE

Ser a companhia aérea que oferece a melhor oferta de destinos para, a partir e dentro da América Latina, disponibilizando um programa de passageiro frequente atraente e fornecendo alternativas para todos os nossos passageiros, levando em consideração suas razões de viagens. Fornecer um serviço de carga de excelência, aproveitando ao máximo nossos ativos implantados no continente e no mundo.

- **Rede única:** Continuar expandindo e diversificando nossa rede de rotas para atender às demandas crescentes e explorar novas oportunidades para o resto do mundo.
- **Oferecer um produto diversificado:** Fortalecer nossa diversidade de negócios, oferecendo flexibilidade na hora de escolher aos passageiros e os clientes de carga.
- **Acordos estratégicos:** Reforçar parcerias comerciais para melhorar a conectividade global e regional que contribuam para o crescimento sustentável e a expansão de nossa red.

#### EXPERIÊNCIA DO CLIENTE COMO FOCO

Oferecer um serviço centrado no cliente, garantindo confiabilidade, segurança na operação e gerando fidelização com o programa LATAM Pass, ampliando os benefícios para os nossos passageiros.

- **Experiência integral e personalizada:** Melhorar a experiência do cliente desde a escolha do voo até a chegada da bagagem, destacando a segurança, autonomia e facilidade em cada etapa.
- **Investimentos em tecnologia e digitalização:** Comprometidos com a excelência, continuamos incorporando tecnologia em processos-chave da experiência de viagem.
- **Confiabilidade:** Entregar a todos os passageiros e clientes de carga, sempre e em todo o momento, 100% dos produtos que prometemos entregar.

#### CULTURA DE PESSOAS COMPROMETIDAS

Maximizar a motivação e compromisso de nossa equipe para fornecer um serviço próximo, alegre e atencioso, capitalizando a paixão e dedicação de nossos trabalhadores no cuidado constante do cliente.

- **Cultura de desenvolvimento:** Fortalecer a saúde organizacional por meio de uma cultura de aprendizado que impulse o crescimento profissional e pessoal de nossa equipe.
- **Diversidade e inclusão:** Construir uma força de trabalho diversificada e inclusiva refletindo a pluralidade das sociedades em que operamos.
- **Eficiência na gestão de talentos:** Melhorar a eficiência nas contratações e retenção, consolidando líderes eficazes, garantindo equidade salarial e mantendo altos padrões de segurança no trabalho.

### 2 Ser um grupo de empresas financeiramente sólido e saudável

#### EXCELÊNCIA OPERACIONAL

Continuar fornecendo uma operação sem atritos e segura para nossos colaboradores e nossos clientes.

- **Segurança:** Prioridade absoluta em fornecer segurança em todos os momentos, cuidando tanto da segurança de nossos clientes quanto da nossa equipe.
- **Pontualidade:** Cuidar do tempo de nossos passageiros, fazendo o máximo esforço para que nossos voos saiam e cheguem pontualmente aos seus destinos.
- **Gestão proativa de riscos:** Compromisso contínuo com uma gestão proativa de riscos, implementando medidas preventivas e atualizadas nas melhores práticas.
- **Relações com fornecedores:** Manter uma relação próxima e eficaz com todos os nossos fornecedores.

#### DESEMPENHO EFICIENTE E UM BALANÇO DE CAPITAL SAUDÁVEL

Manter uma estrutura de capital sólida, garantindo a sustentabilidade de longo prazo do grupo por meio de uma estrutura financeira robusta, uma operação eficiente e crescimento sustentável.

- **Eficiência operacional:** Manter um custo competitivo e eficiente para garantir a sustentabilidade financeira.
- **Indicadores financeiros saudáveis:** Manter níveis dentro de nossa política financeira e de liquidez.

### 3 Ser um grupo de empresas que assume os desafios do futuro

#### ATIVO SOCIAL E SUSTENTÁVEL

Através de nosso papel no transporte e conectividade, buscamos nos tornar um ativo que promova o desenvolvimento social, ambiental e econômico nos locais onde operamos. Trabalhamos para contribuir com nossa comunidade e ambiente através da colaboração e criação de vínculos de longo prazo com os diversos grupos com os quais interagimos.

- Avançar em questões de sustentabilidade através do trabalho baseado nos pilares da estratégia de sustentabilidade a longo prazo: Gestão Ambiental, Mudanças Climáticas, Economia Circular e Valor Compartilhado.

#### INTEGRAÇÃO DIGITAL

Mudar a forma como trabalhamos para potencializar o uso da tecnologia, integrando-a em todos os nossos processos para melhorar a experiência de nossos clientes e ser cada vez mais eficientes e simples.

- **Inovação contínua:** Manter-se atualizado com as últimas tendências tecnológicas e explorar novas oportunidades.
- **Segurança e proteção de dados:** Garantir a segurança e privacidade dos dados de nossos clientes por meio da implementação de medidas de segurança robustas e conformidade com as regulamentações pertinentes.
- **Cibersegurança:** Fortalecer constantemente nossa cultura e sistemas para proteger a operação em seu desenvolvimento tecnológico, com metodologias e infraestruturas eficientes diante dos riscos.



## SUSTENTABILIDADE: UM DESTINO NECESSÁRIO

### NCG 461 4.2 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Em 2021, o grupo lançou sua estratégia de sustentabilidade para os próximos anos, após uma série de diálogos entre a organização e representantes de seus diferentes grupos de interesse nos cinco países onde está presente com operações domésticas. Nela, definiu-se que o grupo LATAM buscaria avançar com compromissos desafiadores, com o objetivo de desempenhar um papel ativo na região, gerando valor econômico, ambiental e social.

As aspirações que guiam a LATAM e afiliadas foram construídas em linha com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) estabelecidos pelas Nações Unidas para 2030.

Por sua vez, o progresso na implementação da estratégia de sustentabilidade em cada um de seus pilares (Gestão Ambiental, Valor Compartilhado, Economia Circular e Mudanças Climáticas) é apresentado regularmente ao Comitê Executivo e anualmente ao Conselho de Administração. Além disso, em cada um desses pilares, são desenvolvidas instâncias de tomada de decisão que envolvem os executivos que lideram as respectivas iniciativas.

### ASPIRAÇÕES E COMPROMISSOS DE SUSTENTABILIDADE

As aspirações e compromissos de sustentabilidade do grupo LATAM incluem:

- Manter e melhorar continuamente o Sistema de Gestão Ambiental em todas as operações sob o padrão IEnvA da IATA.
- Alcançar um crescimento líquido zero de emissões diretas (Escopo 1), com base no ano de 2019.
- Alcançar emissões líquidas zero (net zero) até 2050.
- Reduzir e/ou compensar o equivalente a 50% das emissões domésticas de gases de efeito estufa (GEE) até 2030, com base em 2019.
- Buscar alcançar zero resíduos em aterros sanitários até 2027.
- Eliminar os plásticos de uso único na operação até 2023.
- Dispor de conectividade, capacidade e velocidade das operações de passageiros e carga para o benefício das comunidades na América do Sul em três frentes de ação: saúde, meio ambiente e desastres naturais.

*A estratégia de sustentabilidade do grupo LATAM enfrenta as necessidades ambientais e sociais da América do Sul.*



#### MAIS INFORMAÇÕES

Os avanços e resultados alcançados em 2023 em relação às aspirações de sustentabilidade são detalhados no capítulo “Compromisso com a sustentabilidade” (página 70).





## OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

NCG 461: 4.2 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS  
GRI 2-23

A LATAM está comprometida com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) para 2030 estabelecidos pelas Nações Unidas em 2015. Especificamente, concentra seus esforços em nove deles:



## DIREITOS HUMANOS

NCG 461: 2.1. MISSÃO, VISÃO, PROPÓSITO E VALORES;  
4.2. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS; 5.5 ASSÉDIO MORAL E SEXUAL  
GRI 2-23 E 3-3

Com o objetivo de gerar valor social, ambiental e econômico sob princípios éticos, o grupo LATAM fez um compromisso público de respeito aos Direitos Humanos em 2018. Este documento detalha os princípios que seus funcionários, colaboradores e terceiros devem seguir, incluindo a rejeição ao trabalho infantil, trabalho forçado, trabalho similar à escravidão ou situações de assédio moral, físico e sexual; e o compromisso com a liberdade sindical, saúde e segurança, remuneração justa, condições de trabalho adequadas, sem restrições de gênero, raça, idade, orientação sexual, religião e nacionalidade.

Esse compromisso foi elaborado seguindo diretrizes internacionais, como a Declaração Universal dos Direitos Humanos das Nações Unidas, a Carta das Nações Unidas e os Princípios e Direitos Fundamentais no Trabalho da Organização Internacional do Trabalho, e estabelece as consequências previstas em caso de descumprimento.

Nesse sentido, é importante destacar que a LATAM possui um canal de ética que visa detectar qualquer violação aos Direitos Humanos, disponível para todas as pessoas que interagem com a organização, incluindo diretores, funcionários e grupos de interesse. Este canal é constantemente monitorado pela equipe de Compliance e, no caso de confirmação de um caso, a LATAM aplica planos tanto para indivíduos envolvidos quanto para grupos afetados, que podem variar desde treinamentos, feedbacks, suspensões, rescisões de contrato de trabalho, ações legais ou outras medidas aplicáveis.

Além disso, a empresa conta com medidas de mitigação para prevenir tais situações, bem como para casos que exigem remediação, que são definidas em seus procedimentos internos.

Em 2023, a LATAM recebeu 20 denúncias de assédio sexual e 64 de assédio moral, de acordo com as Leis Nº 20.005 e Nº 20.607 do Chile e a legislação equivalente nas jurisdições estrangeiras onde o grupo opera. Todas essas denúncias seguiram o procedimento correspondente conforme estabelecido em cada país.

### Pacto Global da ONU e Princípios Orientadores dos Direitos Humanos.

O grupo LATAM faz parte do Pacto Global da ONU, que instiga a comunidade empresarial internacional a adotar em suas práticas comerciais valores fundamentais e internacionalmente aceitos nas áreas de direitos humanos, relações trabalhistas, meio ambiente e combate à corrupção.

No entanto, a LATAM não adere formalmente aos Princípios Orientadores sobre Empresas e Direitos Humanos das Nações Unidas.



### MAIS INFORMAÇÕES

- Direitos humanos:
- Declaração de Compromisso
  - Ações de mitigação de riscos



## BENCHMARKING

O grupo LATAM utiliza a Avaliação de Sustentabilidade Corporativa (CSA, na sigla em inglês) da Standard & Poor's Global (S&P Global) como ferramenta de gestão, medição e benchmarking. Neste questionário, participam anualmente cerca de três mil empresas de mais de 60 indústrias diferentes, que medem seu desempenho econômico, social e ambiental, sob alguns critérios transversais e outros específicos para seu setor. Além disso, os resultados do processo são a base de informação utilizada pelos Índices de Sustentabilidade Dow Jones (DJSI, na sigla em inglês) para determinar seus membros.

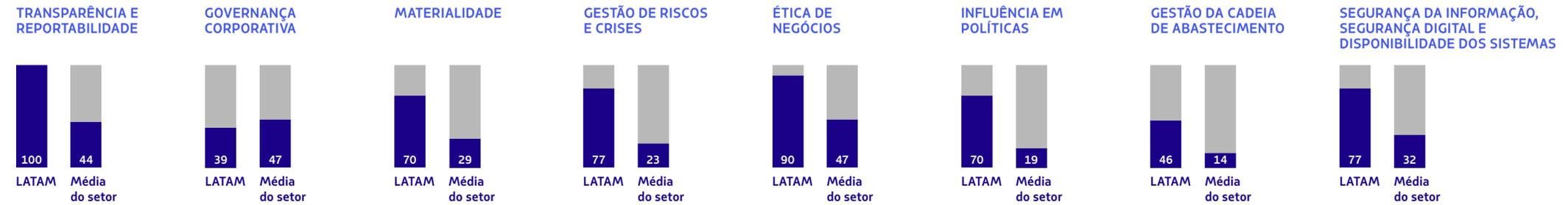
O questionário de avaliação de 2023 preenchido pelo grupo LATAM considerou 26 critérios e 114 subcritérios correspondentes à indústria aérea. Em um ano com modificações relevantes nas exigências, a organização obteve uma pontuação que lhe permitiu ficar em sétimo lugar em sua indústria a nível global e primeira entre as companhias aéreas da América Latina.

### ANUÁRIO DE SUSTENTABILIDADE DA S&P GLOBAL (SUSTAINABILITY YEAR-BOOK 2024)

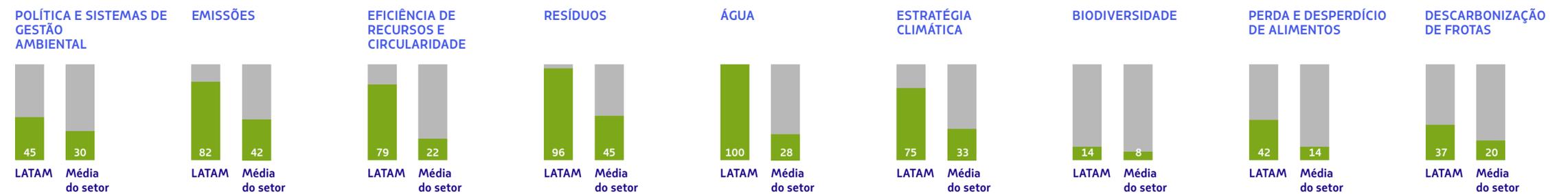
O grupo LATAM foi destacado no Sustainability Yearbook 2024 da S&P Global, a prestigiosa publicação que reconheceu os líderes com base em sua Avaliação de Sustentabilidade Corporativa de 2023 (CSA, na sigla em inglês).

## RESULTADOS DA AVALIAÇÃO DE SUSTENTABILIDADE CORPORATIVA 2023

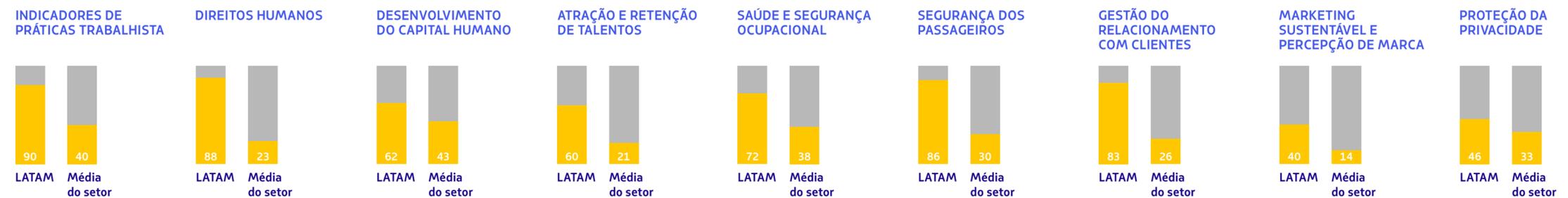
### DIMENSÃO ECONÔMICA E DE GOVERNANÇA CORPORATIVA



### DIMENSÃO AMBIENTAL



### DIMENSÃO SOCIAL



\* Resultados obtidos a partir da plataforma S&P Global CSA até 29 de fevereiro de 2024.

# Modelo de geração de valor

1. O grupo LATAM utiliza capitais de diferentes naturezas (humano, financeiro, natural, intelectual, social e relacional, e industrial) que servem como insumos para concretizar o próprio negócio.

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

3. Materialização do trabalho: Os resultados são a dimensão mais visível da operação.

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

## INSUMOS

### Capital Humano

- Funcionários

### Capital Financeiro

- Receitas
- Capital
- Ativos

### Capital natural

- Combustíveis de aviação

### Capital intelectual

- Conhecimento da região e do negócio.
- Licenças de operação e direitos de slot em aeroportos.
- Sistemas de gestão (ambiental e segurança).
- Analytics (personalização da experiência do cliente).

### Capital social e relacional

- Programas de passageiro frequente
- Marca LATAM
- Relações com autoridades e a indústria
- Programa Avião Solidário

### Capital industrial

- Frota
- Bases de Manutenção
- Hangares

## ATIVIDADES

### O que fazemos e como fazemos Governança e gestão

#### Governança e gestão

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

#### Sustentabilidade

- Gestão ambiental
- Mudança climática
- Economia circular
- Valor compartilhado

#### Orientação ao cliente

- Experiência digital e inovação
- Modelo de vendas flexível
- Acordos comerciais e parcerias
- Programa de fidelização

## RESULTADOS

- Ampla rede de destinos
- Diversidade na base de clientes
- Saúde organizacional e oportunidades de desenvolvimento.
- Excelência operacional
- Resultados financeiros

## IMPACTOS

### Propuesta de valor enfocada en el cliente

- **Para a LATAM:** Diversos perfis e segmentos de clientes, bem como a diversificação das receitas.
- **Para os grupos de interesse:** Oferta adaptada a diferentes necessidades e expectativas, bem como autonomia e liberdade de escolha.

### Conectividade

- **Para a LATAM:** Participação de mercado e liderança na região.
- **Para os grupos de interesse:** Mobilidade e impulso econômico.

### Segurança

- **Para a LATAM:** Confiabilidade
- **Para os grupos de interesse:** Confiança

### Ecoeficiência

- **Para a LATAM:** Diferencial competitivo e redução de custos.
- **Para os grupos de interesse:** Economia de recursos naturais, e menor impacto ambiental e sonoro.

### Compromisso com a região

- **Para a LATAM:** Ser um ator relevante na sociedade, ter identidade e propósito.
- **Para os grupos de interesse:** Desenvolvimento econômico, fortalecimento social e cuidado ambiental.

### Diálogo estratégico

- **Para a LATAM:** Intercâmbio de conhecimentos, desenvolvimento do setor e conformidade.
- **Para os grupos de interesse:** Construção conjunta e agenda de interesse dos diversos públicos.

# Linha do tempo

## NCG 461: 2.2 INFORMAÇÃO HISTÓRICA

A história do grupo LATAM começou em 1929 com o estabelecimento da Línea Aérea Nacional de Chile (LAN). Em 1946, essa empresa realizou sua primeira expansão internacional com um voo que cobria a rota Santiago (Chile) - Buenos Aires (Argentina). Com o tempo, foram adicionadas rotas para Lima (Peru), Miami (Estados Unidos) e posteriormente para a Europa.

Em 1983, a LAN foi constituída como Línea Aérea Nacional Chile Limitada sob a Corporación de Fomento a la Producción (CORFO), tornando-se uma sociedade anônima em 1985 sob o nome de LAN Chile. Em 1989, começou seu processo de privatização. Em 1997, a companhia aérea começou a ser listada na Bolsa de Valores de Nova York (NYSE) por meio de American Depositary Receipts (ADR), tornando-se a primeira companhia aérea latino-americana a alcançar esse marco.

Em 2012, após se associar à empresa brasileira TAM, fundada em 1961, a LAN mudou seu nome para LATAM Airlines Group S.A., consolidando assim sua expansão regional.

Em 2020, o grupo LATAM enfrentou um dos períodos mais desafiadores de sua história com a chegada da pandemia da COVID-19, que afetou todas as suas operações. Isso levou as filiais no Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Estados Unidos e Peru a recorrer ao Capítulo 11 da Lei de Falências dos Estados Unidos. Em novembro de 2022, o LATAM e suas filiais concluíram com sucesso seu processo de reorganização, permitindo-lhes reestruturar sua dívida e obter financiamento para se preparar para uma nova fase.

Finalmente, em 2023, o grupo LATAM fortaleceu suas operações após sair do Capítulo 11, demonstrando clareza em seus objetivos estratégicos e financeiros. Além disso, completou um ano desde o início de sua joint venture com a Delta Air Lines, que opera em oito mercados entre a América (Brasil, Canadá, Chile, Colômbia, Estados Unidos, Paraguai, Peru e Uruguai).

## Marcos importantes do grupo LATAM desde 1929





Implementação do novo modelo de negócios nos mercados domésticos pelas filiais.



2018

Inauguração do primeiro voo para a Ásia (Tel Aviv, Israel) e o novo modelo de vendas chega aos voos internacionais.



2019

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



2020

O grupo LATAM e suas subsidiárias no Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Peru e Estados Unidos entram no processo de reorganização financeira, se amparando no Capítulo 11 da Lei de Falências dos Estados Unidos e obtêm acesso a até USD 2.450 milhões em financiamento do devedor em posse (DIP, em inglês). Além disso, é lançada a unidade E-Business, com o objetivo de melhorar a experiência digital do cliente. Também são desenvolvidas iniciativas de apoio à luta contra a COVID-19 na América do Sul.



2021

Lançamento da nova Estratégia de Sustentabilidade e LATAM torna público seu plano de negócios para os próximos cinco anos (2022-2027), além de apresentar seu plano de reorganização dentro do contexto do Capítulo 11 da Lei de Falências dos Estados Unidos.



2022

O grupo LATAM e suas subsidiárias saem com sucesso do processo do Capítulo 11 da Lei de Falências dos Estados Unidos. Por sua vez, a joint venture com a Delta Air Lines é aprovada, aplicando-se aos mercados do Brasil, Canadá, Chile, Colômbia, Estados Unidos, Paraguai, Peru e Uruguai.



2023

Completa-se um ano desde a joint venture entre a LATAM e a Delta Air Lines, unindo a América do Norte (Estados Unidos/Canadá) e a América do Sul. Ao mesmo tempo, a LATAM avança na implementação de seus compromissos de sustentabilidade com uma redução de 96% no plástico de uso único, equivalente a mais de 1.700 toneladas.



# Prêmios e reconhecimentos

## ☆ ONBOARD HOSPITALITY AWARDS

A LATAM foi distinguida na categoria Sustentabilidade dos Onboard Hospitality Awards 2023, por três de seus projetos de economia circular implementados em seu serviço a bordo.

## ☆ AIR CARGO INNOVATION AWARD | INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION (IATA)

As subsidiárias de carga do grupo LATAM receberam este reconhecimento da IATA por seus projetos de redução de plástico nas operações do Chile e do Brasil.

## ☆ WORLD AIRLINE AWARDS | SKYTRAX

O World Airline Awards de Skytrax, considerado o prêmio mais importante da indústria aérea, nomeou a LATAM como a “Melhor Companhia Aérea da América do Sul” pelo quarto ano consecutivo. Além disso, a LATAM foi distinguida pelo segundo ano consecutivo na categoria “Melhor Staff de Companhia Aérea na América do Sul” e também foi premiada pela “Melhor Cabine Business da América do Sul”, e como a “Melhor Cabine Economy da América do Sul” e “Melhor Sala VIP de classe executiva da América do Sul”.

## ☆ APEX PASSENGER CHOICE AWARDS

APEX reconheceu pelo segundo ano consecutivo a LATAM com a maior pontuação na categoria de companhias aéreas globais. Em particular, foi distinguida nos Passenger Choice Awards (PCAs), baseados na votação de clientes de mais de 600 companhias aéreas em todo o mundo, por ter o “Melhor Conforto de Assento” e o “Melhor Catering” da América do Sul.

## ☆ WORLD TRAVEL AWARDS 2023

O World Travel Awards premiou pelo oitavo ano consecutivo o grupo LATAM na categoria “Companhia Aérea líder da América do Sul”. Além disso, as categorias de “Melhor Aplicativo de Companhias Aéreas da América Latina” e “Melhor Site de Companhias Aéreas da América Latina” foram conquistadas.

## ☆ FREQUENT TRAVELER AWARD

A LATAM Pass foi premiada nos Frequent Traveler Awards (o único reconhecimento focado em fidelidade em viagens nas Américas, Europa, Oriente Médio, África, Ásia-Pacífico) como o “Programa do Ano” e também pelo “Melhor Serviço ao Cliente” das Américas.

## ☆ PRÊMIO DE SUSTENTABILIDADE | ASSOCIAÇÃO INTERNACIONAL DE CARGA AÉREA (TIACA)

A LATAM Cargo foi destacada na quinta edição do Prêmio de Sustentabilidade em Carga Aérea da Associação Internacional de Carga Aérea (TIACA) pelas iniciativas da estratégia de sustentabilidade do grupo LATAM.

## ☆ MARCA RESILIENTE | MARCAS CIUDADÃS CADEM

Após enfrentar e superar com sucesso a pior crise de sua história devido à pandemia da COVID-19, a LATAM Airlines Group foi premiada como “Marca Cidadã Resiliente” na 13ª edição do estudo “Marcas Cidadãs” da CADEM.

## ☆ THE SUSTAINABILITY YEARBOOK 2024 | S&P GLOBAL

Os resultados da LATAM no Questionário de Sustentabilidade Corporativa (CSA) concederam-lhe a sétima posição na indústria de companhias aéreas globalmente e a primeira posição na América Latina. Além disso, seu desempenho foi reconhecido pelo Livro de Sustentabilidade publicado anualmente pela S&P Global, destacando as empresas líderes por suas práticas e transparência de sustentabilidade em seus negócios.

*Pelo quarto ano consecutivo, a LATAM foi reconhecida com o World Airline Award da Skytrax, como a “Melhor Companhia Aérea da América do Sul”*



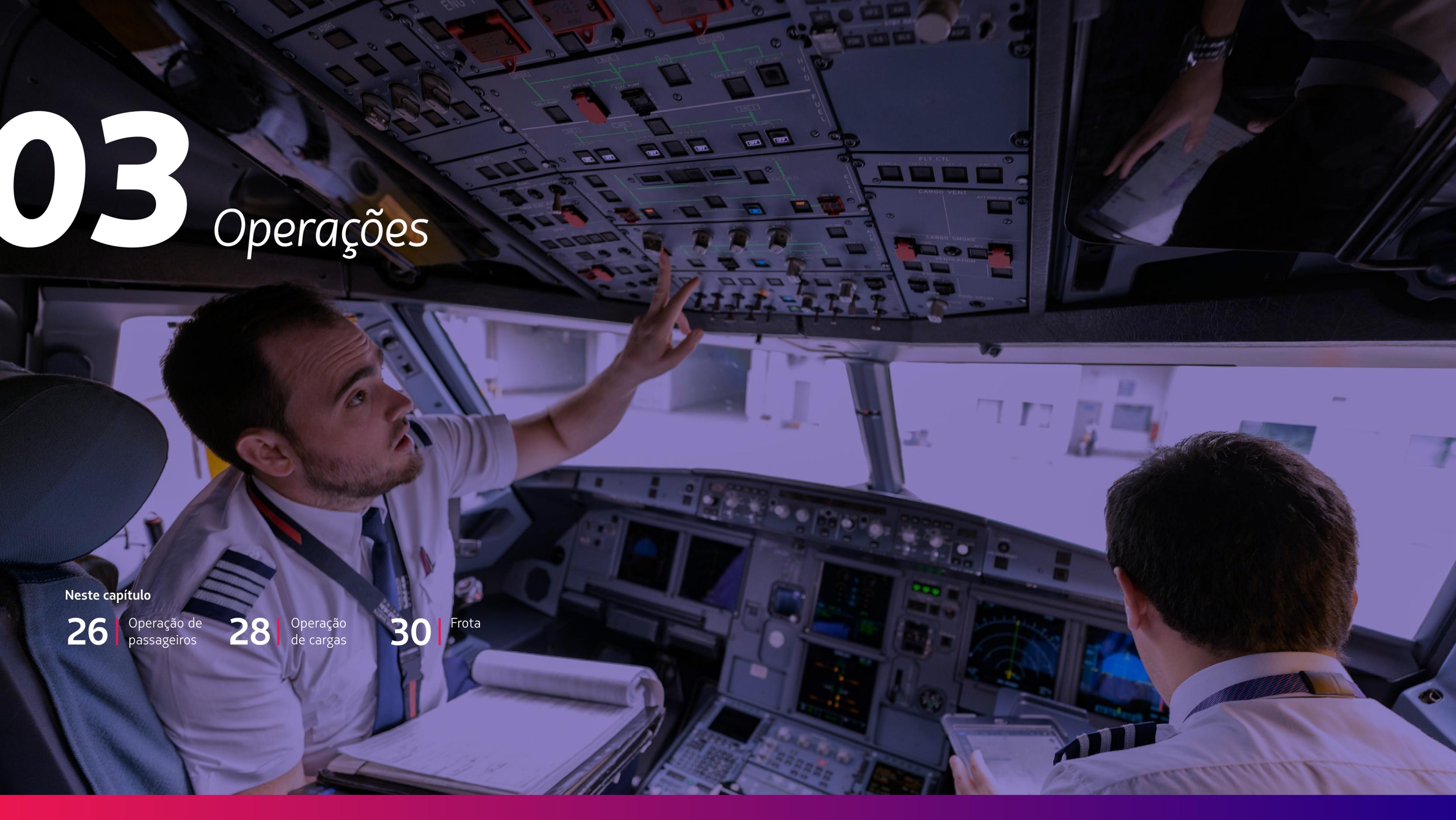
# 03 Operações

Neste capítulo

26 | Operação de passageiros

28 | Operação de cargas

30 | Frota



# Operação de passageiros

## GRI 3-3, 2-1 E 2-6

Até dezembro de 2023, o grupo LATAM aumentou em 18,3% o número de passageiros transportados em comparação com o ano anterior, chegando a quase 74 milhões de passageiros transportados, uma quantidade semelhante ao registrado antes da pandemia. Além disso, a capacidade do grupo, medida em ASK (assentos-quilômetros disponíveis), aumentou de 113,8 bilhões em 2022 para 137,7 bilhões no final do ano passado, representando um crescimento de 20,6%. Adicionalmente, o grupo LATAM encerrou o ano passado operando um total de 148 destinos em 26 países.

Detalhando, nos mercados domésticos, as operações de passageiros de todas as subsidiárias da LATAM no Brasil, Chile, Colômbia, Equador e Peru aumentaram em termos de capacidade em comparação com 2022. Em 2023, a LATAM Airlines Chile alcançou em média 149,8 voos por dia, enquanto a LATAM Airlines Brasil registrou em média 675,1 voos por dia. Por sua vez, o conjunto das operações da LATAM Airlines Colômbia, LATAM Airlines Equador e LATAM Airlines Peru registrou em média 210,2 voos por dia.

A LATAM Airlines Brasil operou uma capacidade (ASK) 9,5% maior em 2023 em comparação com o ano anterior, cobrindo um total de 66 destinos. No total, 12,9 milhões de passageiros foram transportados dentro do Brasil. Além disso, a demanda de passageiros nos “países de língua espanhola” (PLS), medida em RPK (passageiros-quilômetros transportados), cresceu 8,1% durante 2023, enquanto a oferta, medida em ASK, mostrou um aumento de 6,8%, e a taxa de ocupação foi de 82%, um ponto percentual acima de 2022.

Vale mencionar que as operações de passageiros das subsidiárias do grupo LATAM a nível doméstico cobrem um total de 110 destinos, e durante 2023, foram transportados 61 milhões de passageiros, um aumento de 12,9% em comparação com o ano anterior.

Por outro lado, no mercado internacional, que inclui voos dentro do continente América (América do Norte, América Latina e Caribe) e para outros três continentes (África, Europa e Oceania), a oferta de passageiros no grupo LATAM (ASK) aumentou 36,2% em 2023 em comparação com 2022, enquanto a demanda de passageiros-quilômetro transportados (RPK) aumentou 39,4% durante o mesmo período. Nesse contexto, um total de 13 milhões de passageiros voaram com o grupo LATAM para destinos internacionais durante 2023, e a taxa de ocupação foi de 84,9%, 1,9 pontos percentuais acima da registrada em 2022.

## ACORDO ESTRATÉGICO

A LATAM completou um ano de implementação de sua joint venture com a Delta Air Lines, o que permitiu inaugurar seis novas rotas, realizar aproximadamente 15.000 voos, transportar mais de três milhões de clientes e percorrer mais de 90 milhões de quilômetros desde o início. Na verdade, Miami, a principal porta de entrada do grupo LATAM nos Estados Unidos, experimentou um aumento de 10% em sua capacidade, ampliando assim as oportunidades de conexão para 11 das cidades para as quais a Delta oferece voos.

## Novas rotas

Das seis rotas adicionadas pelo acordo em seu primeiro ano, quatro são operadas pela LATAM Airlines Group S.A.: Atlanta (Estados Unidos) - Lima (Peru); Bogotá (Colômbia) - Orlando (Estados Unidos); Medellín (Colômbia) - Miami (Estados Unidos); e São Paulo/Guarulhos (Brasil) - Los Angeles (Estados Unidos). Enquanto isso, duas são operadas pela Delta Air Lines: Atlanta (Estados Unidos) - Cartagena de Índias (Colômbia); e Rio de Janeiro/Galeão (Brasil) - Nova York/John F. Kennedy (Estados Unidos).

Durante 2024, LATAM e suas subsidiárias, junto com a Delta Air Lines, buscarão inaugurar mais novas rotas com o objetivo de conectar cada vez mais clientes da América do Sul com a América do Norte e vice-versa.

## AVANÇOS DA JOINT VENTURE COM A DELTA AIR LINES DESDE O INÍCIO (2022)

### 6 rotas em operação

#### 4 rotas

operadas pela LATAM Airlines Group S.A.

#### 2 rotas

operadas pela Delta Air Lines

### 15.000 voos

### + 3.000.000 de passageiros transportados

### + 90 milhões de km percorridos

Equivalentes à distância da Terra a Marte

## Operação de passageiros do grupo LATAM em 2023

### NCG 461: 6.1 SETOR INDUSTRIAL

#### BRASIL



# 52

Destinos

# 39%

Participação no mercado doméstico

Principais concorrentes  
Gol e Azul

#### CHILE



# 16

Destinos

# 61%

Participação no mercado doméstico

Principais concorrentes  
Sky Airlines e  
JetSmart

#### COLÔMBIA



# 18

Destinos

# 32%

Participação no mercado doméstico

Principais concorrentes  
Avianca, EasyFly, Satena  
e Wingo (Copa Airlines  
Colombia)

#### EQUADOR



# 7

Destinos

# 44%

Participação no mercado doméstico

Principais concorrentes  
Avianca

#### PERÚ



# 19

Destinos

# 63%

Participação no mercado doméstico

Principais concorrentes  
Sky Airlines Perú,  
JetSmart Perú e Star  
Perú



## 74 milhões de passageiros

Tráfego consolidado (RPK):

114 bilhões

Capacidade (ASK): 137,2 bilhões

Taxa de ocupação: 83,1%



## 148 destinos do grupo LATAM

América do Norte: 8

América do Sul: 128

Europa: 8

Ásia e Oceania: 3

África: 1



## 346 destinos compartilhados

América do Norte: 112

América do Sul: 62

Europa: 94

Ásia: 41

Oceania: 18

África: 19

Fonte: Site da ANAC, Brasil. A participação de mercado considera os RPKs até dezembro de 2023.

Fonte: Site JAC, Chile. A participação de mercado considera os RPK até dezembro de 2023.

Fonte: Site da DGAC, Peru. A participação de mercado considera o número de passageiros até dezembro de 2023.

Fonte: Diio.net. A participação de mercado de Colômbia e Equador considera a ASK até dezembro de 2023.

# Operação de carga

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

As operações de carga do grupo se destacam por sua alta capacidade de transporte, ampla conectividade e expertise no cuidado da carga transportada de, para e dentro da América do Sul. Destacam-se as flores, peixes e frutas, no caso das exportações, e produtos tecnológicos, peças de reposição críticas e produtos farmacêuticos, entre outros, para importações. De acordo com os dados fornecidos pela WorldACD- uma empresa holandesa líder global em dados de mercado de carga- durante 2023, as companhias aéreas do grupo LATAM Cargo transportaram 45% dos peixes exportados do Chile, 40% dos produtos perecíveis do Peru, como aspargos, peixes e frutas, e 88% dos peixes e 16% das frutas exportadas pelo Brasil. Além disso, no mercado exportador de flores, eles moveram 40% das cargas da Colômbia para a América do Norte e 65% do Equador, sendo líderes no transporte de flores desses dois países.

Em termos absolutos, ao longo de 2023, foram transportadas 945.500 toneladas de carga, o que representou um aumento de 4,9% em relação ao registrado em 2022. Em termos de contribuição, as operações de carga representam 12,1% da receita consolidada do grupo LATAM.

No ano passado, as receitas de transporte de carga diminuíram 17% em comparação com 2022. Enquanto isso, a receita por ATK (toneladas-quilômetros oferecidas) diminuiu 28%, influenciada por uma redução de 21,3% no yield. Isso ocorreu devido à combinação da normalização da demanda após o peak causado pela pandemia e à recuperação da capacidade belly (transporte no porão de aviões de passageiros) a nível industrial. Por outro lado, o fator de ocupação foi de 51,7%, enquanto a capacidade de carga aumentou 15% como resultado dos avanços no plano de expansão da frota de carga em três anos, iniciado em 2021.

Esse plano de crescimento é consistente com a estratégia de longo prazo do grupo, que envolve a ampliação da frota de aviões de carga Boeing 767-300 para entre 19 e 21 aeronaves. Diante da rápida recuperação da capacidade belly, o grupo optou por uma frota de 19 dessas aeronaves, que são o modelo ideal para operar na região devido à sua eficiência, versatilidade e tamanho. Este plano inclui a substituição escalonada de alguns dos cargueiros mais antigos, razão pela qual, até o final de 2023, foram contabilizados 20 aviões Boeing 767-300F/BCF. Com esse progresso, a LATAM Cargo alcançou um crescimento de mais de 70% em sua capacidade de carga em comparação com 2019.

Além disso, durante 2023, as áreas de carga do grupo LATAM desenvolveram novas rotas e trabalharam para fortalecer sua proposta de valor, diversificar suas receitas e aumentar sua produtividade. Nesse sentido, o ano passado continuou avançando com a implementação do novo sistema tecnológico que em 2022 havia sido aplicado nas operações internacionais, agora incluindo as de carga doméstica no Brasil. O sistema permitirá fornecer aos clientes mais e melhor informação sobre sua carga, oferecer um serviço mais eficiente e uma melhor experiência do usuário, pois todos os dados dos despachos - desde a cotação até o pagamento - são integrados em uma única plataforma end-to-end. Além disso, fortaleceu sua já iniciada parceria com Webcargo e cargo.one, dois marketplaces digitais especializados no transporte de carga internacional.

*As companhias aéreas de carga do grupo LATAM são atores-chaves no abastecimento local e na indústria exportadora.*

## SATISFAÇÃO DO CLIENTE DE CARGA

Os esforços das linhas aéreas do grupo LATAM Cargo no desenho e execução de sua proposta de valor foram refletidos na evolução do Net Promoter Score (NPS), uma métrica usada em programas de experiência do cliente, que atingiu 58 pontos em 2023. Esse número representa um aumento de sete pontos em relação a 2022 e foi o melhor na história do negócio de carga desde o início da medição em 2016.





# 33

Países

## 7

exclusivos de carga

Bélgica, El Salvador, Guatemala, Guiana, Honduras, Países Baixos e Panamá.

contra 3 em 2022



# 166

Destinos

## 18

exclusivos de carga

Amsterdã, Países Baixos; Bruxelas e Liège, Bélgica; Chicago, Huntsville e Houston, Estados Unidos; Cabo Frio; Campinas e São José dos Campos, Brasil; Ciudad del Este, Paraguai; Cidade da Guatemala, Guatemala; Cidade do Panamá, Panamá; Santo Domingo, República Dominicana; San Salvador, El Salvador; San Pedro Sula, Honduras; Santa Lúcia, México; Timehri, Guiana; e Zaragoza, Espanha.

contra 10 em 2022



Toneladas de carga transportadas

# 945.500

em 2023

# 900.600

em 2022

# 801.500

em 2021



Capacidade de carga (ATK)

# 7.171

em milhões de ATK em 2023

# 6.256

em milhões de ATK em 2022

# 4.788

em milhões de ATK em 2021

## APOIO ÀS INDÚSTRIAS EXPORTADORAS DA AMÉRICA DO SUL

GRI 203-2

### Participação de mercado por país

BRASIL



**88%** de peixes e  
**16%** de frutas

CHILE



**45%** de peixes

COLÔMBIA



**40%** de flores

EQUADO



**65%** de flores

PERÚ



**40%** de produtos perecíveis como aspargos, peixes e frutas

Fonte: WorldACD, considerando as subsidiárias ABSA, LANCO e LATAM Cargo.

## CERTIFICAÇÕES

Desde 2022, e sendo os primeiros no mundo a obter a certificação Center of Excellence for Independent Validators (CEIV) para Baterias de Lítio da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA), cujo objetivo é garantir a segurança na manipulação e no transporte de baterias de lítio em toda a cadeia de suprimentos. Isso ocorre porque essas baterias, seja isolada ou integrada a produtos acabados, representam um risco devido ao seu alto potencial de combustão e seu transporte deve cumprir com padrões de segurança globais que abrangem o processo de fabricação, testes, embalagens, marca, rotulagem e documentação associada.

Nessa mesma linha, as companhias aéreas de carga do grupo LATAM passaram rapidamente pelo processo de auditoria, confirmando assim a qualidade de seus processos de controle e mitigação de riscos, que se estende também às operações de passageiros, já que todos os transportes do grupo LATAM seguem os mesmos processos e protocolos.

Da mesma forma, desde 2017, o grupo também possui a certificação CEIV Pharma da IATA, que garante o cumprimento para preservar a integridade dos produtos farmacêuticos que requerem temperatura até seu destino final. Essa certificação foi fundamental para o suporte que a LATAM prestou aos países com o transporte em massa de vacinas contra a COVID-19.

Em 2023, as companhias aéreas de carga do grupo LATAM foram premiadas com dois prestigiosos prêmios em sustentabilidade. O primeiro, o Prêmio de Inovação da IATA, foi concedido em reconhecimento às suas iniciativas de Economia Circular, destinadas a reduzir o uso de plástico em suas operações. Por outro lado, também foi distinguida com o Prêmio de Sustentabilidade em Carga Aérea pela TIACA, uma organização líder na indústria de carga aérea. Este reconhecimento foi atribuído à estratégia de sustentabilidade do grupo LATAM e aos avanços das filiais de carga dentro dos três pilares fundamentais dessa estratégia.

# Frota

SASB TR-AL-000.F

GRI 3-3

Até o dia 31 de dezembro de 2023, a frota total do grupo LATAM é composta por 333 aeronaves, com uma idade média de 11,48 anos.

Em relação a isso, as operações internacionais de longo alcance contam com 57 aeronaves wide-body, todas da Boeing (modelos 767, 777 e 787 Dreamliner versões 8 e 9), referências mundiais em eficiência de combustível e redução de emissões de gases de efeito estufa (GEE) e ruído. Enquanto isso, a frota dedicada a operações domésticas e regionais na América do Sul é composta por 256 aeronaves narrow-body da Airbus (modelos A319, A320, A321, A320neo e A321neo). Vale ressaltar que as versões das aeronaves “neo” utilizam motores mais eficientes e possuem melhorias aerodinâmicas, bem como as últimas tecnologias, proporcionando um 20% mais de eficiência de consumo de combustível e emissões de carbono associadas.

Por sua vez, a frota de carga operacional do grupo LATAM totalizou 20 aeronaves Boeing 767F e Boeing 767BCF em 2023. Na verdade, desde 2021, o grupo vem avançando em seu plano de expandir a frota de carga através da conversão de 10 aeronaves de passageiros para cargueiros. Nessa linha, ao longo de 2023, chegaram os quatro Boeing 767 restantes de passageiros convertidos para operação de carga, completando assim seu plano de crescimento de frota anunciado em 2021, e alcançando um aumento aproximado de 70% em sua capacidade de carga, em comparação com 2019. Para 2024, o grupo continuará avançando na expansão de sua frota.

## MANUTENÇÃO

As atividades de manutenção de aeronaves, planejamento e devolução de aeronaves em conformidade com o plano de frota são realizadas nas Bases de

Manutenção, Reparação e Operação (MRO) do grupo LATAM no Brasil e no Chile. Da mesma forma, as unidades fornecem serviços eventuais de manutenção para terceiros.

Nesse sentido, no Brasil existem duas bases: uma está localizada em São Carlos e tem capacidade para nove aeronaves narrow body ou wide body, enquanto a outra está em Guarulhos e tem capacidade para substituições de LG e check C para B777 e 24M para a frota narrow body, 1 linha de serviço, a do Chile está localizada em Santiago e pode atender simultaneamente duas aeronaves do tipo narrow body e uma wide body, e em Lima (Peru) são executados serviços de 24M narrow body com uma linha de produção.

Durante 2023, as quatro bases foram responsáveis por 186 serviços de manutenção, o que representa 89% da manutenção total da frota e um total de 1,5 milhão de horas-homem trabalhadas. Além disso, o restante das aeronaves foi cuidado por fornecedores externos.

Por outro lado, a manutenção em linha (tarefas menores, preventivas e corretivas) está distribuída em diferentes hangares do grupo LATAM localizados em Congonhas e Guarulhos/São Paulo (Brasil); Santiago (Chile); Bogotá (Colômbia); Quito (Equador); Miami (Estados Unidos) e Lima (Peru), entre outros. Essa rede oferece diversos serviços automatizados e integrados que garantem o cumprimento de todos os requisitos de segurança e conformidade com as regulamentações locais e internacionais.

No entanto, é importante destacar que em termos de manutenção, o grupo LATAM também investe na substituição de motores por modelos mais modernos e eficientes em termos de combustível, contribuindo significativamente para a redução da pegada de carbono da frota e para promover práticas mais sus-

tentáveis na indústria da aviação. Nesse sentido, tem realizado a modificação dos Controladores de Sistema Serial das Unidades de Potência Auxiliar (CCS APUs) das aeronaves A320-200 pelo APU 131-9A, configurado para reduzir o consumo de combustível. De fato, a economia é de aproximadamente 2,5% ao ano.



Recebeu

**30**

aviões em 2023

**5 wide-body**  
**25 narrow-body**

## 333 é o total de aeronaves na frota do grupo LATAM em 2023

### FROTA OPERACIONAL

EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023	ATIVO POR DIREITO DE USO SOB NIIF 16	PROPRIEDADE, PLANTA E EQUIPAMENTO	TOTAL
<b>Frota pasajeros<sup>1</sup></b>			
Airbus A319-100	1	39 <sup>2</sup>	40
Airbus A320-200	46	90 <sup>3</sup>	136
Airbus A320neo	23	1	24
Airbus A321-200	30	19	49
Airbus A321neo	7	0	7
Boeing 767-300ER	0	11	11
Boeing 777-300ER	6	4	10
Boeing 787-8	6	4	10
Boeing 787-9	24	2	26
<b>Total</b>	<b>143</b>	<b>170</b>	<b>313</b>
<b>Frota de carga</b>			
Boeing 767-300F	1	19 <sup>4</sup>	20
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>19</b>	<b>20</b>
<b>Total frota</b>	<b>144</b>	<b>189</b>	<b>333</b>

<sup>1</sup> Todos os bellies dos aviões de passageiros estão disponíveis para carga.

<sup>2</sup> Inclui 28 aviões Airbus A319-100 classificados como ativos não corrente e disponíveis para venda.

<sup>3</sup> Inclui 7 aviões Airbus A320-200 classificados como ativos não corrente e disponíveis para venda.

<sup>4</sup> Inclui 3 aviões Boeing B767-300 Freighter classificados como ativos não corrente e disponíveis para venda.

Para mais informações sobre 2, 3 e 4 consulte as Demonstrações Financeiras consolidadas e auditadas.

	COMPRIMENTO (M)	LARGURA (M)	ASSENTOS	VELOCIDADE DE CRUZEIRO (KM/H)	PESO MÁXIMO NA DECOLAGEM (KG)
<b>Operação de passageiros – frota de curta distância/ narrow-body</b>					
Airbus A319-100	33,8	34,1	144	830	70.000
Airbus A320-200	37,6	34,2	180	830	70.000
Airbus A320 -200neo	37,7	34,3	180	830	70.000
Airbus A321-200	44,5	34,4	224	830	89.000
Airbus A321- neo	44,5	35,8	224	800	93.500

<b>Operação de passageiros – frota de longa distância/ wide-body</b>					
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

<b>Operação de carga</b>					
Boeing 767 – 300F	54,9	47,6	N/A	851	186.880

### SNAPSHOT

	UNIDADE	2021	2022	2023
<b>Operação de passageiros</b>				
<b>SASB TR-AL-000.A, TR-AL-000.B, TR-AL-000.C Y TR-AL-000.E</b>				
Capacidade (ASK)	ASK - milhão	67.636	113.852	137.251
Passageiros-quilômetros pagos (RPK)	milhão	50.317	92.588	114.007
Taxa de ocupação (ASK)	%	74,40%	81,3%	83,1%
Receitas/ASK	centavos de USD\$	4,9	6,7	7,4
Total de passageiros transportados	mil	40.195	62.467	73.898
Voos de passageiros por ano	N/D	N/D	439.309	522.558

<b>Operação de carga</b>				
<b>SASB TR-AL-000.D</b>				
Capacidade	ATK - milhão	4.788	6.256	7.171
Toneladas-quilômetros transportados	RTK - milhão	3.035	3.532	3.704
Fator de ocupação	ATK (%)	63,4%	56,5%	51,7%
Receitas/ATK	centavos de USD\$	32,2	27,6	19,9
Toneladas transportadas	mil	801,5	900,6	945,5

RTK: Acrônimo em inglês que significa “toneladas-quilômetros transportadas”  
ATK: Acrônimo em inglês que significa “toneladas-quilômetros oferecidas”

N/A: Não se Aplica  
N/D: Não Disponível

# 04

## Governança corporativa

### Neste capítulo

**33** | Estrutura de propriedade

**36** | Governo corporativo

**39** | Instâncias de decisão

**44** | Organograma

**50** | Diretrizes corporativas

**52** | Relação com grupos de interesse

**54** | Políticas financeiras



# Estrutura de propriedade

## NCG 461: 2.3.1 SITUAÇÃO DE CONTROLE, 2.3.4 AÇÕES, SUAS CARACTERÍSTICAS E DIREITOS E 2.3.5 OUTROS VALORES

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

Neste sentido, em 31 de dezembro de 2023, o capital social da LATAM é representado por 604.441.789.335 ações, todas emitidas, ordinárias e sem valor nominal. Destas, até essa data, 604.437.877.587 ações estavam subscritas e pagas. Por sua vez, o capital pago do grupo, em 31 de dezembro de 2023, foi de USD 5 bilhões, dividido em 604.437.877.587 ações de uma única série, nominativas, ordinárias e sem valor nominal.

Um ano antes, ou seja, em 31 de dezembro de 2022, o capital pago foi de USD 13,2 bilhões, dividido em 604.437.584.048 ações, também de uma série única, nominativas, ordinárias e sem valor nominal.

Vale ressaltar que não existem séries especiais de ações ou preferências. Assim, a forma dos títulos das ações, sua emissão, permuta, anulação, extravio, substituição e outras circunstâncias, bem como a transferência das ações, são regidas pelo disposto na Lei das Sociedades Anônimas do Chile (“LSA”) e seu Regulamento.

Por sua vez, na Assembleia Extraordinária de Acionistas da LATAM realizada em 20 de abril de 2023, foi acordada uma redução de USD 7.501.895.316,23 no capital por meio da absorção de todas as perdas líquidas acumuladas até 31 de dezembro de 2022.

*Até 31 de dezembro de 2023, o grupo não possui um acionista controlador e o número total de acionistas registrados é de 2.100.*

## COMPOSIÇÃO ACIONÁRIA

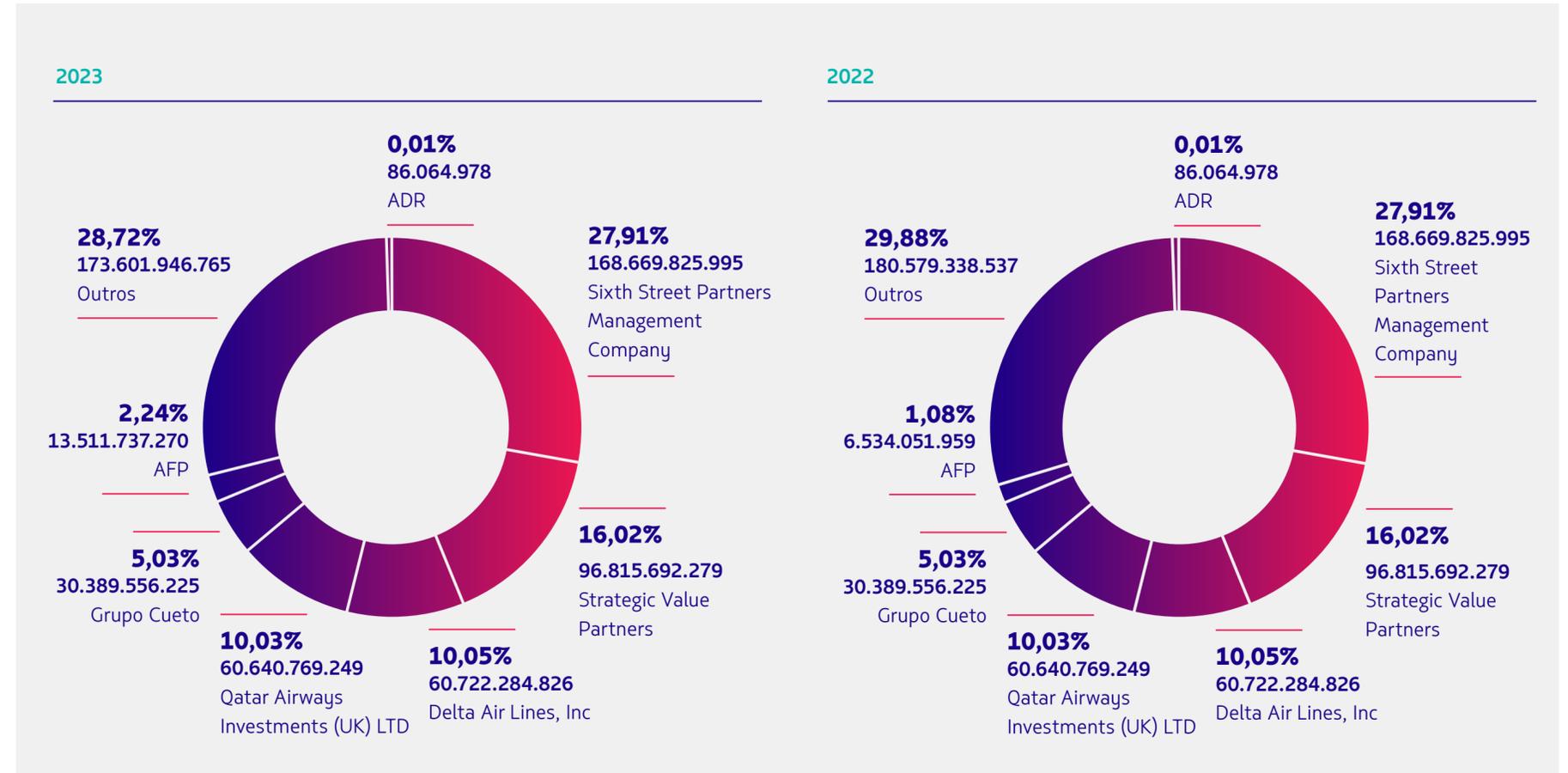
## NCG 461: 2.3.2 MUDANÇAS RELEVANTES NA PROPRIEDADE OU NO CONTROLE, 2.3.3 IDENTIFICAÇÃO DE SÓCIOS OU ACIONISTAS MAIORITÁRIOS E 2.3.5 OUTROS VALORES

	2023		2022	
	AÇÕES	PARTICIPAÇÃO	AÇÕES	PARTICIPAÇÃO
Sixth Street Partners Management Company	168.669.825.995	27,91%	168.669.825.995	27,91%
Strategic Value Partners	96.815.692.279	16,02%	96.815.692.279	16,02%
Delta Air Lines, Inc	60.722.284.826	10,05%	60.722.284.826	10,05%
Qatar Airways Investments (UK) LTD	60.640.769.249	10,03%	60.640.769.249	10,03%
Grupo Cueto	30.389.556.225	5,03%	30.389.556.225	5,03%
AFP	13.511.737.270	2,24%	6.534.051.959	1,08%
ADR	86.064.978	0,01%	86.064.978	0,01%
Otros	173.601.946.765	28,72%	180.579.338.537	29,88%
<b>Total</b>	<b>604.437.877.587</b>	<b>100,00%</b>	<b>604.437.584.048</b>	<b>100,00%</b>

## PARTICIPAÇÃO NA PROPRIEDADE DOS DIRETORES E PRINCIPAIS EXECUTIVOS

## NCG 461: 3.4.IV PRINCIPAIS EXECUTIVOS

Assim como em 2022, Ignacio Cueto (presidente do Conselho de Administração da LATAM), Enrique Cueto (membro do Conselho de Administração da LATAM) e certos membros da família Cueto e entidades controladas por eles compõem o grupo Cueto. Nessa linha, até 31 de dezembro de 2023, a participação acionária do grupo Cueto é de 5,03% das ações, mesma porcentagem do ano anterior. No entanto, assim como no encerramento do ano anterior, não há outros diretores nem executivos principais da Sociedade que tenham participação na propriedade do emissor.



## MUDANÇAS NA PARTICIPAÇÃO

## NCG 461: 2.3.4 AÇÕES, SUAS CARACTERÍSTICAS E DIREITOS

Nos últimos três anos, as únicas mudanças significativas no percentual de propriedade mantida por quaisquer dos principais acionistas atuais da LATAM (com mais de 5% de participação) foram representadas por (i) uma diminuição na propriedade

do grupo Cueto de 16,39% em 28 de fevereiro de 2022 para 5,03% em 31 de dezembro de 2023, (ii) uma diminuição na propriedade da Delta Airlines de 20,00% em 28 de fevereiro de 2022 para 10,05% em 31 de dezembro de 2023, e (iii) uma diminuição na propriedade da Sculptor Capital de 6,52% em 31 de janeiro de 2023 para 2,48% em 31 de dezembro de 2023.

## PRINCIPAIS ACIONISTAS

NCG 461: 2.3. MUDANÇAS RELEVANTES NA PROPRIEDADE OU NO CONTROLE, 2.3.3 IDENTIFICAÇÃO DE SÓCIOS OU ACIONISTAS MAIORITÁRIOS, 2.3.4 AÇÕES, SUAS CARACTERÍSTICAS E DIREITOS e 2.3.5 OUTROS VALORES

### EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023

NOME OU RAZÃO SOCIAL	RUT	AÇÕES SUBSCRITAS E PAGA	%
Banco de Chile por cuenta de State Street	97.004.000-5	277,500,905,697	45,81
Banco de Chile por cuenta de terceros no residentes	97.004.000-5	70,343,556,555	11,94
Delta Air Lines, Inc	59.288.750-9	60,722,284,826	10,05
Qatar Airways Investments (UK) Ltd	59.222.850-5	60,640,769,249	10,03
Banco Santander por cuenta de inv extranjeros	97.036.000-K	25,550,380,291	3,94
Costa Verde Aeronautica S.A.	81.062.300-4	23,789,209,717	3,94
Banco Santander Chile	97.036.000-K	15,382,571,149	3,02
Larrain Vial S.A. Corredora de Bolsa	80.537.000-9	7,394,408,211	1,19
Costa Verde Inversiones Financieras S.A.	76.183.853-9	6,592,460,617	1,09
Banchile Corredores De Bolsa S.A.	96.571.220-8	5,240,203,041	0,82
Banco de Chile por cuenta de Citi Na New York Clie	97.004.000-5	4,407,844,262	0,73
AFP Habitat S.A. Fondo Tipo C	98.000.100-8	2,232,103,282	0,41

### EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023

NOME OU RAZÃO SOCIAL	RUT	AÇÕES SUBSCRITAS E PAGA	%
Banco de Chile por cuenta de State Street	97.004.000-5	284.198.481.733	47,02
Banco de Chile por cuenta de terceros no residentes	97.004.000-5	76.741.518.770	12,70
Delta Air Lines, Inc	59.288.750-9	60.722.284.826	10,05
Qatar Airways Investments (UK) Ltd	59.222.850-5	60.640.769.249	10,03
Banco Santander Chile	97.036.000-K	41.104.259.947	6,80
Costa Verde Aeronáutica S.A.	81.062.300-4	23.789.209.717	3,94
Banco Santander por cuenta de inversionistas extranjeros	97.036.000-K	13.371.541.340	2,21
Larrain Vial S.A. Corredora de Bolsa	80.537.000-9	9.678.756.864	1,60
Costa Verde Inversiones Financieras	76.183.853-9	6.592.460.617	1,09
Banchile Corredores de Bolsa	96.571.220-8	2.604.713.175	0,43
Cia de seguros de vida Consorcio Nacional de Seguros S.A.	99.012.000-5	2.328.707.088	0,39
AFP Cuprum S.A. para fondo de pensión C	76.240.079-0	2.248.823.180	0,37

## DIVIDENDOS

NCG 461: 2.3.4 ACCIONES, SUS CARACTERÍSTICAS Y DERECHOS

De acordo com a LSA e desde que não haja perdas financeiras acumuladas de exercícios anteriores, a LATAM deve distribuir dividendos em dinheiro equivalentes, a pelo menos, 30% do seu resultado líquido anual consolidado, calculado de acordo com as Normas Internacionais de Informação Financeira (NIIF), sujeito aos termos do Ofício Circular N° 856 emitido em 17 de outubro de 2014 pela CMF, Chile, sujeito a exceções limitadas.

No entanto, se de acordo com o balanço em 31 de dezembro do ano anterior não houver lucros líquidos nesse exercício, a LATAM pode optar por, embora não esteja legalmente obrigada, distribuir dividendos com base em seus lucros retidos.

Adicionalmente, na medida em que não haja perdas acumuladas de exercícios anteriores, o Conselho de Administração, sob responsabilidade pessoal dos diretores que concordarem com a decisão, poderá aprovar a distribuição de dividendos provisórios durante o exercício com base nos lucros gerados durante o mesmo.

Conforme os estatutos da LATAM, o dividendo anual em dinheiro deve ser aprovado pelos acionistas em assembleia ordinária de acionistas a ser realizada dentro do primeiro quadrimestre do ano imediatamente seguinte àquele com o qual será pago o dividendo. Todas as ações ordinárias em circulação têm direito a uma participação equitativa nos dividendos declarados pela LATAM, exceto as ações que não tenham sido totalmente pagas pelo acionista após a subscrição. Essa política pretende ser mantida pelos próximos dois anos.

Apesar de a Sociedade ter apresentado um lucro de USD 1.339.210 no exercício de 2022, ela tinha perdas acumuladas de USD 8.841.106. Portanto, não houve pagamento de dividendos durante 2023, em conformidade com a legislação vigente.



MAIS INFORMAÇÕES  
Pacto de Acionistas (página 129).



## Composição do Conselho de Administração

NGC 461 3.2 CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

GRI 2-9, 2-10, 2-11



**IGNACIO CUETO**  
**PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO\***  
**RUT: 7.040.324-2**

Ignacio Cueto é membro do conselho de administração do grupo LATAM Airlines e presidente desde abril de 2017, e foi reeleito para o conselho de administração da LATAM em abril de 2019, abril de 2020 e novembro de 2022. A carreira de Ignacio Cueto na indústria aérea abrange mais de 30 anos. Em 1985, Ignacio Cueto assumiu o cargo de vice-presidente de vendas na Fast Air Carrier, uma empresa nacional de carga na época, e também se tornou gerente de serviço e gerente comercial do escritório de vendas em Miami. Posteriormente, Ignacio Cueto foi membro do conselho de administração da Ladeco (de 1994 a 1997) e da LAN (de 1995 a 1997). Ignacio Cueto foi presidente da LAN Cargo de 1995 a 1998, diretor executivo de negócios de passageiros de 1999 a 2005 e presidente e diretor de operações da LAN desde 2005 até a fusão com a TAM em 2012. Ignacio Cueto então atuou como CEO da LAN até abril de 2017 e também liderou o estabelecimento das diversas subsidiárias que a empresa possui na América do Sul, bem como a implementação de alianças-chave com outras companhias aéreas. Ignacio Cueto é membro da Fundação Colunga, dedicada ao bem-estar da infância, e também é membro do grupo Cueto. Até 31 de dezembro de 2023, Ignacio Cueto compartilhava a propriedade benéfica de 30.389.446.225 ações ordinárias do grupo LATAM Airlines (5,03% das ações em circulação do grupo LATAM Airlines) nas mãos do grupo Cueto.



**BORNAH MOGHBEL**  
**VICE-PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO\***  
**RUT: ESTRANGEIRO**

Bornah Moghbel é vice-presidente do conselho de administração do grupo LATAM Airlines desde novembro de 2022. Ele é cofundador e sócio da Sixth Street, uma empresa global de investimentos, líder do setor que fornece soluções de capital para empresas em todas as fases de crescimento. Com sede em Nova York, Bornah Moghbel lidera os investimentos corporativos da Sixth Street nos mercados públicos, bem como seu negócio de investimento em ativos globais. Após cofundar a Sixth Street em 2009, Bornah Moghbel estabeleceu a presença da empresa na Europa antes de retornar aos Estados Unidos em 2016. Antes de ingressar na Sixth Street, Bornah Moghbel foi investidor na Silver Point Capital e iniciou sua carreira no grupo de financial sponsors na UBS Investment Bank. Ele obteve um Bacharelado em Economia, com honras, e uma especialização em Administração de Empresas pela Universidade da Califórnia, Berkeley.

\*Nota: O conselho de administração do grupo LATAM foi reeleito no dia 15 de novembro de 2022.



**ENRIQUE CUETO**  
**CONSELHEIRO TITULAR\***  
 RUT: 6.694.239-2

Enrique Cueto é membro do conselho de administração do grupo LATAM Airlines desde abril de 2020. Anteriormente, ocupou o cargo de CEO do grupo LATAM Airlines, desde a fusão entre LAN e TAM em junho de 2012. De 1983 a 1993, Enrique Cueto foi gerente geral da Fast Air, uma companhia aérea chilena de carga. De 1993 a 1994, Enrique Cueto foi membro do conselho de administração da LAN Airlines. Posteriormente, ocupou o cargo de CEO da LAN até junho de 2012. Enrique Cueto é membro do conselho de administração da Fundação Colunga, dedicada ao bem-estar da infância, e também faz parte do conselho de administração da Fundação Endeavor há 15 anos, uma organização dedicada à promoção do empreendedorismo no Chile. Enrique Cueto é formado em ciências econômicas pela Universidad Católica do Chile e é irmão de Ignacio Cueto, presidente do conselho de administração. Enrique Cueto também é membro do grupo Cueto. Até 31 de dezembro de 2023, Enrique Cueto é o beneficiário proprietário de 30.389.446.225 ações comuns do grupo LATAM Airlines (5,03% das ações em circulação do grupo LATAM Airlines).

*\*Nota: O conselho de administração do grupo LATAM foi reeleito no dia 15 de novembro de 2024.*



**FREDERICO CURADO**  
**CONSELHEIRO TITULAR\***  
 RUT: ESTRANGEIRO

Frederico Curado é membro do Conselho de Administração do Grupo LATAM Airlines desde novembro de 2022, atuando como diretor independente. Além disso, também é conselheiro independente da Transocean desde 2013, onde é presidente do Comitê de Saúde, Segurança e Sustentabilidade, e membro do Comitê de Governança Corporativa. Frederico Curado também é conselheiro independente da ABB desde 2016 e presidente do Comitê de Remuneração. Foi CEO da Embraer de 2007 a 2016 e CEO da Ultrapar de 2017 a 2021. Frederico Curado é formado em Engenharia Mecânica e Aeronáutica pelo Instituto de Tecnologia Aeronáutica (ITA) e possui MBA Executivo pela Universidade de São Paulo, Brasil.



**ANTONIO GIL NIEVAS**  
**CONSELHEIRO TITULAR\***  
 RUT: 23.605.789-5

Antonio Gil Nievas passou a integrar o Conselho de Administração do grupo LATAM Airlines em novembro de 2022. É membro do conselho da Sociedad Química y Minera de Chile S.A., uma empresa chilena listada na Bolsa de Valores de Nova York (NYSE). Antonio Gil Nievas possui mais de 25 anos de experiência em funções de liderança estratégica, gestão, finanças e investimentos em nível global, europeu e latino-americano. Foi CEO da Moneda Asset Management e trabalhou no JP Morgan, onde atuou como managing director, CFO Global e membro dos comitês executivos globais de várias empresas, entre outros cargos. Anteriormente, foi consultor estratégico da BCG. Antonio Gil Nievas é formado e possui um mestrado em Engenharia Industrial com especialização em eletrônica pelo ICAI (Universidad Pontificia Comillas, Espanha). Obteve seu MBA pela Harvard Business School e também completou o Programa Executivo em Stanford.



**MICHAEL NERUDA**  
**CONSELHEIRO TITULAR\***  
 RUT: ESTRANGEIRO

Michael Neruda é membro do Conselho de Administração do Grupo LATAM Airlines desde novembro de 2022. É sócio da Sixth Street, uma empresa global de investimentos que oferece soluções de capital para empresas em todas as fases de crescimento. Michael Neruda é chefe de reestruturação e investimentos em Distressed e lidera os investimentos trans-versais da Sixth Street em empresas onde uma combinação de experiência em mercados públicos e financiamento de capital privado pode ser utilizada para melhorar o balanço de uma empresa. Antes de ingressar na Sixth Street em 2015, foi diretor na Watershed Asset Management, onde liderou os investimentos da empresa nos setores de consumo e energia. Michael Neruda também foi analista de investimentos na MHR Fund Management, Silver Point Capital e Merrill Lynch. Neruda é bacharel em Ciências de Gestão e Engenharia pela Stanford University e possui certificação CFA. Michael Neruda tem sido membro do conselho de administração e representante dos investidores em inúmeros conselhos corporativos, incluindo LATAM Airlines, Neiman Marcus e Stallion Infrastructure Services, além de servir no Conselho de Governadores da Boys & Girls Clubs de São Francisco.



**BOUK VAN GELOVEN**  
**CONSELHEIRO TITULAR\***  
**RUT: ESTRANGEIRO**

Bouk van Geloven ingressou no Conselho de Administração do Grupo LATAM Airlines em novembro de 2022. É CEO da equipe de investimentos norte-americana da Strategic Value Partners LLC, na qual ingressou em 2014, com foco em setores como companhias aéreas, infraestrutura, embalagens e industriais. De 2011 a 2014, Bouk Van Geloven esteve na J.P. Morgan Cazenove em sua equipe de assessoria estratégica de fusões e aquisições. Bouk Van Geloven possui dois mestrados em Ciências em Econometria e Finanças Quantitativas pela Vrije Universiteit Amsterdam. Atuou em vários conselhos de administração enquanto estava na SVP e atualmente é membro dos conselhos da Klöckner Pentaplast, além de fazer parte do Comitê Consultivo da Mattress Firm.



**SONIA VILLALOBOS**  
**CONSELHEIRA TITULAR\***  
**RUT: 21.743.859-4**

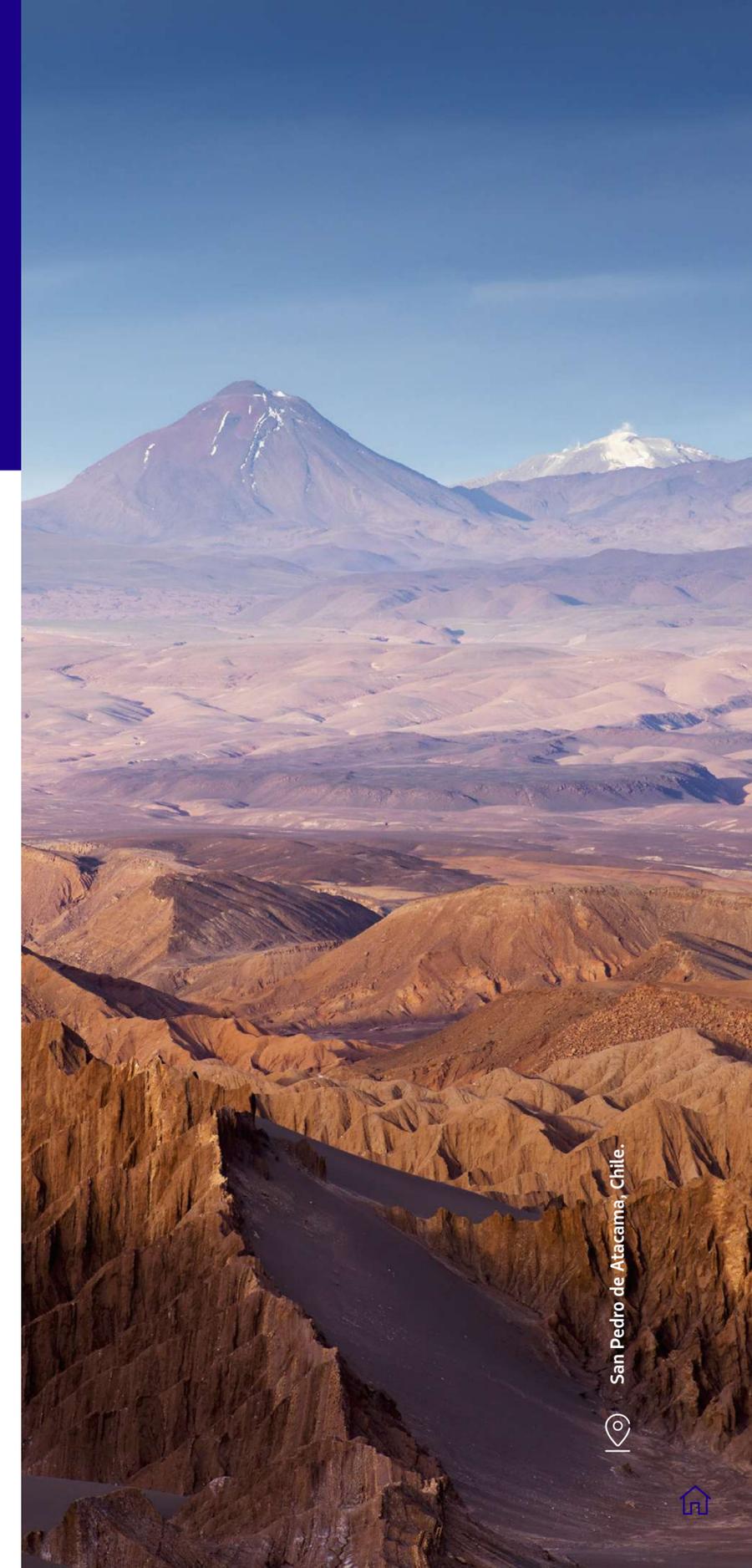
Sonia J.S. Villalobos ingressou no Conselho de Administração da LATAM Airlines em agosto de 2018. Sonia Villalobos é cidadã brasileira e sócia fundadora da empresa Villalobos Consultoria. Desde 2016, atuou como membro regular do conselho de administração de empresas brasileiras listadas, como Petrobras e Telefônica Vivo. Entre 2005 e 2009, foi gerente de fundos na América Latina, no Chile, gerenciando fundos mútuos e institucionais na Larrain Vial AGF. De 1996 a 2002, Sonia Villalobos foi responsável pelos investimentos de Capital Privado no Brasil, Argentina e Chile para a Bassini, Playfair & Associates, LLC. A partir de 1989, foi chefe de pesquisa no Banco de Investimentos Garantia. Formou-se em administração pública pela Escola de Administração de Empresas de São Paulo em 1984 e tem mestrado em finanças na mesma instituição em 2004. Foi a primeira pessoa a receber a certificação CFA na América Latina em 1994.



**ALEXANDER WILCOX**  
**CONSELHEIRO TITULAR\***  
**RUT: ESTRANGEIRO**

Alexander Wilcoxfaz é membro do conselho de administração do grupo LATAM Airlines desde outubro de 2020. Reside nos Estados Unidos e possui uma vasta experiência na indústria da aviação desde 1996, incluindo seu papel como fundador da JetBlue Airways e como presidente fundador e diretor de operações de uma grande companhia aérea na Índia. Alexander Wilcox é cofundador e CEO da JSX, uma operadora aérea de transporte público charter nos Estados Unidos e a mais bem avaliada em termos de charter na América do Norte, de acordo com o NPS. Além disso, é membro do Henry Crown Fellowship do Instituto Aspen desde 2011 e também faz parte do capítulo de Dallas da Organização de Presidentes Jovens (YPO Gold). Wilcox é piloto privado desde 1987. Da mesma forma, faz parte do conselho de administração da The Compass School of Texas, uma escola primária em Dallas. Alexander Wilcox possui um diploma de bacharel em Ciências Políticas e Inglês pela Universidade de Vermont.

\*Nota: O conselho de administração do grupo LATAM foi reeleito no dia 15 de novembro de 2024.



# Instâncias de decisão

**NCG 461: 3.2 CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO E 3.3 COMITÊS DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO**  
**GRI 2-9, 2-10 Y 2-11**

O Conselho de Administração define e monitora as diretrizes estratégicas da LATAM Airlines Group S.A. É composto por nove diretores titulares, que são eleitos individualmente por períodos de dois anos por meio do sistema de voto cumulativo, ou seja, cada acionista tem um voto por ação e pode distribuir todos os seus votos a favor de um candidato ou entre vários. Esse sistema é implementado para garantir que os acionistas que detêm 10% das ações em circulação possam eleger pelo menos um representante.

É importante destacar que essa estrutura é fixa e, em casos de contingência ou crise (principalmente em emergências aéreas), o Conselho de Administração não sofre alterações e continua funcionando normalmente para apoiar a continuidade operacional do negócio.

## SESSÕES

**NCG 461: 3.2 CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO**

O Conselho de Administração realiza tanto sessões ordinárias quanto extraordinárias regularmente, conforme necessário, seguindo os requisitos legais. Não há um tempo mínimo de dedicação estabelecido para essas reuniões, que podem ser presenciais ou remotas. De acordo com os Estatutos da Sociedade, o Conselho de Administração deve se reunir, em sessões ordinárias, pelo menos uma vez por mês, exceto em fevereiro, o que implica um mínimo de onze reuniões ordinárias anuais.

Durante 2023, a presença média nas 17 sessões ordinárias e extraordinárias realizadas foi de 98,7%. Detalhadamente, a presença nas reuniões foi de 100% pelos conselheiros Ignacio Cueto, Enrique Cueto, Frederico Curado, Antonio Gil, Michael Neruda, Bouk Van

Geloven e Alexander Wilcox, enquanto foi de 94,1% pela conselheira Sonia Villalobos e pelo conselheiro Bornah Moghbel.

Para cada sessão, os membros do Conselho de Administração são convocados com a devida antecedência, geralmente uma semana antes, e têm acesso a um sistema de informação digital onde são centralizados os documentos com informações relevantes para sua preparação, atas de reuniões anteriores e também são indicadas as pautas a serem discutidas no encontro. Esse sistema documenta o registro histórico dos documentos do Conselho desde 2016 e é atualizado aproximadamente um mês após cada sessão com as atas correspondentes, ficando disponíveis para consulta futura.

## VISITAS NO LOCAL

**NCG 461: 3.2 CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO**

Em 2023, o Conselho de Administração realizou visitas a algumas instalações do grupo LATAM. Durante o ano, eles visitaram as instalações de manutenção em São Carlos, Brasil, os hangares em Guarulhos (GRU) e Congonhas (CGH), e as instalações corporativas em Santiago (Chile) e Miami (Estados Unidos), incluindo as operações de Carga neste último.

Essas visitas, que tinham como objetivo conhecer em maior detalhe a operação e as opiniões das equipes locais, foram acompanhadas pelo CEO e outros executivos principais do grupo.

## REUNIÕES COM UNIDADES DE GESTÃO DE RISCOS, AUDITORIA INTERNA E RESPONSABILIDADE SOCIAL E COM A EMPRESA DE AUDITORIA INTERNA

**NCG 461: 3.2.VI CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO E 3.3 COMITÊS DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO**

Conforme indicado adiante, o Conselho se impõe por meio do Comitê de Diretores, que desempenha também o papel de Comitê de Auditoria, o qual relata mensalmente ao Conselho por meio da prestação de contas feita pelo Presidente do Comitê de Diretores durante as reuniões ordinárias mensais do Diretório, sobre auditoria e controle interno da Sociedade, incluindo questões de auditoria interna e gestão de riscos. As principais questões tratadas em relação à auditoria interna incluem, entre outras, a aprovação e acompanhamento do plano de auditoria interna, monitoramento do progresso e resultados da auditoria externa e da certificação SOX (Lei Sarbanes-Oxley); e em relação à gestão de riscos, incluem a revisão do estado geral dos principais riscos e de sua gestão.

A Companhia conta com um Subcomitê do Diretório, denominado Subcomitê de Estratégia & Sustentabilidade, que revisa questões de responsabilidade social da Companhia e reporta ao Conselho de Administração.

O Conselho de Administração se reúne com a empresa de auditoria externa responsável pela auditoria das demonstrações financeiras quatro vezes por ano, em sessões adicionais e extraordinárias, para revisar e aprovar as demonstrações financeiras trimestrais e anuais da Sociedade.

Além disso, essa empresa de auditoria apresenta ao Conselho de Administração, geralmente uma vez por ano, o plano de trabalho de auditoria externa para o próximo ano, o que às vezes coincide com uma das quatro sessões mencionadas. As principais questões tratadas em relação à auditoria externa incluem o planejamento do trabalho, seu escopo e as áreas de



**MAIS INFORMAÇÕES**  
Manual de Práticas Corporativas.

enfoque, os resultados da auditoria, incluindo uma breve revisão dos principais pontos de atenção e quaisquer recomendações que tenham surgido.

Em todas as reuniões do Conselho de Administração mencionadas, participam regularmente o CEO, o Vice-Presidente de Finanças e o Vice-Presidente Jurídico, bem como os principais executivos responsáveis pelas diversas áreas revisadas em cada sessão do Conselho de Administração.

### COMITÊ DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

#### NGC 461: 3.3 COMITÊS DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO E 3.2 DIRETÓRIO VI E VII

Conforme indicado, o Comitê de Diretores reporta mensalmente ao Conselho de Administração, por meio do relatório entregue pelo Presidente do Comitê de Diretores durante as reuniões ordinárias mensais do Conselho de Administração, sobre auditoria e controle interno da Sociedade, incluindo questões de auditoria interna e gestão de riscos.

Além disso, em conformidade com os requisitos da Lei Sarbanes-Oxley dos Estados Unidos da América (LSA) e as diretrizes da Comissão da Bolsa de Valores dos Estados Unidos (SEC), o Comitê de Diretores também atua como Comitê de Auditoria.

Nesse sentido, as principais questões tratadas em relação à auditoria interna incluem, entre outras, a aprovação e acompanhamento do plano de auditoria interna, monitoramento do progresso e resultados da auditoria externa e da certificação SOX (Lei Sarbanes-Oxley); e em relação à gestão de riscos, incluem a revisão do estado geral dos principais riscos e de sua gestão.

A área de Assuntos Corporativos e Sustentabilidade, responsável, entre outras, pelas questões de responsabilidade social, reporta ao CEO e geralmente apresenta uma vez por ano ao Comitê de Diretores e ao Conselho de Administração. Nessas reuniões, é apresentado o progresso na implementação da

Estratégia de Sustentabilidade do Grupo LATAM, revisando seus quatro pilares: gestão ambiental, mudanças climáticas, economia circular e valor compartilhado.

Em todas as sessões do Comitê de Diretores mencionadas, regularmente participam o Vice-Presidente Jurídico, bem como os principais executivos responsáveis pelas diversas áreas revisadas em cada sessão do Conselho de Administração. O CEO não participa regularmente dessas sessões.

De fato, a área de Auditoria e Controle Interno, responsável pelas questões de auditoria interna e gestão de riscos, reporta regularmente ao Comitê de Diretores. Isso ocorre nas mesmas sessões realizadas pelo Comitê de Diretores. Nesse sentido, durante o exercício de 2023, o Comitê de Diretores se reuniu em dez oportunidades com a área de Auditoria e Controle Interno para discutir questões de auditoria interna e em outras duas oportunidades, também com a mesma área, para tratar de questões de gestão de riscos.

Além disso, o Comitê de Diretores também se reúne com a empresa de auditoria externa responsável pela revisão das demonstrações financeiras quatro vezes por ano, em sessões ordinárias e extraordinárias, para revisar e manifestar-se sobre as demonstrações financeiras trimestrais e anuais da Sociedade, nos termos previstos no artigo 50-bis da Lei de Sociedades Anônimas. Adicionalmente, reuniram-se em três ocasiões para discutir temas como o planejamento do trabalho de auditoria, seu escopo e as áreas de foco; conformidade com os requisitos normativos em matéria de comunicação; abordagem consolidada de auditoria, entre outros. Além disso, essa empresa de auditoria apresenta ao Conselho de Administração, geralmente uma vez por ano, o plano de trabalho de auditoria externa para o ano seguinte, os resultados da auditoria, incluindo uma breve revisão dos principais pontos de atenção e quaisquer recomendações que tenham surgido. Em todas as sessões do Comitê de Diretores mencionadas, regularmente participa o Vice-Presidente de Finanças. O CEO não participa regularmente dessas sessões.

Além do Comitê de Diretores ou Comitê de Auditoria, a LATAM conta com outros quatro subcomitês que auxiliam o Diretório na tomada de decisões: Estratégia & Sustentabilidade, Liderança, Finanças e Clientes. Tanto em 31 de dezembro de 2022 quanto em 31 de dezembro de 2023, o Comitê de Diretores era composto por Frederico Curado, Michael Neruda e Sonia J.S. Villalobos, todos considerados independentes conforme o Artigo 10A da SEC. No entanto, de acordo com a Lei de Sociedades Anônimas chilena, apenas o Diretor e Presidente do Comitê de Diretores, Frederico Curado, qualifica-se como diretor independente, ou seja, não possui vínculos, interesses, dependência econômica, profissional, creditícia ou comercial relevantes com a LATAM, suas subsidiárias ou executivos principais, além de não possuir parentesco com estes últimos, entre outras características.

Por outro lado, além do Comitê de Diretores ou Comitê de Auditoria, a LATAM conta com outros três subcomitês que auxiliam o Diretório na tomada de decisões: Estratégia & Sustentabilidade, Liderança e Finanças.

### TREINAMENTO E AVALIAÇÃO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

#### NGC 461: 3.2 CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO GRI 2-17 Y 2-18

Após cada eleição e seguindo a Política de Indução, os novos membros do Conselho de Administração recebem informações e antecedentes relacionados aos assuntos em análise e avaliação pelo Conselho de Administração, bem como treinamento sobre o quadro regulatório e deveres aplicáveis ao cargo de conselheiro. Isso inclui, entre outros aspectos, temas de sustentabilidade, incluindo responsabilidade social; políticas e diretrizes, especialmente o Código de Conduta; questões de negócios; riscos; e aspectos financeiros e contábeis da LATAM.

Após a revogação da NCG N° 385 e a incorporação de várias de suas questões no Relatório Anual, o Conselho de Administração não implementou avaliações de desempenho adicionais.

### ESFERA EXECUTIVA

#### GRI-13

A esfera executiva da LATAM é dividida em cinco grandes áreas: Clientes, Pessoas, Operações, Comercial e Finanças. Todas essas áreas possuem uma clara divisão de responsabilidades para a execução e monitoramento da estratégia do grupo. Nesse sentido, os executivos dessas cinco áreas, além dos vice-presidentes de Assuntos Jurídico e Compliance, Tecnologia e Digital, Assuntos Corporativos e o CEO do Brasil, formam o Comitê Executivo, o qual se reúne semanalmente com o CEO da LATAM. Além disso, a área de Planejamento Estratégico apoia o Comitê Executivo e outras vice-presidências participam das reuniões para tratar de assuntos específicos.

É importante ressaltar que cada filial conta com um CEO, assim como um grupo de executivos. Eles são os responsáveis por cada uma das operações, respectivamente.

### SUSTENTABILIDADE

#### NGC 461: 3.1 ESTRUTURA DE GOVERNANÇA E 3.2.VI. CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO E 3.6.IV GESTÃO DE RISCOS GRI 2-12 Y 2-13

O compromisso com a sustentabilidade é parte integrante dos negócios e da tomada de decisões em todos os níveis da LATAM. Nesse sentido, a área de Assuntos Corporativos e Sustentabilidade, em conjunto com os líderes da organização e de acordo com os objetivos da companhia e as melhores práticas globais, define a estratégia do grupo nessa área e impulsiona sua implementação nos países onde opera.

Para garantir o cumprimento dos objetivos, trimestralmente, a área de Assuntos Corporativos consolida as informações sobre os principais avanços e lacunas associadas à Gestão Ambiental, Mudanças Climáticas, Economia Circular e Valor Compartilhado, que abordam as questões ambientais e sociais prioritárias para a organização. Nesse sentido, regularmente e

de acordo com sua criticidade e pertinência, os resultados são apresentados aos membros do Comitê Executivo e ao CEO do grupo para a tomada de decisões. Além disso, anualmente, é realizada uma instância de revisão dos resultados do Sistema de Gestão Ambiental (SGA) pela direção.

No entanto, como a mais alta instância para análise de resultados e tomada de decisões estratégicas em sustentabilidade, temos o Comitê de Estratégia e Sustentabilidade do Conselho de Administração, ao qual são reportados os resultados e para o qual é apresentado anualmente o progresso das aspirações e compromissos na área, incluindo as questões de responsabilidade social. De fato, em 2023, essa apresentação ocorreu no último trimestre.

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



Parque Nacional Torres del Paine, Chile



## GESTÃO DE RISCOS

GRI 3-3

NGC 3.6 GESTÃO DE RISCOS

No grupo LATAM, os processos e a governança nesta área são orientados pela Política Integral de Gestão de Riscos, cujo propósito é apoiar o alcance dos objetivos estratégicos do grupo, estabelecendo um modelo abrangente para gerenciar os riscos que comprometem: a sustentabilidade, a continuidade operacional, os clientes, as finanças e a reputação, além de identificar as principais funções e estratégias a serem desenvolvidas para cada um deles.

### Funções e responsabilidades

O Conselho de Administração é responsável por garantir a existência de um processo abrangente, aprovar as políticas associadas e promover uma cultura de risco. Para isso, delega ao Comitê de Diretores a supervisão do desenvolvimento e avaliação dos riscos relevantes para a companhia.

Por sua vez, o Comitê de Diretores delega à Gerência de Riscos a administração do modelo, o que implica detectar, supervisionar e consolidar constantemente os riscos mais relevantes para as empresas do grupo LATAM. Para alcançar isso, a Gerência de Riscos fornece assistência e centraliza as informações coletadas pelos diferentes líderes das diversas áreas da Companhia, que têm a responsabilidade direta de identificar, avaliar, monitorar e gerenciar os riscos correspondentes às suas áreas.

Além disso, o grupo LATAM conta com a área de Auditoria Interna, responsável por garantir de forma independente o funcionamento, eficácia e conformidade do Modelo de Gestão de Riscos da organização. Esta equipe é liderada pelo Diretor de Auditoria e Controle Interno, que reporta diretamente ao Comitê de Diretores.

### Modelo de três linhas de defesa

Tomando como referência metodologias internacionais para a gestão de risco, o grupo LATAM estabeleceu um modelo de três linhas de defesa para manter um processo adequado de identificação e mitigação.

Nesta estrutura, a primeira linha é composta pelos proprietários de processos de negócio, que são os principais responsáveis pela identificação, avaliação, gestão e monitoramento de seus riscos.

Além disso, foram estabelecidas áreas que operam como segunda linha de defesa, cujo objetivo é fornecer suporte e aconselhamento especializado aos negócios para gerenciar adequadamente, por meio da aplicação de estruturas e metodologias específicas, os riscos relacionados às suas áreas. Por exemplo, a área de Segurança Operacional segue o programa de Safety Management System (SMS); a Gerência de Sustentabilidade aplica a dupla materialidade para identificar, avaliar e priorizar os riscos ambientais, sociais e econômicos ou de governança corporativa; e a Gerência de Segurança da Informação, cujos padrões são baseados nas normas ISO/IEC 27001 e NIST, entre outros.

As áreas de segunda linha também realizam processos de inspeção, verificação e auditorias externas. Um exemplo disso são as inspeções e auditorias externas para o processo de certificação sob o padrão da IATA Environmental Assessment (IEnvA) para as filiais no Brasil, Chile, Colômbia, Equador e Peru, bem como os testes de sistemas e análises de estresse realizados pela equipe de cibersegurança, entre outras.

Essas atividades são complementadas pelas funções de garantia da Auditoria Interna, que atua como terceira linha de defesa.

### MODELO DE TRÊS LINHAS DE DEFESA DA LATAM

#### PRIMEIRA LINHA

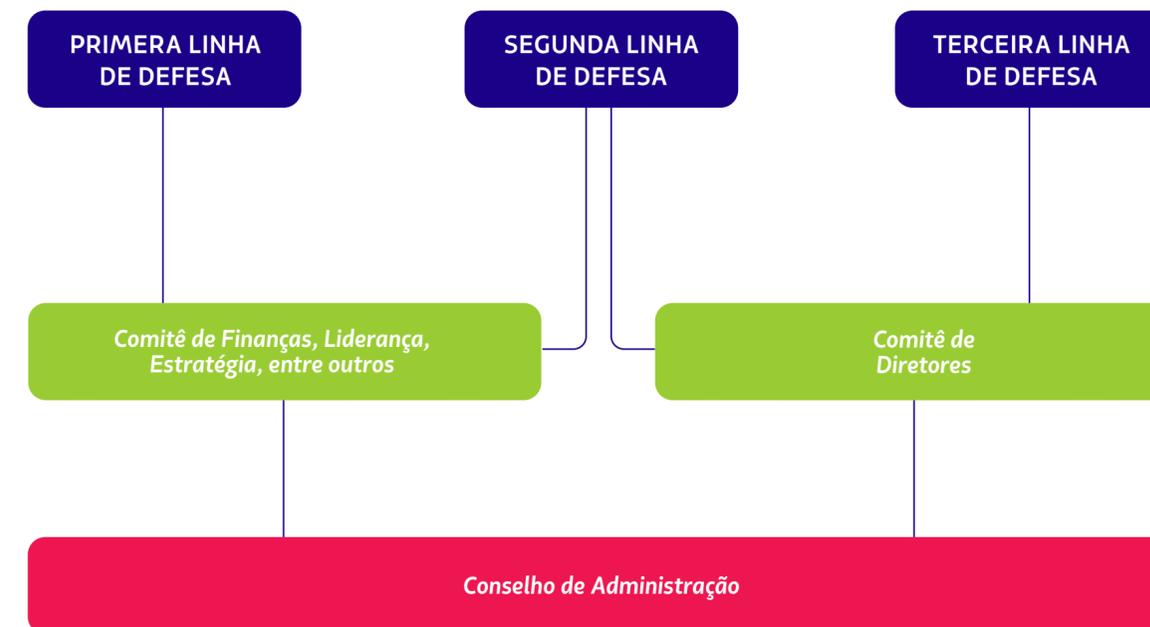
- **Responsável:** Proprietários de processos de negócio.
- **Papel:** Responsabilidade direta em identificar, avaliar, monitorar e relatar os mesmos, além de estabelecer medidas de mitigação para que os riscos mantenham níveis adequados conforme definido pelo conselho de administração.

#### SEGUNDA LINHA

- **Responsável:** Gerência de riscos e outras gerências associadas a modelos específicos como: Segurança Operacional, Compliance, Controladoria, Segurança da Informação, Sustentabilidade, entre outros.
- **Papel:** Apoiar metodologicamente e fornecer consultoria especializada, supervisionar e monitorar a primeira linha em seu processo de gestão de riscos.

#### TERCEIRA LINHA

- **Responsável:** Auditoria interna.
- **Papel:** Avaliar de forma independente a eficácia do processo integral de gestão de riscos, bem como a aplicação adequada das políticas e procedimentos.



MAIS INFORMAÇÕES  
No capítulo "Anexos" (página 142).



### Avaliação e mitigação de riscos

A Gestão Integral de Riscos faz parte de um processo essencial que permite lidar eficazmente com a incerteza do grupo LATAM, identificando riscos e oportunidades, otimizando a capacidade de gerar valor e alcançar os objetivos estratégicos da organização. Este processo é contínuo e deve ser mantido, considerando que a Gestão de Riscos é dinâmica, estruturada e metodológica, mas adaptável ao longo do tempo, pois se ajusta aos contextos internos e externos do grupo LATAM e se fortalece por meio da aprendizagem e da experiência que a organização adquire ao longo do tempo.

Para isso, foi implementado um modelo integral de gestão de riscos que utiliza como referência metodologias como a ISO 31.000 e COSO ERM. Este processo baseia-se na avaliação e ponderação dos potenciais impactos e na probabilidade de ocorrência dos riscos. A avaliação dos impactos considera várias dimensões, como financeira e reputacional, e as probabilidades são classificadas em uma escala de remota a quase certa.

A Gerência de Riscos atualiza trimestralmente o estado de exposição dos principais riscos corporativos, fornecendo um relatório aos diferentes responsáveis para revisão e gestão nas respectivas áreas. Além disso, em 2023, a equipe de Riscos realizou duas apresentações ao Comitê de Diretores com a atualização dos riscos do grupo, em abril e dezembro (veja os detalhes nas páginas 131-132).

O grupo implementa estratégias concretas para mitigar os riscos e garantir a estabilidade operacional. Alguns exemplos disso são no âmbito financeiro, onde existe um manual para cobertura de combustível e de taxa de câmbio para reduzir a exposição ao preço do combustível e à taxa de câmbio. Em termos operacionais, possui uma cobertura de seguros sólida e adota medidas proativas de segurança, como o Sistema de Gerenciamento de Segurança (SMS) e o Plano de Resposta a Emergências.

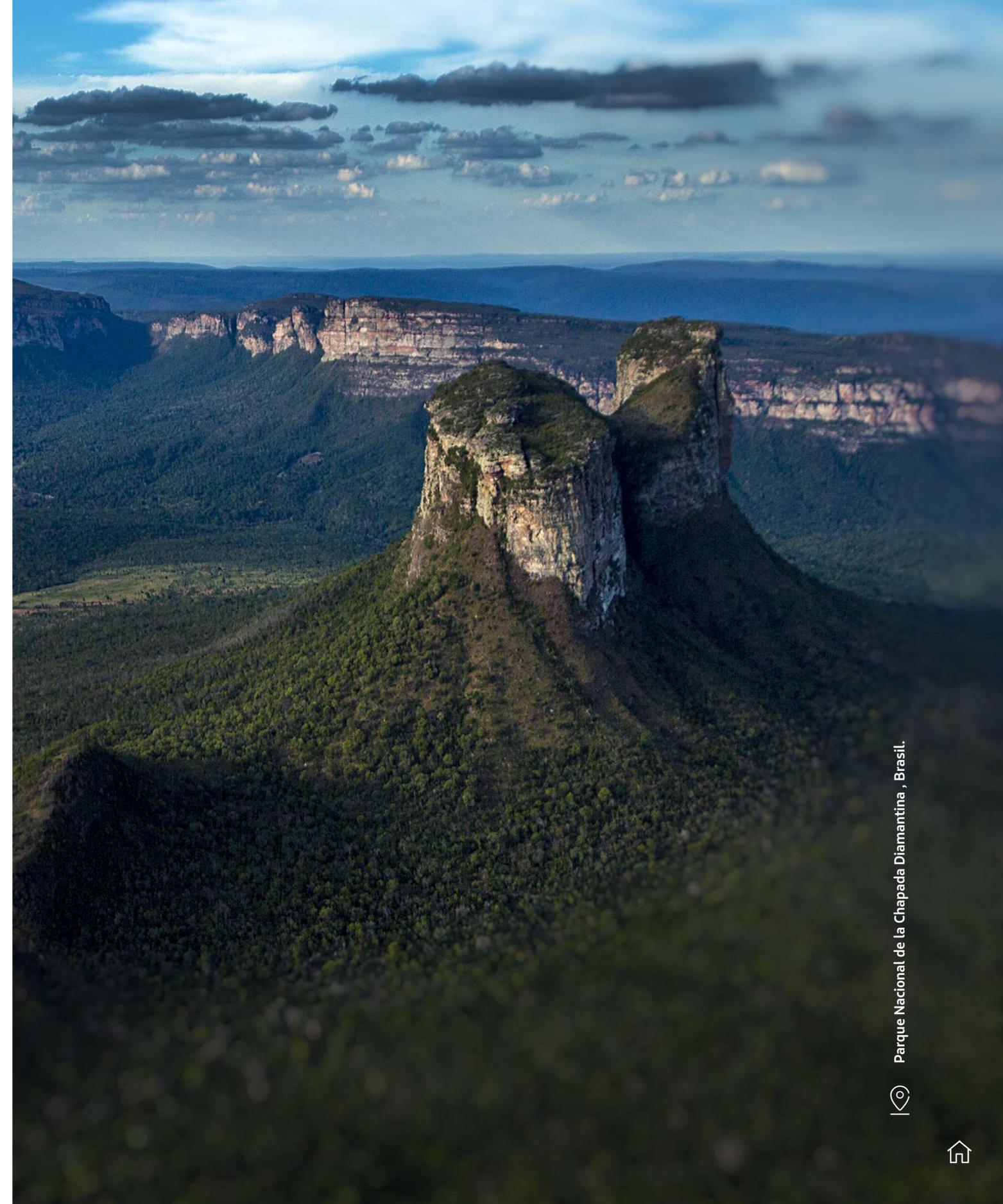
As ações mencionadas refletem o compromisso da LATAM Airlines com a gestão eficaz de riscos e a continuidade operacional, e muitas delas estão descritas na Memória Anual da organização em outros capítulos, tais como: no capítulo “Funcionários”, são descritas medidas para avaliação do clima organizacional, os benefícios oferecidos e outras iniciativas relacionadas à gestão de talentos e cultura organizacional. Da mesma forma, no capítulo “Compromisso com a sustentabilidade”, são detalhadas as estratégias destinadas a abordar os riscos ambientais. Nos segmentos “Operações”, “Prioridade número 1” e “Clientes”, são apresentados os planos e iniciativas que a organização desenvolve para enfrentar riscos operacionais e de segurança, entre outros.

Além disso, anualmente são apresentados os principais fatores de risco no Relatório Anual 20-F e na presente Memória Anual (ver páginas 142-156). Entre os riscos publicados em 2023, são descritos aqueles associados aos negócios, operacionais e de segurança, regulatórios e ambientais, endividamento, relacionados à indústria e aos países onde opera o grupo LATAM.

### Cultura de Riscos

O modelo de gestão de riscos do grupo LATAM concentra-se em fortalecer a capacidade de antecipação aos riscos, gerenciá-los adequadamente e promover uma cultura de valorização das habilidades e competências de seus funcionários e colaboradores diante dos riscos, incentivando a autoavaliação.

O grupo LATAM promove uma cultura de risco por meio de treinamentos, identificação proativa de riscos, critérios dentro da avaliação de desempenho dos funcionários e canais de escalonamento. Além do Canal Confidencial, foram implementadas outras instâncias para escalonar riscos dentro da organização, como comitês internos das áreas, por exemplo, o comitê de segurança da informação e riscos tecnológicos, e o comitê de segurança operacional para a detecção e escalonamento de riscos tecnológicos e de segurança operacional, respectivamente.



# Organograma

NCG 461: 3.1 ESTRUTURA DE GOVERNANÇA



LATAM AIRLINES CHILE



LATAM AIRLINES COLÔMBIA



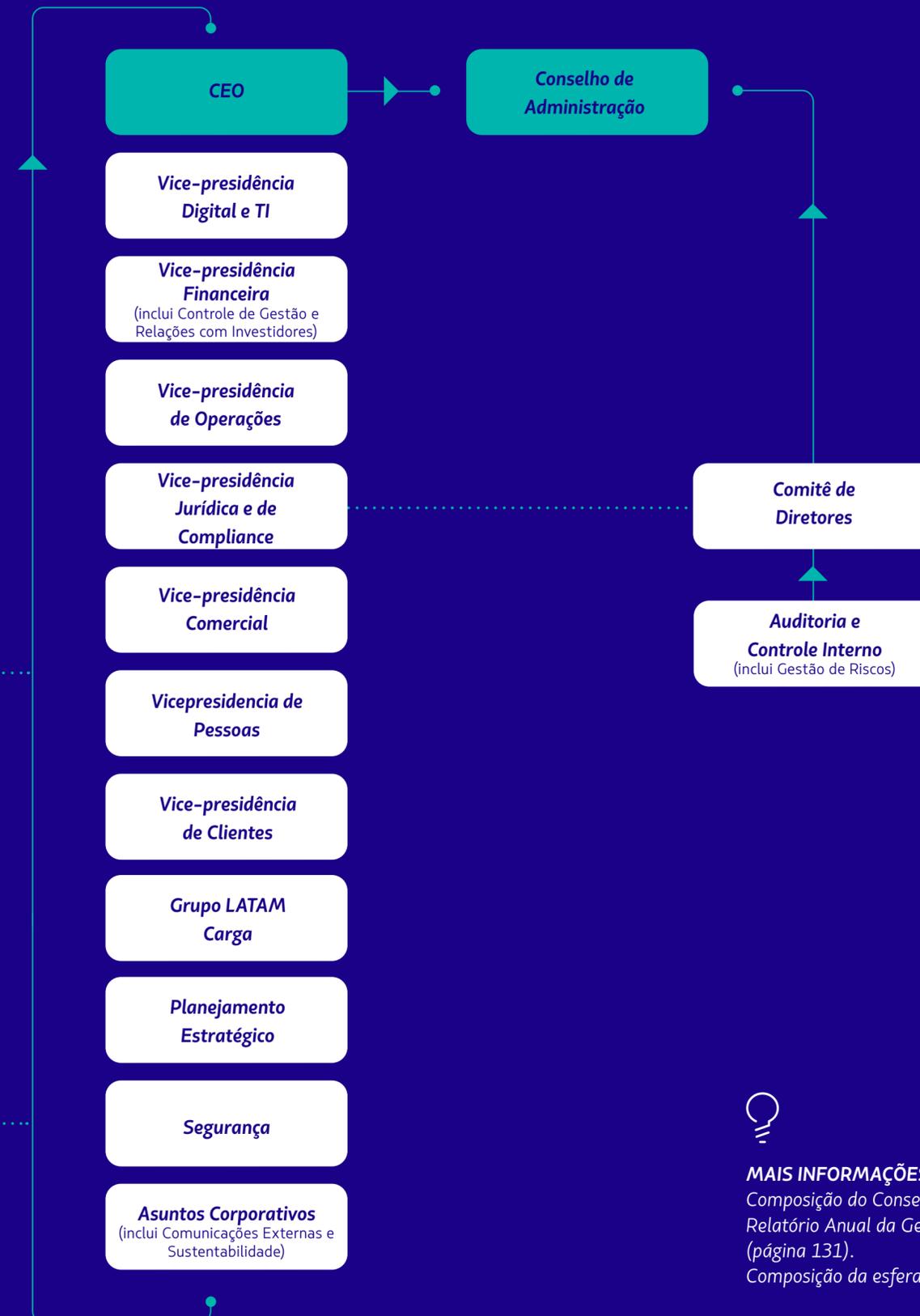
LATAM AIRLINES EQUADOR



LATAM AIRLINES PERU



LATAM AIRLINES BRASIL



## MAIS INFORMAÇÕES

Composição do Conselho de Administração (página 36).  
Relatório Anual da Gestão do Comitê de diretores (página 131).  
Composição da esfera executiva (página 40).



## REMUNERAÇÃO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

NCG 461: 3.2 CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO e 3.3 COMITÊS DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO  
GRI 2-19

As remunerações relatadas correspondem a honorários fixos por participação em sessões do Conselho de Administração e Comitês de Diretores e Subcomitês, enquanto as remunerações variáveis são apresentadas como Unidades de Remuneração (URA's), detalhadas na página 133 do capítulo de Anexos. Estas foram aprovadas na Assembleia Geral de Acionistas realizada no dia 20 de abril de 2023, ano em que o Conselho de Administração não relatou despesas com consultorias em questões contábeis, tributárias, financeiras, legais ou outras. Além disso, o Comitê de Diretores também não registrou despesas com consultorias.

## ORIENTAÇÕES PARA A CONTRATAÇÃO DE SERVIÇOS

NCG 461: 3.2 CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

O Conselho de Administração pode contratar especialistas para fornecer orientação sobre assuntos específicos, como contabilidade, finanças, impostos, questões legais ou outros. No entanto, o conselheiro (s) que solicitam a contratação de um especialista devem justificá-la em uma sessão. Nesse sentido, a contratação do consultor deve seguir as políticas da LATAM para contratação de fornecedores, conflitos de interesse e condições de mercado. Além disso, a alta administração proporá uma lista de nomes para que os membros do Conselho de Administração possam escolher. De fato, é possível que um ou mais membros vetem a contratação de um consultor específico. Apesar disso, em relação aos serviços contratados com a empresa responsável pela auditoria das Demonstrações

Financeiras ou outras entidades, não houve desvios relevantes em relação ao orçamento anual do Conselho de Administração.

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

### PROPORÇÃO SALARIAL (MULHERES/HOMENS)<sup>1</sup>

NCG 461 3.2 CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

	MÉDIA <sup>2</sup>	MEDIANA <sup>3</sup>
Conselheiros titulares	100%	100%
Conselheiros suplentes	N/A*	N/A*

\* N/A: Não se aplica. Não há conselheiros suplentes.

<sup>1</sup> Proporção que os honorários brutos por hora das mulheres representam em relação aos honorários brutos por hora dos homens.

<sup>2</sup> Média: valor médio dos honorários brutos por hora das mulheres dividido pelo valor médio dos honorários brutos por hora dos homens.

<sup>3</sup> Para o cálculo da mediana, os valores dos honorários brutos por hora das mulheres e dos homens são ordenados do menor para o maior e o valor central do primeiro grupo é dividido pelo valor central do segundo.

### REMUNERAÇÃO – DIÁRIAS<sup>1</sup> 2023 (USD)

NOME	CARGO	CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO	COMITÊ DE DIRETORES	SUBCOMITÊ	REMUNERAÇÃO VARIÁVEL	REMUNERAÇÃO TOTAL EM 2023
Ignacio Cueto Plaza	Presidente	160.336	0	50.778	80.802	291.916
Bornah Moghbel	Vice-presidente	-	-	-	-	-
Enrique Cueto Plaza	Conselheiro	80.174	0	40.081	80.802	201.057
Frederico Curado	Conselheiro	80.174	76.839	50.778	107.736	315.527
Antonio Gil Nievas	Conselheiro	80.174	0	50.778	80.802	211.754
Bouk Van Geloven	Conselheiro	-	-	-	-	-
Michael Neruda	Conselheiro	-	-	-	-	-
Sonia J. S. Villalobos	Conselheira	80.174	50.110	40.081	107.736	278.101
Alexander D. Wilcox	Conselheiro	80.174	0	40.081	80.802	201.057

### REMUNERACIÓN – DIETAS<sup>1</sup> 2022 (USD\$)

NOME	CARGO	CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO	COMITÊ DE DIRETORES	SUBCOMITÊ	TOTAL
Ignacio Cueto Plaza	Presidente	165.078,0	-	21.112,1	186.190,1
Bornah Moghbel <sup>2</sup>	Vice-presidente	-	-	-	-
Enrique Cueto Plaza	Conselheiro	82.260,2	-	20.900,1	103.160,3
Frederico Curado	Conselheiro	8.725,6	3.612,1	2.086,6	14.424,4
Antonio Gil Nievas	Conselheiro	10.331,0	-	2.889,2	13.220,2
Michael Neruda <sup>2</sup>	Conselheiro	-	-	-	-
Bouk Van Geloven <sup>2</sup>	Conselheiro	-	-	-	-
Sonia J. S. Villalobos	Conselheira	60.601,5	3.612,1	13.955,5	78.169,2
Alexander D. Wilcox	Conselheiro	75.142,2	-	12.780,0	87.922,2
Nicolás Eblen Hirmas	Ex-conselheiro	69.980,1	38.295,1	16.433,9	124.709,1
Patrick Horn García	Ex-conselheiro	75.957,8	91.479,1	24.493,5	191.930,4
Eduardo Novoa Castellón	Ex-conselheiro	69.867,8	88.624,8	18.010,9	176.503,5
Enrique Ostalé Cambiaso	Ex-conselheiro	54.858,4	-	11.832,3	66.690,7
Henri Philippe Reichstul	Ex-conselheiro	53.317,0	-	13.012,3	66.329,3

<sup>1</sup> Valores líquidos..

<sup>2</sup> Os conselheiros Michael Neruda, Bouk van Geloven e Bornah Moghbel renunciaram às suas compensações como membros do conselho de administração, do Comitê de Auditoria e dos subcomitês.



### MAIS INFORMAÇÕES

No capítulo "Anexos" (página 133).



## Principais executivos

NCG 461: 3.4 PRINCIPAIS EXECUTIVOS



**ROBERTO ALVO**  
CEO LATAM AIRLINES GROUP  
RUT: 8.823.367-0

Roberto Alvo é o CEO da LATAM desde 31 de março de 2020. Antes disso, trabalhou como diretor comercial da LATAM (CCO, na sigla em inglês), sendo responsável pela gestão da receita de passageiros e carga do grupo. Anteriormente, foi vice-presidente internacional e alianças na LATAM Airlines e vice-presidente de planejamento estratégico e desenvolvimento. Alvo ingressou na LAN Airlines em novembro de 2001, onde atuou como diretor de administração e finanças da LAN Argentina, gerente de desenvolvimento e planejamento financeiro na LAN Airlines e subgerente financeiro na LAN Airlines. Antes de trabalhar para o grupo, Alvo ocupou diversos cargos na Sociedad Química y Minera de Chile S.A., uma importante empresa de mineração não metálica. É engenheiro civil e com um MBA de IMD em Lausanne, Suíça.



**RAMIRO ALFONSÍN**  
VICE-PRESIDENTE DE FINANÇAS  
RUT: 22.357.225-1

Ramiro Alfonsín é o vice-presidente de finanças (CFO, na sigla em inglês) da LATAM, cargo que ocupa desde julho de 2016. Antes disso, trabalhou durante 16 anos na Endesa, uma empresa líder no fornecimento de energia, na Espanha, Itália e Chile, onde atuou como subgerente geral e diretor financeiro de suas operações na América Latina. Antes de ingressar no setor de energia, trabalhou cinco anos em Banca Corporativa e de Investimento em diversos bancos europeus. Alfonsín é formado em administração pela Pontifícia Universidad Católica da Argentina.



**EMILIO DEL REAL**  
VICE-PRESIDENTE DE PESSOAS  
RUT: 9.908.112-0

Emilio del Real é vice-presidente de Pessoas da LATAM, cargo que assumiu em agosto de 2005. Entre 2003 e 2005, o executivo foi gerente de Recursos Humanos da D&S, uma empresa varejista chilena. De 1997 e 2003, ocupou diferentes cargos na Unilever, incluindo a de gerente de Recursos Humanos da Unilever Chile, gerente de Treinamento e Recrutamento e Desenvolvimento Executivo para a América Latina. Del Real é psicólogo pela Universidad Gabriela Mistral.



**JUAN CARLOS MENCIO**  
VICE-PRESIDENTE JURÍDICO E DE COMPLIANCE  
RUT: 24.725.433-1

Juan Carlos Menció é vice-presidente jurídico e de Compliance da LATAM Airlines Group desde 1º de setembro de 2014. Anteriormente, atuou como conselheiro geral na América do Norte para a LATAM Airlines Group e suas empresas afiliadas, bem como conselheiro geral das suas operações de Carga em todo o mundo, ambos desde 1998. Antes de ingressar na LAN, trabalhou como advogado particular em Nova York e na Flórida, tendo representado diversas companhias aéreas internacionais. Menció se formou em Finanças Internacionais e Marketing pela Escola de Negócios da Universidade de Miami e obteve seu título de Juris Doctor pela Universidade Loyola.



**PAULO MIRANDA**  
VICEPRESIDENTE DE CLIENTES  
RUT: ESTRANGEIRO

Paulo Miranda é vice-presidente de clientes da LATAM desde maio de 2019. Miranda possui mais de 20 anos de experiência na indústria da aviação, ocupando diversas posições primeiro na Delta Air Lines nos Estados Unidos e depois na Gol Linhas Aéreas no Brasil. Em seu cargo anterior, Miranda foi responsável pela área de experiência do cliente, tendo atuado também em finanças, parcerias e na negociação e implementação de joint ventures. Miranda é graduado em Administração de Empresas pela Carlson School of Management da Universidade de Minnesota, Estados Unidos.



**HERNÁN PASMAN**  
VICE-PRESIDENTE DE OPERAÇÕES  
E MANUTENÇÃO  
RUT: 21.828.810-3

Hernán Pasmán é vice-presidente de operações, manutenção e frota do Grupo LATAM Airlines desde outubro de 2015. Ingressou na LAN Airlines em 2005 como responsável pelo planejamento estratégico e análise financeira das áreas técnicas. Entre 2007 e 2010, Pasmán atuou como diretor de operações da LAN Argentina e, posteriormente, como CEO da LAN Colômbia a partir de 2011. Antes de ingressar na LATAM, Pasmán foi consultor da McKinsey & Company em Chicago e ocupou cargos na Citicorp Equity Investments, Telefónica da Argentina e Motorola da Argentina. Pasmán é Engenheiro Industrial pelo ITBA (1995) e possui um MBA pela Kellogg Graduate School of Management (2001).



**JULIANA RÍOS**  
VICE-PRESIDENTE DE TI & DIGITAL  
RUT: ESTRANGEIRA

Juliana Ríos é vice-presidente de TI & Digital da LATAM Airlines desde janeiro de 2021. Com mais de 20 anos de experiência em serviços e tecnologia nos setores financeiros e aéreo, sua carreira abrange transformação empresarial, fusões e aquisições, digitalização, TI e gestão de projetos em grande escala, como a migração para PSS. Como vice-presidente de TI & Digital, lidera os esforços de transformação digital da LATAM Airlines. Antes de ingressar na LATAM, Ríos ocupou cargo de executiva sênior do Banco Santander, no Brasil, liderando a estratégia de negócios de varejo e experiência do cliente. Também liderou programas de integração no Brasil, Itália e Países Baixos. Ríos é formada em Administração de empresas e possui um MBA em gestão corporativa pelo IBMEC, Brasil.



**MARTIN ST. GEORGE<sup>1</sup>**  
VICE-PRESIDENTE COMERCIAL  
RUT: ESTRANGEIRO

Martin St. George ingressou no Grupo LATAM Airlines em 2020 como vice-presidente comercial, após uma carreira de mais de 30 anos no setor da aviação, tanto na América do Norte quanto na Europa. Antes de ingressar na LATAM, operava uma empresa de consultoria estratégica para companhias aéreas e clientes do setor de viagens nos Estados Unidos, Caribe e Europa, e também atuou como vice-presidente comercial interino da Norwegian Air Shuttle ASA. De 2006 a 2019, trabalhou para a JetBlue Airways, em cargos de marketing, redes e, finalmente, como vice-presidente comercial na JetBlue. St. George é engenheiro civil formado pelo Massachusetts Institute of Technology.

<sup>1</sup> Martin St. George apresentou sua renúncia voluntária com efeito a partir de 23 de fevereiro de 2024.



**JUAN JOSÉ TOHÁ**  
DIRETOR DE ASSUNTOS CORPORATIVOS E  
SUSTENTABILIDADE  
RUT: 16.655.612-0

Juan José Tohá é jornalista com especialização em sustentabilidade pela Universidade de Oxford, além de possuir mestrado e doutorado em comunicação pela Universidade Autônoma de Barcelona. Possui ampla experiência na criação e implementação de estratégias de comunicação e relacionamento das organizações com seu ambiente. Trabalhou no escritório regional da FAO para América Latina e Caribe, sediado em Santiago, Chile, e ocupou cargos de gerente de comunicações na Codelco e BHP Sul América, entre outros. Em 2019, ingressou no grupo LATAM como diretor de assuntos corporativos e sustentabilidade, reportando diretamente ao CEO do grupo LATAM, e lidera a estratégia corporativa de relações públicas, comunicações externas e sustentabilidade.



**ANDRÉS BIANCHI**  
DIRETOR EXECUTIVO DA LATAM CARGO  
RUT: 8.867.785-4

Andrés Bianchi tem sido o diretor executivo da LATAM Cargo desde 2017. Nessa posição, gerencia e coordena as atividades de carga aérea das subsidiárias do grupo. Andrés Bianchi ingressou na LATAM Cargo em 2010 e ocupou vários cargos de liderança antes de sua posição atual, incluindo VP Comercial para América do Norte, Europa e Ásia, VP da Rede de Carga e VP de Finanças. Antes de ingressar na LATAM Cargo, trabalhou como consultor na McKinsey & Company. Além disso, de 2002 a 2006, atuou como chefe de relações com investidores da LAN Airlines. Andrés Bianchi é formado em Administração de Empresas pela Pontifícia Universidade Católica do Chile e possui um MBA pela The Wharton School da Universidade da Pensilvânia.

## REMUNERAÇÃO DOS EXECUTIVOS

### NCG 461: 3.4 PRINCIPAIS EXECUTIVOS e 3.6 GESTÃO DE RISCOS

A LATAM possui uma política de compensação para suas estruturas salariais, aplicável a todos os cargos do grupo, composta pela metodologia de avaliação de cargos (pontos e graus) e escalas salariais (baseadas em estudos de mercado), que orienta todos os movimentos salariais tanto por mérito quanto por promoções na organização.

O Comitê de Liderança, composto por quatro conselheiros, é responsável por analisar a estrutura organizacional de alto nível e a política de compensação corporativa da LATAM. Sua função é alinhar as remunerações com os objetivos estratégicos da empresa, recompensar o bom desempenho e comportamento, além de evitar que a política de compensações gere qualquer tipo de incentivo para que os principais executivos atuem contra os interesses do grupo, suas políticas, diretrizes e a legislação aplicável. Nesse sentido, o trabalho inclui tanto a revisão e avaliação de modelos e melhores práticas disponíveis no mercado (benchmarking).

Por sua vez, sempre que houver alguma modificação, o vice-presidente de Recursos Humanos da LATAM deve apresentá-la ao Comitê de Diretores. Além disso, uma vez por ano, a remuneração dos altos executivos é apresentada ao Conselho de Administração. É importante destacar que a política não está divulgada ao público em geral, mas está disponível no portal interno da LATAM para os colaboradores.

Durante 2023, a remuneração dos executivos totalizou USD 38.687.858 (USD 24.768.065 em remuneração e USD 13.919.794 em participação nos resultados em março de 2024). Já em 2022, foram pagos USD 21.277.246 em remuneração e USD 15.162.482 em participação nos resultados, totalizando USD 36.439.727 em remuneração bruta.

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

### CIP GEM

O grupo LATAM implementou um programa de retenção de talentos para os executivos GEM (CEO e funcionários cuja descrição de cargos é “vice-presidentes” ou “conselheiros”), e aqueles que participam podem optar por receber pagamentos em dinheiro por meio de Unidades de Remuneração, cujo valor é considerado equivalente ao valor de uma ação da LATAM Airlines Group S.A. Conseqüentemente, caso sejam efetivadas, concedem ao trabalhador o direito de receber o pagamento em dinheiro resultante da multiplicação do número de Unidades que sejam efetivas pelo valor por ação da LATAM Airlines Group S.A., conforme determinado pelo CIP GEM. As referidas Unidades são as seguintes:

#### 1. Retention Shares Units (RSUs)

Isso significa que as unidades estão associadas à permanência do funcionário no grupo e, conseqüentemente, estão relacionadas ao decorrer do tempo. No total, o CIP contempla até 2.346.862.183 RSUs, as quais são efetivadas parcialmente nos termos a seguir.

É importante notar que, como regra geral, as RSUs serão elegíveis para serem efetivas em parcelas de um terço em cada uma das seguintes datas: mês 24, mês 36 e mês 42, em cada caso, contado a partir da data de saída do grupo LATAM do procedimento de reorganização (o “Procedimento do Capítulo

### VESTING MÍNIMO GARANTIDO DE RSUS

#### Porcentagem de Unidades que se tornam efetivas

Mês 30 a partir da Data de Saída	20%
Mês 42 a partir da Data de Saída	30%
Mês 60 a partir da Data de Saída	50%

11”) sob o Capítulo 11 dos Estados Unidos da América (doravante, a “Data de Saída”). Isso está sujeito à ocorrência de um evento acionador relacionado ao volume de transações de valores emitidos pela LATAM Airlines Group S.A., nos termos previstos no CIP (doravante, um “VTE” - Volume Triggering Event). O número de RSUs efetivamente concedidas será determinado com base nos recursos líquidos acumulados como resultado de um VTE na respectiva data de determinação (doravante, este ajuste será referido como o “Fator Pro Rata”).

Além disso, o CIP GEM também contempla um “Vesting Mínimo Garantido”, conforme o qual a porcentagem de RSUs indicada abaixo será efetivada em cada data indicada, mesmo que não tenha ocorrido um VTE. O anterior, líquido das RSUs que eventualmente possam ter sido efetivadas anteriormente.

#### 2. Performance Shares Units (PSUs)

Isso significa que as unidades estão associadas tanto à permanência do funcionário no grupo quanto ao desempenho da LATAM Airlines Group S.A., medido com base no preço das ações. Portanto, assim como as RSUs, essas unidades estão associadas ao decorrer do tempo. No entanto, as PSUs também consideram o valor de mercado das ações da LATAM Airlines Group S.A., considerando um mercado líquido. No entanto, enquanto não houver tal mercado líquido, o preço da ação será determinado com base em transações representativas.

No total, o CIP contempla até 4.251.780.158 PSUs, as quais são efetivadas em parcelas nos termos abaixo indicados.

É importante ressaltar que, como regra geral, as PSUs serão elegíveis para serem efetivadas em um terço em cada uma das seguintes datas: mês 24, mês 36 e mês 42, em cada caso, a partir da Data de Saída. Isso está sujeito a (i) ocorrência de um VTE; e (ii) que o quociente (doravante, o “Quociente Preço Líquido/Preço ERO” (EQUITY RIGHTS OFFERING)) entre o preço líquido das vendas originadas em um VTE, dividido pelo preço por ação ao qual as ações emitidas no aumento de capital acordado na Assembleia Geral Extraordinária de Acionistas da LATAM Airlines Group S.A. em 5 de julho de 2022 (ou seja, USD 0,01083865799), seja superior a 50%. O número de PSUs que se tornam efetivas será determinado com base no Fator Pro Rata e no Quociente Preço Líquido/Preço ERO).

Dessa exposição, decorre que as PSUs constituem um pagamento eventual e não garantido. Adicionalmente, alguns dos Executivos GEM também terão direito a receber um pagamento fixo e garantido em dinheiro (“MPP” - Management Protection Plan) em determinadas datas conforme o Plano de Reorganização aprovado e confirmado no Procedimento do Capítulo 11, a uma taxa de 33% no mês 18 contado a partir da Data de Saída, 34% no mês 24 a partir da Data de Saída e 33% no mês 30 a partir da Data de Saída. Por outro lado, aqueles funcionários que podem optar por este MPP também poderão optar por um número limitado de RSUs adicionais (“MPP Based RSUs”). No total, o CIP contempla 1.438.926.658 MPP Based RSUs. Como regra geral, as MPP Based RSUs serão elegíveis para serem efetivadas nos mesmos termos e condições que as RSUs; entretanto, elas serão elegíveis para serem efetivadas em um terço em cada uma das seguintes datas: mês 18, mês 24 e mês 30, em cada caso, a partir da Data de Saída.

Em ambos os casos, os respectivos funcionários devem ter permanecido como tal no grupo até a data de acumulação correspondente para ter direito a receber esses benefícios.



Dado as características desse programa, foi contabilizado de acordo ao estabelecido na NIIF 2 (Pagamentos baseados em ações) e foi considerado como um cash settlement award, sendo registrado pelo valor justo como um passivo incluído nas contas a pagar comerciais, outras contas a pagar e provisões para benefícios a empregados não correntes, sendo atualizado até a data de encerramento de cada demonstração financeira com impacto no resultado do período, classificado na linha de Despesas Administrativas da Demonstração do Resultado Consolidado por função.

No entanto, o valor justo foi determinado com base no valor presente e na melhor estimativa do valor futuro das ações da Sociedade, multiplicado pelo número de unidades básicas concedidas. Essa estimativa foi realizada com base no Plano de Negócios do grupo e em seus principais indicadores, como EBITDAR e dívida líquida ajustada.

#### CIP (Plano de Incentivos Corporativos)

Com o objetivo de incentivar a retenção de talentos entre os executivos da Companhia e em resposta à saída do Procedimento do Capítulo 11, nosso Conselho de Administração aprovou em 25 de abril de 2023, a extensão da concessão de um incentivo extraordinário e excepcional denominado Plano de Incentivos Corporativos (Corporate Incentive Plan) (“CIP”). O CIP contempla incentivos divididos em três categorias adaptadas a três grupos ou categorias diferentes de funcionários, dependendo se os funcionários foram contratados diretamente pela Companhia ou por outras empresas do Grupo LATAM Airlines. Essas categorias são as seguintes: Funcionários não executivos; Executivos não faz parte da Reunião Executiva Global “GEN”; e Executivo de GEM. Os funcionários de cada um desses grupos só são elegíveis para o CIP correspondente à sua categoria respectiva. Os termos de cada uma dessas categorias de CIP foram comu-

nicados aos funcionários respectivos entre os meses de janeiro e dezembro de 2023. Em todos os casos, os respectivos funcionários devem ter permanecido como tais na Companhia até a data de acumulação correspondente para terem direito a esses benefícios.

Durante 2023, o valor acumulado relacionado ao CIP foi de US\$66,8 milhões, o qual é registrado no rubro “Despesas administrativas” do Estado Provisório Consolidado de Resultados por Função. Em 31 de dezembro de 2023, o montante do CIP registrado no estado consolidado da situação financeira é de US\$118,9 milhões.

Para obter uma descrição detalhada, consulte a Nota 22 (Benefícios aos empregados) em nossas demonstrações financeiras consolidadas auditadas.



# Diretrizes corporativas

NCG 461: 3.1 ESTRUTURA DE GOVERNANÇA, 3.5 ADESÃO A CÓDIGOS

NACIONAIS E INTERNACIONAIS, 3.6 GESTÃO DE RISCOS, 8.1.1

CONFORMIDADE COM LEIS E REGULAMENTOS RELACIONADOS COM

CLIENTES, 8.1.2 COM RELAÇÃO A SEUS COLABORADORES, 8.1.4 LIVRE

CONCORRÊNCIA E 8.2 INDICADORES DE SUSTENTABILIDADE

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

SASB TR-AL-520A.1

O grupo LATAM tem como matriz do grupo a LATAM Airlines Group S.A., uma sociedade anônima com valores registrados no Registro de Valores da CMF no Chile, e como tal, uma sociedade anônima aberta no Chile. As ações da LATAM Airlines Group S.A. são negociadas na Bolsa de Comércio de Santiago, na Bolsa de Valores Eletrônica do Chile e no mercado Over-the-Counter (OTC) ou mercado de balcão nos Estados Unidos na forma de American Depositary Receipt (ADR). Dessa forma, seu modelo de governança corporativa é regido pela normativa existente aplicável, pelas leis do Mercado de Valores (Nº 18.045) e das Sociedades Anônimas (Nº 18.046), pelas normas da CMF e pelas regulamentações dos Estados Unidos, da SEC e das regulamentações específicas dos países onde opera.

Por outro lado, diversas diretrizes corporativas orientam a conduta dos colaboradores, de acordo com padrões de ética, integridade, transparência, responsabilidade e combate a atos ilícitos (corrupção, suborno, antitruste e lavagem de dinheiro). Nesse sentido, a LATAM avalia constantemente a possibilidade de implementar melhores práticas, como a adesão a códigos nacionais ou internacionais.

Na verdade, o Código de Conduta do grupo se aplica a todos os funcionários e colaboradores de suas empresas, filiais, afiliadas e escritórios. Além disso, o Programa de Compliance, administrado pela Vice-Presidência Jurídica e de Compliance, supervisiona os processos de monitoramento e controle, bem sua evolução contínua.

Além disso, a LATAM possui políticas para prevenir e detectar

violações regulatórias relacionadas aos direitos de seus funcionários e clientes ou que possam afetar a livre concorrência. Nesse sentido, existem uma série de treinamentos que capacitam os profissionais sobre o tema. Ressaltamos que, durante 2023, não houve sanções executadas ou perdas financeiras como resultado de processos judiciais relacionados a normas de livre concorrência ou concorrência desleal. O número de sanções executadas contra a LATAM e/ou suas subsidiárias em relação à Lei Nº 19.496 sobre Proteção dos Direitos do Consumidor e/ou legislações equivalentes nos territórios em que o grupo LATAM opera são: a) Europa: 1; b) EUA: 1; c) Colômbia: 1; d) Argentina: 4; e) Chile: 37; f) Brasil: 194; g) Peru: 98, totalizando essas sanções um valor de CLP 2.133.736.953.

O número de sanções trabalhistas executadas contra a LATAM e/ou suas subsidiárias são: a) Chile: 36; b) Argentina: 28; c) Peru: 2; d) Brasil: 19, totalizando essas sanções um valor de CLP 490.678.963. Apenas Chile e Colômbia foram alvo de ações judiciais trabalhistas, sem existir sanções até a data.

## CONFLITO DE INTERESSE

NCG 461: 3.1 ESTRUTURA DE GOVERNANÇA E 8.1.5 CONFORMIDADE

LEGAL E COM REGULAMENTOS – OUTROS

GRI 2-11 Y 2-15

A LATAM possui um processo interno para detectar e gerenciar conflitos de interesse. Na verdade, todos os candidatos a trabalhar no Grupo LATAM devem preencher uma Declaração de Conflito de Interesse antes da contratação. Da mesma forma, periodicamente, os funcionários do grupo devem preencher um formulário de Conflito de Interesse sempre que realizam o curso de Código de Conduta, e atualizar esse documento quando for identificado um potencial conflito. Além disso, os fornecedores devem responder a um questionário sobre o tema.

É importante ressaltar que, no caso de identificação de um potencial ou real conflito, seja de candidatos, funcionários ou fornecedores, este é revisado pela equipe de Compliance e é encaminhado às instâncias correspondentes para aprovação.

Por outro lado, tanto os funcionários e colaboradores do grupo LATAM devem solicitar permissão prévia para reuniões não rotineiras com concorrentes e funcionários públicos. Isso é feito através do Sistema de Aprovações, operado pela equipe de Compliance, enviando uma solicitação e uma agenda, que deve ser previamente aprovada pela área Jurídica.

Além disso, a LATAM possui um Manual de Prevenção de Delitos. Isso é feito com o objetivo de prevenir crimes de suborno, lavagem de dinheiro, financiamento do terrorismo, receptação, negociações incompatíveis, corrupção entre particulares, apropriação indébita e administração desleal, entre outros crimes previstos na Lei chilena Nº20.393 e suas modificações. Em 2023, a LATAM não sofreu sanções relacionadas à Lei Nº20.393.

## OPERAÇÕES COM PARTES RELACIONADAS

A LATAM possui uma Política de Controle de Operações com Partes Relacionadas aplicável à matriz, todas as subsidiárias e todos os membros do grupo (conselheiros e funcionários). Esta política estabelece que as transações com partes relacionadas devem ser realizadas em conformidade com a lei, em condições de mercado no momento da transação e devem contribuir necessariamente para o interesse social. Além disso, estabelece-se que, nos casos apropriados, essas transações devem ser submetidas à avaliação do Comitê de Diretores e à aprovação do Conselho de Administração ou da Assembleia de Acionistas, conforme a lei vigente.

Nesse sentido, as Demonstrações Financeiras consolidadas referentes ao exercício social de 31 de dezembro de 2023 relatam as operações realizadas em 2023 entre a LATAM e suas subsidiárias. Para obter mais informações, consulte a página 168.

## CONTRIBUIÇÕES POLÍTICAS

NCG 461: 3.1 ESTRUTURA DE GOVERNANÇA

GRI 415-1

As diretrizes relativas a eventuais apoios financeiros a partidos e candidatos durante campanhas eleitorais são estabele-

cidas na Política de Contribuições Políticas, que se aplica em todos os países de onde a LATAM opera. Nessa linha, as contribuições devem estar em conformidade com as legislações locais vigentes e alinhadas ao Código de Conduta do grupo.

É importante destacar que, desde a criação da política (final de 2016), a LATAM não realizou contribuições políticas.

## ÉTICA E COMPLIANCE

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

GRI 205-2 Y 205-3

Todos os funcionários da LATAM, no momento de ingressar no grupo, recebem treinamento sobre as diretrizes de integridade e Compliance durante o processo de integração. Além disso, a agenda anual de treinamento das diversas equipes inclui temas de ética, prevenção à corrupção e concorrência justa. Da mesma forma, há um treinamento específico sobre o conteúdo do Código de Conduta do grupo, que é obrigatório e deve ser renovado a cada dois anos.

Durante 2023, 100% do Conselho de Administração e 91% dos funcionários participaram de treinamentos sobre o Código de Conduta. Além disso, as comunicações sobre os procedimentos anticorrupção alcançaram 91% dos funcionários e todos os fornecedores. Estes últimos devem aceitar o chamado Código de Conduta de Terceiros e Intermediários Terceirizados no início da relação comercial, além de se comprometerem com as cláusulas anticorrupção presentes nos contratos e ordens de compra.

É importante ressaltar que não houve casos de corrupção em 2023. Além disso, a LATAM utiliza a definição de corrupção da Lei de Práticas Corruptas no Exterior (FCPA, na sigla em inglês). De acordo com esta lei, um ato de corrupção ocorre quando é feita uma oferta, promessa ou autorização de pagamento, ou um pagamento, a um funcionário público, com a intenção de induzir o destinatário a abusar de seu cargo oficial, sem que seja necessário que o ato corrupto seja bem-sucedido em seu propósito.



## ASSÉDIO MORAL

### NCG 461: 5.5 ASSÉDIO MORAL E SEXUAL

O Código de Conduta do grupo LATAM proíbe qualquer conduta de assédio moral, seja ou não de caráter sexual, e especifica os procedimentos para relatar e escalar incidentes, que são feitos através do Canal Confidencial de Denúncias.

Cada país onde o grupo LATAM está presente possui seus próprios protocolos de assédio moral e sexual. No caso do Chile, o processo está detalhado no Regulamento Interno de Ordem, Higiene e Segurança, conforme exigido pela regulamentação local.

O grupo LATAM oferece treinamento aos seus colaboradores sobre assédio moral e sexual, como parte dos seus treinamentos sobre o Código de Conduta. Além disso, a área de Compliance realizou treinamentos específicos sobre o assunto para mais de 3.600 funcionários em 2023.

## CANAL CONFIDENCIAL

### NCG 461: 3.6 GESTÃO DE RISCOS

#### GRI 2-16 E 2-26

A LATAM possui um Canal Confidencial para receber potenciais denúncias sobre violações de leis e normas internas; descumprimento do Código de Conduta; irregularidades trabalhistas; discriminação; assédio moral e sexual; fraudes; corrupção; e

suborno, entre outros. Na verdade, todas as partes interessadas da LATAM podem acessá-lo anonimamente e o princípio de “não retaliação” é assegurado quando a denúncia é feita de boa fé.

Ao fazer uma denúncia por meio deste canal, que está na plataforma de um fornecedor externo e independente da LATAM, o denunciante recebe um número de identificação com o qual pode acompanhar seu caso. Por sua vez, as informações fornecidas se limitam ao estado do caso (se está aberto, se está sendo investigado ou se foi encerrado após constatar os fatos). Nesse sentido, não são fornecidas informações sobre as possíveis sanções que as pessoas denunciadas possam ter recebido.

No caso das investigações, estas são conduzidas internamente pela equipe de Compliance, com o apoio das áreas de Recursos Humanos, Jurídico e outros departamentos necessários. Por sua vez, o Canal é divulgado por meio de comunicados, treinamentos realizados pela equipe de Compliance, e-learning e políticas do grupo.

## COLABORADORES TREINADOS<sup>1</sup> SOBRE O CÓDIGO DE CONDUTA EM 2023

### GRI 205-2



	BRASIL	CHILE	COLÔMBIA	EQUADOR	ESTADOS UNIDOS <sup>2</sup>	PERÚ	OUTROS	GRUPO LATAM
Alta gerência	11	37	1	0	5	1	3	58
Gerências	128	330	23	7	30	15	28	561
Liderança	685	438	71	29	64	65	65	1.417
Operacional	9.627	1.961	936	119	28	901	436	14.008
Forças de venda	230	293	18	10	2	41	40	634
Administrativos	317	354	58	18	9	50	68	874
Outros profissionais	832	1.315	54	11	47	42	25	2.326
Outros técnicos	6.049	2.269	958	277	2	1.750	67	11.372

<sup>1</sup> Este percentual não inclui os colaboradores que estão com atestado médico permanente.

<sup>2</sup> Percentual com base nos colaboradores aos quais o curso está disponível, ou seja, os colaboradores diretos contratados pela LATAM.

\* Nota: LATAM no cuenta con profesionales en la categoría de auxiliares.

## CATEGORIAS FUNCIONAIS

### Alta gerência

CEO, vice-presidente e diretores.

### Gerências

Gerente-sênior, gerentes e subgerentes.

### Liderança

Chefes de área e chefes de departamento.

### Operacional

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

### Forças de venda

Operações de Venda e Customer Care.

### Administrativos

Atividades gerias e de apoio

### Outros profissionais

Liderança em atividades de apoio.

### Outros técnicos

Tripulantes de comando e tripulantes de cabine.

# Relação com grupos de interesse

NGC 461: 3.1 ESTRUTURA DE GOVERNANÇA, 3.7 RELAÇÃO COM GRUPOS DE INTERESSE, 6.1

SETOR INDUSTRIAL E 6.3 GRUPOS DE INTERESSE

GRI 2-29 Y 3-3

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

- Autoridades e diferentes instâncias governamentais, que definem o quadro regulatório e as políticas públicas que afetam o grupo e suas operações;
- Associações setoriais, com as quais a LATAM compartilha interesses comuns;
- Organizações internacionais, responsáveis pelo quadro regulatório internacional e por referências e benchmarks setoriais que permitem ao grupo analisar comparativamente seu próprio desempenho;
- Mercado de capitais, agente fundamental para a continuidade dos negócios e o acesso a financiamentos;
- Comunidades com as quais a LATAM coloca em prática seu compromisso de gerar e compartilhar valor;
- Colaboradores, que fazem parte da LATAM, sendo essenciais para os negócios e operações;
- Rede de fornecedores com os quais a LATAM mantém relações comerciais;
- Clientes que escolhem voar com a LATAM.

## MERCADO DE CAPITAIS

NGC 461: 3.7.II

A LATAM mantém um diálogo constante com seus acionistas, outros integrantes do mercado de dívida e capitais, e a imprensa. Além disso, conta com as gerências de Relações com Investidores e Comunicações Externas para gerir com as relações com seus grupos de interesse.

Detalhadamente, a Gerência de Relações com Investidores da LATAM permite esclarecer dúvidas de acionistas, investidores e outros agentes do mercado de capitais sobre sua situação financeira, econômica, os principais riscos, a estratégia

e outros aspectos do negócio. No site de Relações com Investidores, o grupo detalha a estrutura de governança corporativa e publica as demonstrações financeiras atualizadas, relatórios de resultados trimestrais e outros dados relevantes para apoiar os acionistas, investidores e analistas de mercado na tomada de decisões. Todos esses conteúdos estão disponíveis em inglês, espanhol e português.

Por sua vez, a área de Relações com Investidores, sem contar com especialistas externos, realiza anualmente, internamente, uma revisão das informações apresentadas ao mercado por outros participantes de sua indústria para avaliar oportunidades de melhoria nos dados e informações apresentados ao público.

## Assembleia de Acionistas

Todos os acionistas podem participar das chamadas Assembleias de Acionistas e têm direito a voz e voto nelas. Para realizá-las, a LATAM cumpre com os prazos e informações solicitados pela Lei das Sociedades por Ações (LSA), seu Regulamento e outras regulamentações aplicáveis (incluindo a Norma de Caráter Geral 30 da CMF).

Da mesma forma, antes das Assembleias de Acionistas, mediante acordo do Conselho de Administração, a LATAM disponibiliza no site de Relações com Investidores todas as informações relevantes correspondentes. Quanto às eleições do conselho de administração, a LATAM publica os nomes dos indicados pelos acionistas juntamente com suas cartas de nomeação e aceitação ou declarações juramentadas, conforme aplicável. Nesse sentido, é importante destacar que não é publicada nenhuma informação sobre a opinião do Conselho de Administração em relação às experiências, visões e habilidades recomendadas para os novos conselheiros.

As Assembleias de Acionistas mais recentes foram realizadas de forma remota ou híbrida, e os acionistas puderam participar e exercer seu direito de voto tanto presencialmente quanto remotamente. No entanto, a LATAM não dispõe de um serviço de streaming visual e de áudio em tempo real para o público que não são acionistas.

## RELAÇÃO COM A IMPRENSA

A Gerência de Comunicações Externas se relaciona com os meios de imprensa para todas as solicitações e também para comunicar os marcos do grupo LATAM. O contato é feito através do e-mail [ComunicacionesExternas@latam.com](mailto:ComunicacionesExternas@latam.com).

## PARTICIPAÇÃO EM ASSOCIAÇÕES

NCG 461: 6.1 SETOR INDUSTRIAL e 6.3 GRUPOS DE INTERESSE

GRI 2-28

O grupo LATAM participa, por meio de associações, em entidades representativas que impulsionam iniciativas de debate estratégico e construção conjunta de soluções. Além disso, colabora na discussão de políticas públicas e regulamentações relevantes para o setor. De fato, em 2023, as contribuições financeiras às diversas entidades totalizaram USD 1.829.742. No total, esses montantes foram destinados a associações, onde as entidades que receberam as maiores contribuições foram a Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), que recebeu USD 1.126.644; o Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias (Snea), que recebeu USD 208.714; e a Sociedad de Fomento Fabril (SOFOFA), que recebeu USD 58.786.

### 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)

### 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)

### Colômbia

- Asociación de Líneas Aéreas Internacionales en Colombia (ALAICO) – Carga
- Asociación de Transporte Aéreo de Colombia (ATAC)
- Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI)
- Federación Nacional de Comerciantes (FENALCO)
- Cámara de la Diversidad

### Equador

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

### Peru

- 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)
- UNESCO – Pacto por la Cultura
- Patronato Hombro a Hombro
- Asociación Femenina de Ejecutivas de Empresas Turísticas

## CONTRIBUIÇÕES POLÍTICAS

GRI 3-3: 205

Desde a criação da Política de Contribuições Políticas no final de 2016 até o final de 2023, o grupo LATAM não realizou contribuições políticas.

No entanto, é importante ressaltar que esta política estabelece as diretrizes relacionadas ao eventual apoio financeiro a partidos e candidatos durante campanhas eleitorais em todos os países onde o grupo opera.



### MAIS INFORMAÇÕES

Manual de gestão de Informações de Interesse do Mercado  
 Relação com investidores: [latamairlinesgroup.net](mailto:latamairlinesgroup.net)  
 Contacto: [InvestorRelations@latam.com](mailto:InvestorRelations@latam.com) ou  
[ComunicacionesExternas@latam.com](mailto:ComunicacionesExternas@latam.com)

# Políticas financeiras

## POLÍTICAS DE FINANCIAMENTO

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

Durante o Processo de Capítulo 11, o grupo LATAM obteve financiamento devedor- in-possession, ou DIP, inicialmente de USD 2,4 bilhões e até USD 3,7 bilhões, dos quais USD 2,7 bilhões foram utilizados. Este financiamento DIP permitiu ao grupo LATAM operar com liquidez suficiente durante a pandemia e seu processo de reorganização. Em 12 de outubro de 2022, o contrato de crédito DIP foi pago na íntegra com o financiamento DIP-to-Exit no valor de USD 2,2 bilhões, combinado com USD 1.146 milhões de um DIP Junior com vigência durante o período restante do Capítulo 11, além de uma nova linha de crédito rotativo (Revolving Credit Facility – RCF) de USD 500 milhões, que ficou totalmente disponível.

Em 18 de outubro de 2022, os créditos-ponte foram parcialmente pagos por uma emissão de títulos sob a regra 144A dos Estados Unidos da América. Depois, no dia 3 de novembro de 2022, os créditos-ponte foram totalmente pagos, sendo substituídos por um aumento no Financiamento a Prazo mencionado anteriormente. Na mesma data, o grupo LATAM concluiu seu processo de reorganização, alcançando uma redução de 35% em seus passivos financeiros, além de uma nova análise de perfil dos vencimentos de dívida, com os próximos vencimentos significativos em 2027 correspondentes ao Financiamento a Prazo de USD 1,1 bilhão e aos Títulos 2027 de USD 450 milhões, e em 2029 correspondentes aos Títulos 2029 de USD 700 milhões. Como parte de sua nova estrutura de capital, o grupo LATAM possui duas linhas de crédito comprometidas totalizando USD 1.100 milhões, uma de USD 600 milhões garantida por aeronaves, motores de reposição e peças de reposição em geral, e outra de USD 500 milhões garantida com bens intangíveis. Em 31 de dezembro de 2023, ambas as linhas permanecem totalmente disponíveis.

Durante sua reorganização, o grupo LATAM concentrou seus recursos em manter as operações e ajustar o tamanho da frota de acordo com a demanda atual e projetada para os próximos anos. O grupo LATAM alcançou acordos com a Boeing para cancelar e adiar a chegada de aeronaves, além de obter termos mais favoráveis para sua frota financiada e em arrendamento operacional, como períodos de pagamento variáveis, redução de aluguéis e extensão dos períodos de pagamento.

Até 31 de dezembro de 2023, o grupo LATAM tinha encomendas com a Boeing para cinco aeronaves B787-9 e com a Airbus para 88 aeronaves da família A320neo e A321XLR, com datas de entrega até o ano de 2029. Normalmente, o grupo LATAM financia entre 70% a 85% do valor dos ativos com empréstimos bancários, títulos garantidos por agências de fomento à exportação ou com créditos comerciais, investimentos de capital ou com fundos próprios. Os prazos de pagamento das diferentes estruturas de financiamento de aeronaves são principalmente de 12 anos. Além disso, o grupo LATAM contrata uma porcentagem significativa de seus compromissos de compra de frota por meio de arrendamentos operacionais como uma fonte adicional de financiamento.

*Em novembro de 2022, a LATAM concluiu seu processo de reorganização, alcançando uma redução de 35% de seus passivos financeiros.*

## MANUAL DE RISCOS DE MERCADO

Devido à natureza de suas operações, o grupo LATAM está exposto a riscos de mercado, tais como:

1. Risco de preço do combustível;
2. Risco de taxa de juros;
3. Risco da taxa de câmbio.

Com o objetivo de cobrir total ou parcialmente esses riscos, o grupo LATAM opera com derivativos financeiros para reduzir os efeitos adversos que estes poderiam gerar. A gestão do risco de mercado é realizada de forma integrada e considera a correlação entre cada fator de mercado ao qual o grupo está exposto. Para operar com cada contraparte, a Sociedade deve ter uma linha aprovada e um contrato-quadro assinado com ela.

### 1. Risco do preço do combustível

A variação nos preços do combustível depende significativamente da oferta e demanda de petróleo no mundo, das decisões tomadas pela Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP), da capacidade de refino em nível global, dos níveis de estoque mantidos, da ocorrência ou não de fenômenos climáticos e de fatores geopolíticos. O grupo LATAM compra combustível para aeronaves, denominado querosene de aviação ou jet fuel. Para a realização de coberturas de combustível, existe um índice de referência no mercado internacional para este ativo subjacente, que é o Jet Fuel 54 US Gulf Coast. O grupo LATAM tem a capacidade de operar derivativos com base em Jet Fuel, assim como outros ativos subjacentes como Jet Fuel, Brent, WTI e Heating Oil.

A Política de Cobertura de Combustível estabelece uma faixa mínima e máxima de cobertura do consumo de combustível do grupo, com base na capacidade de transferência das variações dos preços do combustível para as tarifas, na antecipação de vendas e no cenário competitivo, entre outros fatores.

Além disso, esta Política estabelece áreas de cobertura, orçamento de prêmios e outras considerações estratégicas, que são avaliadas e apresentadas periodicamente no Comitê de Finanças do grupo LATAM.

Em relação aos instrumentos para cobertura de combustível, a Política permite contratar Swaps e Opções combinadas para fins de cobertura.

### 2. Risco de taxa de juros dos fluxos de caixa

A variação nas taxas de juros depende fortemente do estado da economia mundial. Uma mudança nas perspectivas econômicas de longo prazo poderia modificar as taxas, somada a eventuais intervenções governamentais que possam aumentar ou reduzir as mesmas, entre outras possíveis medidas, como resposta a situações concretas ou para gerenciar as metas de inflação.

A incerteza existente em relação ao comportamento do mercado e dos governos, e conseqüentemente como a taxa de juro variará, gera um risco associado principalmente à dívida do grupo LATAM, sujeita a juros variáveis e aos investimentos que mantém. O risco das taxas de juros sobre a dívida vigente se materializa no impacto nos fluxos de caixa futuros associados aos instrumentos financeiros devido à flutuação das taxas de juros. Assim, uma taxa de juros mais alta poderia significar um fluxo de caixa maior devido ao pagamento de juros, e vice-versa.

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

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

Em 31 de dezembro de 2023, a companhia não mantém posições em derivativos de taxas de juros.

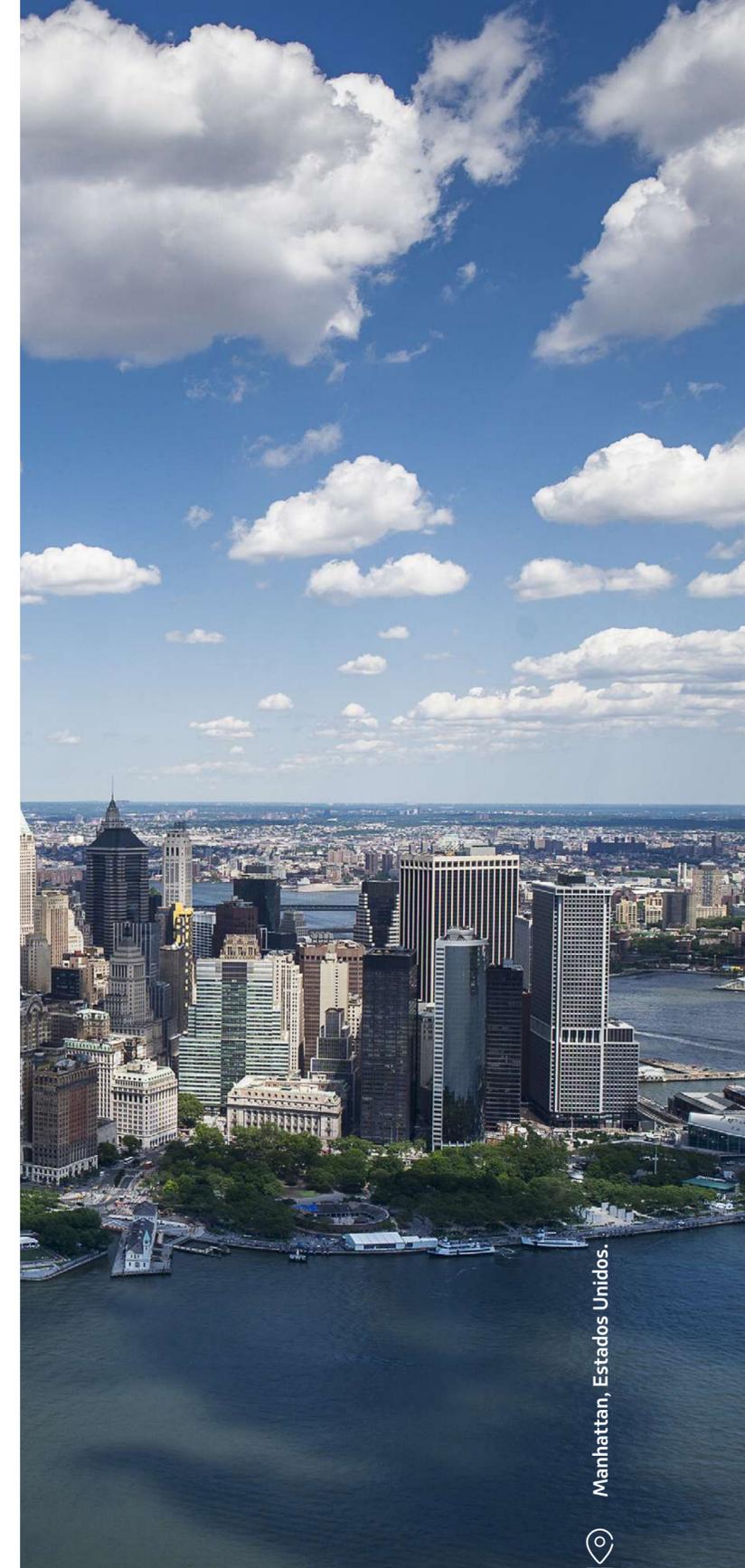
### 3. Risco da taxa de câmbio

A moeda funcional utilizada pela Sociedade matriz é o dólar dos Estados Unidos. Existem dois tipos de riscos de câmbio: risco de fluxo e risco de balanço.

O risco de fluxo é gerado como consequência da posição líquida de receitas e custos em moeda que não seja o dólar dos Estados Unidos. O grupo LATAM realiza vendas de seus serviços em dólares dos Estados Unidos e em moedas locais. No negócio de passageiros internacionais, a maior parte das tarifas depende do dólar dos Estados Unidos e, em menor medida, do euro. Por outro lado, nos negócios domésticos, a maioria das tarifas é em moeda local. Além disso, alguns custos do grupo são denominados em dólares dos Estados Unidos ou equivalentes ao dólar dos Estados Unidos, como por exemplo, o combustível e o aluguel de aeronaves. Outros custos, como salários, são principalmente denominados em moedas locais

Como resultado disso, o grupo LATAM está exposto à flutuação em diversas moedas, principalmente o real brasileiro. Em 31 de dezembro de 2024, o grupo LATAM mantém cobertura para o real brasileiro no valor de USD 414 milhões para o ano de 2023.

Por outro lado, o risco de balanço ocorre quando os itens registrados no balanço estão expostos a variações na taxa de câmbio, uma vez que esses itens são expressos em uma unidade monetária diferente da moeda funcional e devem ser convertidos para a moeda funcional relevante. O principal desencontro ocorre na sociedade TAM S.A., cuja moeda funcional é o real brasileiro e grande parte de seus passivos está expressa em dólar dos Estados Unidos, enquanto seus ativos estão expressos em moeda local. Embora o grupo LATAM possa celebrar contratos de derivativos de cobertura para proteger o impacto de uma possível apreciação ou depreciação das moedas em relação à moeda funcional utilizada pela sociedade matriz, durante o ano de 2023, o grupo LATAM não realizou coberturas financeiras para cobrir o risco do balanço.



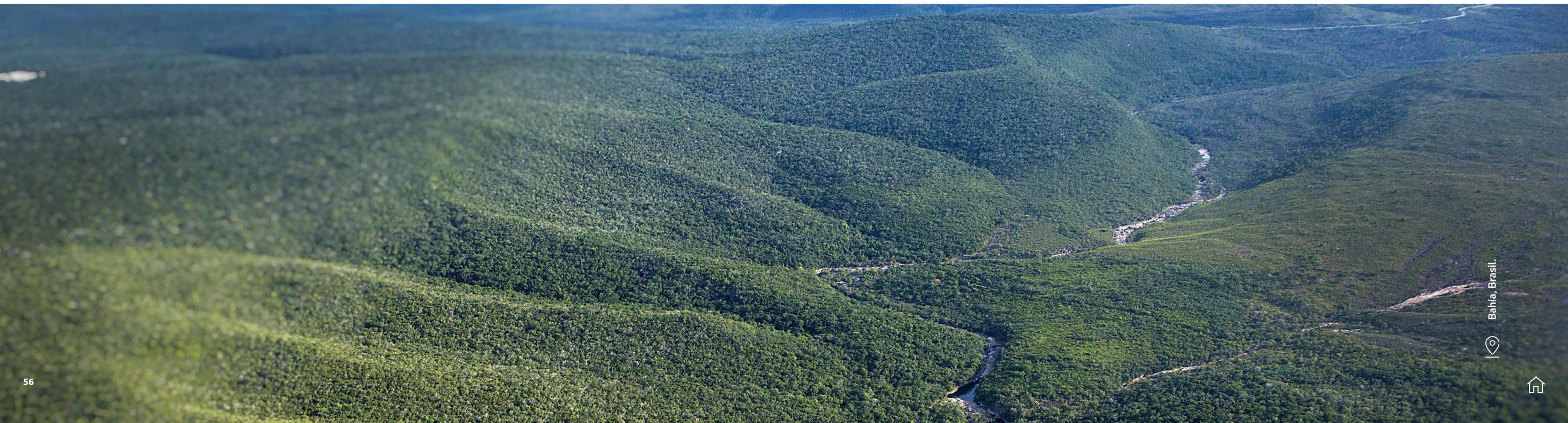
## POLÍTICA FINANCEIRA

A Diretoria de Finanças Corporativas é responsável por gerenciar a Política Financeira da Sociedade. Esta política permite responder efetivamente a mudanças no ambiente e nas condições em que a Companhia opera e, assim, manter e antecipar um fluxo de caixa estável para garantir a continuidade e o crescimento das operações e o cumprimento das obrigações financeiras.

Além disso, o Comitê de Finanças, composto pela Vice-Presidência Executiva e membros do Conselho de Administração da LATAM, se reúne periodicamente para revisar a situação financeira da Companhia e o cumprimento desta Política Financeira, propondo ao Conselho de Administração a aprovação de questões não normatizadas pela Política Financeira.

A Política Financeira do grupo LATAM tem os seguintes objetivos:

- Preservar e manter níveis adequados de caixa para garantir as necessidades operacionais, sustentar o crescimento e cumprir com as obrigações financeiras do grupo;
- Reduzir os impactos dos riscos de mercado, como variações no preço do combustível, taxas de câmbio e taxa de juros, sobre a margem líquida e a posição de caixa do grupo;
- Manter um nível adequado de linhas de crédito com bancos locais e estrangeiros para acesso a liquidez adicional em contingências;
- Gerenciar o risco de contraparte, por meio da diversificação e limites nas operações com contrapartes;
- Manter um nível ótimo de endividamento, diversificar as fontes de financiamento, gerenciar o perfil de vencimento da dívida e minimizar os custos de financiamento;
- Manter sempre uma visibilidade da situação financeira projetada do grupo no curto, médio e longo prazo, de forma a antecipar situações de baixa liquidez, deterioração de índices financeiros, etc;
- Rentabilizar os excedentes de caixa por meio de investimentos financeiros que garantam um risco e liquidez consistentes com a Política de Investimentos Financeiros;
- A Política Financeira fornece diretrizes e restrições para gerenciar as operações de Liquidez e Investimento Financeiro, Atividades de Financiamento e Gestão de Risco de Mercado.



## POLÍTICA DE LIQUIDEZ E INVESTIMENTOS FINANCEIROS

O grupo LATAM busca manter uma posição de liquidez adequada para se proteger contra possíveis shocks externos e a volatilidade inerente à indústria, visando manter uma liquidez superior a 20% da receita total dos últimos 12 meses.

Como parte de sua nova estrutura de capital, o grupo LATAM possui duas linhas de crédito comprometidas no total de USD 1,1 bilhão, uma de USD 600 milhões garantida por aeronaves, motores de reposição e peças de reposição em geral, e outra de USD 500 milhões garantida por intangíveis. No encerramento do exercício, ambas as linhas estão totalmente disponíveis. Além disso, a LATAM encerrou com uma liquidez total de aproximadamente USD 2,8 bilhões e um índice de liquidez de 23,9%.

Quanto à Política de Investimento Financeiro, o objetivo é centralizar as decisões de investimento para otimizar o retorno ajustado ao risco cambial, mantendo um nível adequado de segurança e liquidez. Além disso, busca-se gerenciar o risco por meio da diversificação de contrapartes, prazos, moedas e instrumentos. Em termos de taxas de juros, os anos de 2020 e 2021 foram caracterizados globalmente por taxas muito baixas, enquanto em 2022 e 2023 houve um aumento nas taxas de juros.



# 05

## Nosso negócio

Neste capítulo

**59** | Contexto setorial

**60** | Resultados financeiros

**62** | Plano de investimento

**63** | Informações sobre ações

# Contexto setorial



## NCG 461: 6.2 NEGÓCIOS

Em 2023, a economia mundial manteve-se em um caminho de baixo crescimento, principalmente devido ao aperto das políticas monetárias para reduzir a inflação. Diante disso, o Fundo Monetário Internacional (FMI), em sua última projeção de janeiro de 2024, estimou um crescimento de 3,1% para a economia global tanto em 2023 quanto em 2024.

Sob essa mesma projeção, o FMI calculou que as economias desenvolvidas enfrentariam uma leve queda para este ano, passando de um crescimento projetado de 1,6% em 2023 para 1,5% durante 2024. Nesse sentido, de acordo com o FMI, os Estados Unidos terão uma expansão de 2,1% em 2024, o que fica 0,6 pontos percentuais acima do projetado em seu relatório de outubro, devido ao aumento tanto nos gastos públicos quanto privados, bem como ao início de uma expansão da oferta.

Por outro lado, para a zona do euro, o FMI considerou um crescimento de 0,9% durante 2024, uma cifra 0,3 pontos percentuais abaixo da projeção de outubro de 2023, refletindo a diminuição da confiança dos consumidores, a persistência dos altos preços de energia e a fraqueza tanto do investimento empresarial quanto do setor manufatureiro.

Além disso, a Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA, na sigla em inglês) indicou em seu último relatório, divulgado em janeiro de 2024, que houve uma forte recuperação em toda a indústria aérea durante 2023. De fato, a nível mundial, a capacidade de passageiros, medida em ASK (assentos-quilômetros disponíveis), cresceu 24,1% em relação a 2022, enquanto a demanda de passageiros, medida em RPK (passageiros-quilômetros pagos), aumentou 25,3% no mesmo período. Paralelamente, a capacidade de carga, medida em ATK (toneladas-quilômetros

oferecidas), aumentou 13,6% em 2023 em relação ao ano anterior. No entanto, a IATA indicou que há uma crise na produção tanto de motores de aviação quanto de aeronaves em todo o mundo. Isso se deve a dificuldades na cadeia de suprimentos e aumento dos preços das matérias-primas. Além disso, tem sido registrada uma escassez de pessoal qualificado na indústria aérea.

Por outro lado, na América Latina e no Caribe, estão ocorrendo processos sociopolíticos que têm impactado nos cenários econômicos dos países da região. Por exemplo, em abril de 2023, foram realizadas eleições gerais no Paraguai, onde foi eleito presidente (Santiago Peña) e vice-presidente (Pedro Alliana) para o quinquênio 2023-2028, além de senadores, deputados, governadores e membros para as juntas departamentais.

## O FMI estima um crescimento de 3,1% para a economia global em 2023 e 2024.

Por sua vez, em novembro de 2023, ocorreu o segundo turno das eleições presidenciais na Argentina (o primeiro turno ocorreu em outubro de 2023, como parte das eleições gerais), onde Javier Milei venceu com 56% dos votos sobre o peronista Sergio Massa, que obteve 44% dos votos.

No entanto, as projeções para a América Latina e o Caribe no último relatório do FMI sofreram ajustes em relação às estimativas de outubro pelo mesmo órgão. Nesse sentido, foi projetado um crescimento de 1,9% em 2024 para a região, com uma queda de 0,4 pontos percentuais em comparação com a estimativa de outubro. Isso se deve ao crescimento negativo da

Argentina no contexto de um ajuste significativo da política econômica para restabelecer a estabilidade macroeconômica. No entanto, o Fundo espera um crescimento de 1,7% para o Brasil em 2024. Enquanto para 2025, o FMI estimou uma expansão de 2,5% para a região, enquanto para a economia brasileira espera-se um crescimento de 1,9%.

No Chile, após um processo constitucional de quatro anos, a população decidiu rejeitar a última proposta de constituição, mantendo-se assim em vigor a aprovada em 1980, que desde então passou por várias reformas. Com isso, o Banco Central do Chile, em fevereiro de 2024, calculou que o PIB chileno encerraria em -0,2%, e que os intervalos de expansão seriam de 1,25% a 2,25%, e de 2% a 3% para 2024 e 2025, respectivamente, de acordo com seu Relatório



### 1,9%

da taxa de crescimento projetada para o PIB da América Latina e do Caribe em 2024



### 1,7%

É o crescimento esperado para a economia do Brasil em 2024.



### Entre 1,25% e 2,25%

é o intervalo de expansão que o Banco Central projeta para o Chile em 2024.

# Resultados Financeiros

## GRI 3-3

Em 31 de dezembro de 2023, a LATAM registrou um lucro líquido de MUSD 581.831, representando uma variação negativa de MUSD 757.379 em comparação com os USD 1.339.210.000 do ano anterior. Esse saldo positivo de 2022 é explicado por USD 1.680.934.000 correspondentes a impactos positivos não operacionais relacionados ao processo de reestruturação do Capítulo 11, então considerando isso, o valor comparável é de USD -341.724.000. Enquanto isso, a margem líquida do ano alcançou 4,9% em 2023, enquanto durante 2022 foi de 14,1%. Além disso, o resultado operacional ajustado para o exercício de 2023 é de USD 1.327.901.000, enquanto a margem operacional ajustada atinge 11,3%, 9,8 pontos percentuais acima da margem de 1,4% do exercício de 2022. Por sua vez, as receitas operacionais do exercício aumentaram 23,9% em relação ao mesmo período de 2022, atingindo USD 11.789.182.000. Isso se deve em grande parte a um aumento de 33,8% nas receitas de passageiros e a uma queda de 17,4% nas receitas de carga.

Em detalhe, as receitas de passageiros alcançaram USD 11.789.182.000 em comparação com os USD 7.636.429.000 em 31 de dezembro de 2022. Essa variação deve-se a um aumento de 23,1% na demanda e 8,6% nas yields em relação ao mesmo período do ano anterior. No entanto, o fator de ocupação também apresenta uma variação positiva de 1,8 pontos percentuais, atingindo 83,1% durante o exercício de 2023, explicado por um forte aumento na demanda.

Quanto às receitas de carga, estas alcançaram USD 1.425.393.000 em 31 de dezembro de 2023, ou seja, 17,4% a menos em relação a 2022, explicado pelo enfraquecimento das yields de carga devido à maior capacidade. Apesar disso, as receitas de carga aumentaram 33,9% em relação ao mesmo período de 2019.

O item de outras receitas registrou durante o ano um total de USD 148.641.000, representando uma diminuição de 3,7%, em linha com o obtido no ano anterior.

Por outro lado, os custos operacionais ajustados totalizam USD 1.425.393.000, um valor maior que o do exercício de 2022, explicado principalmente pelo aumento nas operações de passageiros e, em particular, pelas operações internacionais, onde registraram um crescimento de 36,2% em comparação com o ano de 2022.

**Os salários e benefícios** aumentaram USD 303.484.000 devido principalmente a mayores costos de tripulaciones, un aumento de 9,6% en la dotación promedio y compensaciones pagadas a los empleados durante el último trimestre de 2023.

**O combustível** aumentou 1,7%, equivalente a USD 64.715.000. Esse aumento corresponde principalmente a uma maior operação, registrando um aumento no consumo de galões de 17,5%, compensado por um preço menor sem cobertura de 13,6%.

**As comissões** para os agentes mostram um aumento de de USD 77.125.000, principalmente devido ao aumento das operações relacionadas às receitas de passageiros e ao aumento da operação em todos os seus segmentos, especialmente pelo crescimento do negócio internacional.

**A depreciação e amortização** aumentaram em USD 25.861.000, equivalente a 2,2%. Essa variação é explicada principalmente pelos custos de depreciação da manutenção devido a um maior número médio de frota durante o ano em comparação ao ano anterior.

**Os outros aluguéis e taxas de pouso** aumentaram USD 286.637.000, principalmente nos custos de taxas aeroportuárias e serviços de handling impactados pela recuperação da operação de todos os segmentos, tanto domésticos quanto internacionais.

**O serviço aos passageiros** apresenta maiores custos e se traduz em um aumento de 47,5% em relação a 2022, explicado por um crescimento significativo na demanda. De fato, o número de passageiros transportados aumentou 18,3%.

**O aluguel dos aviões** apresenta custos de USD 91.876.000 como consequência dos diferentes acordos alcançados pela LATAM.

É importante notar que o aluguel de aeronaves inclui os custos associados aos pagamentos de aluguel com base em horas de voo (PBH, em inglês) para os contratos que foram modificados, incorporando essa estrutura. Para esses contratos que incluem pagamentos variáveis com base em horas de voo (PBH) no início do período e, posteriormente, mudam para pagamentos fixos, foi reconhecido um ativo de direito de uso e um passivo de arrendamento para esses montantes na data da modificação do contrato. Esses montantes continuam a ser amortizados de forma linear durante o prazo do arrendamento a partir da data de modificação do contrato, mesmo que inicialmente tenham prazo de pagamentos variáveis. Portanto, como resultado da aplicação da política contábil de arrendamentos, o resultado do exercício inclui tanto a despesa de aluguel pelos pagamentos variáveis (Aluguel de Aeronaves) quanto a despesa decorrente da amortização do direito de uso incluído na linha de depreciação e juros do passivo de arrendamento.

**A manutenção** apresenta custos mais altos (aumento de USD 18.956.000), principalmente devido a um maior número médio de aeronaves em comparação com o ano anterior.

**Os outros custos** registram um aumento percentual de 18,9% devido a maiores custos nas variáveis de tripulação, marketing, vendas e sistemas de reservas.

Em termos gerais, as receitas financeiras totalizaram USD 125.356.000, que, comparados com os USD 1.052.295.000 de 2022, representam uma redução de 88,1%. Essa variação deve-se principalmente aos movimentos do processo de reestruturação do Capítulo 11, de 911,7 milhões de dólares.

Por outro lado, os custos financeiros diminuíram 25,9%, totalizando USD 698.231.000 em 31 de dezembro de 2023, principalmente explicados pela significativa redução da dívida da empresa em 40%, alcançada graças à saída do Capítulo 11.

As outras receitas/custos totalizaram USD 159.000 em 31 de dezembro de 2023. Por outro lado, os principais itens do balanço consolidado da TAM S.A. e suas subsidiárias, que geraram um lucro de MUSD 50.701.000 por diferenças de câmbio em 31 de dezembro de 2023, são os seguintes: outros passivos financeiros, que geraram um lucro de MUSD 26.871.000 decorrente de empréstimos e leasing financeiro para a aquisição de frota denominados em dólares; contas a receber e a pagar líquidas de empresas relacionadas, que registraram um lucro de MUSD 46.531; e contas a receber e a pagar líquidas de terceiros, que tiveram uma perda de MUSD 17.532.000. Vale ressaltar que outros itens de ativos e passivos líquidos geraram uma perda de MUSD 5.168.000.

Receitas totais de  
**USD 11,8 bilhões**

Margem operacional ajustada de  
**11,3%**

Lucro líquido de  
**USD 582 milhões**

VALOR ECONÔMICO GERADO E DISTRIBUÍDO<sup>1</sup> (USD MIL)

GRI 201-1

2023

<b>a) Valor econômico direto gerado<sup>1</sup></b> <b>(receitas, aplicações financeiras, venda de ativos)</b>	<b>11.914.538</b>
<b>b) Valor econômico distribuído</b>	<b>11.507.537</b>
Custos operacionais	9.036.619
Salários e benefícios dos colaboradores	1.583.337
Pagamento a fornecedores de capital (pagamento de juros a credores e distribuição de dividendos)	872.621
Pagamento do governo (impostos)	14.942
Investimentos na comunidade	18

**b) Valor econômico retido (a-b)** **407.001**

<sup>1</sup> Este indicador fornece uma visão geral de como uma organização gera valor para seus grupos de interesse.

## SNAPSHOT

## INDICADORES FINANCEIROS (USD MIL)

	2021	2022	2023
Receitas operacionais	5.111.346	9.516.807	11.789.182
Despesas operacionais ajustadas	-6.230.630	-9.381.941	-10.461.281
Resultado operacional ajustado	-964.284	134.866	1.327.894
Margem operacional ajustado	-18,90%	1,42%	11,26%
Lucro líquido/(Perda) neta <sup>1</sup>	-4.653.142	1.337.137	581.550
Margem líquida	N/S	14,07%	4,94%
EBITDAR Ajustado	201.110	1.314.379	2.533.274
Margem EBITDAR	3,90%	13,81%	21,49%
Caixa e equivalentes de caixa <sup>2</sup>			
/receitas de 12 meses anteriores	20,5%	24,3%	23,9%
Alavancagem <sup>3</sup>	N/S	4,0x	2,1x

N/S: Não Significativo.

<sup>1</sup> Lucro líquido antes de juros minoritários.

<sup>2</sup> Inclui a linha de crédito rotativo.

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



**MAIS INFORMAÇÕES**  
Fatores de risco (página 142).



# Plano de investimento

## NCG 461: 4.3 Planos de investimento

Os gastos de capital estão relacionados com a aquisição de aeronaves, manutenção de CAPEX, reposição de peças, CAPEX relacionado com tecnologias da informação, projetos de frota como renovações de cabine, conversões de aeronaves de carga e outros projetos estratégicos específicos.

Nessa linha, os gastos de capital do grupo LATAM são registrados nas demonstrações de fluxo de caixa através das seguintes linhas: Compra de Propriedades, Planta e Equipamentos, Compra de Ativos Intangíveis e parcialmente em Pagamentos a Fornecedores pelo Fornecimento de Bens e Serviços (Ativações de Manutenção Arrendada).

### DESPESAS DE CAPITAL HISTÓRICAS Em 31 de dezembro de 2023

(USD MILHÕES)

	2021	2022	2021
Compras de Propriedades, Planta e Equipamentos	(597,1)	(780,5)	(795,8)
Compras de Ativos Intangíveis	(88,5)	(50,1)	(68,1)
Ativações de Manutenção Arrendadas	(163,7)	(149,1)	(294,5)

Por outro lado, a tabela abaixo indica os gastos de capital estimados do grupo LATAM para os anos de 2024, 2025 e 2026, os quais estão sujeitos a alterações e podem diferir dos gastos de capital reais. Além disso, os pagamentos antecipados à entrega (PDPs, em inglês) e o CAPEX não relacionado à frota representam desembolsos de caixa estimados para a empresa que serão registrados no fluxo de caixa líquido de (utilizado em) atividades de investimento em Propriedades, Planta e Equipamentos, e Aquisições de Ativos Intangíveis, assim como no fluxo de caixa líquido de atividades operacionais no caso de manutenção relacionada a arrendamentos operacionais.

### DESPESAS DE CAPITAL ESTIMADAS POR ANO Em 31 de dezembro de 2023

(USD MILHÕES)

	2024	2025	2026
Pré-pagos (PDPs) <sup>1</sup>	(91)	(20)	(322)
CAPEX no-frota <sup>2</sup>	(1.402)	(1.182)	(1.196)

<sup>1</sup> Pagamento antecipado feitos pelo grupo LATAM ou receitas recebidas pelo grupo LATAM após a entrega da aeronave.

<sup>2</sup> Inclui estimativas de despesas de capital em motores e peças de reposição, manutenção da frota, projetos e outros, além de compras de ativos intangíveis

Entretanto, os compromissos de frota, como o preço de compra dos fabricantes e o valor presente dos compromissos de frota dos arrendadores que serão recebidos de acordo com os contratos de arrendamento operacional, conforme as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS 16, em inglês), são apresentados na tabela abaixo:

### ESTIMATIVAS POR ANO Em 31 de dezembro de 2023

(USD MILHÕES)

	2024	2025	2026
Compromissos de frota <sup>1</sup>	(511)	(1.209)	(757)

<sup>1</sup> Inclui todas as entregas comprometidas (de fabricantes y arrendadores) com estimativas sobre as datas atuais de entrega programadas.

Cabe ressaltar que, de forma geral, o grupo LATAM avalia alternativas de financiamento para cumprir com seus compromissos de frota e, portanto, os montantes apresentados não necessariamente indicam uma saída de caixa e dependendo do tipo de contrato de arrendamento (operacional ou financeiro), as Demonstrações de Fluxo de Caixa registrará a entrega da frota de forma diferente: para os arrendamentos financeiros, a saída de caixa será registrada no Fluxo de Caixa Líquido das atividades de investimento com base no preço de compra da aeronave.

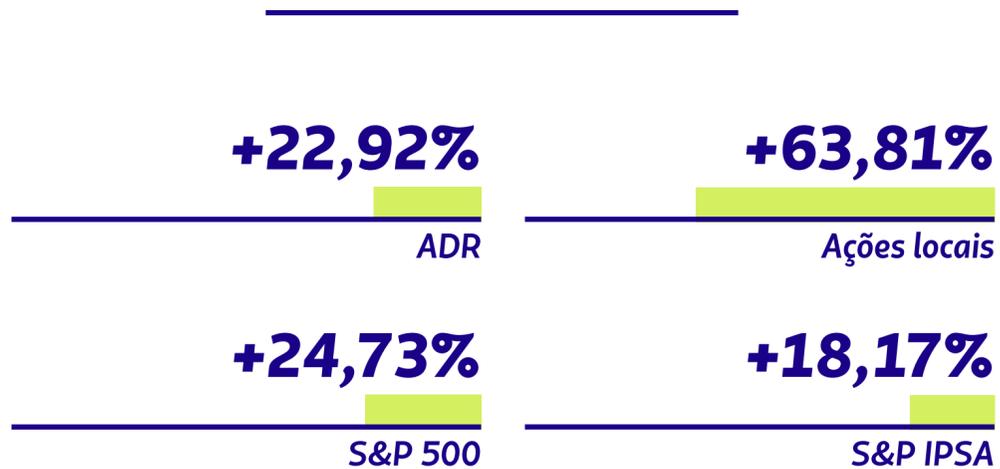
No entanto, as aeronaves que chegam sob arrendamento não representam uma saída de caixa no momento da sua chegada, mas sim o reconhecimento de um ativo pelo direito de uso e uma obrigação de arrendamento, e portanto, não serão registradas nas Demonstrações de Fluxo de Caixa, de acordo com as IFRS.

# Informações sobre ações

**NCG 461: 2.3.4 AÇÕES, SUAS CARACTERÍSTICAS E DIREITOS**

A LATAM Airlines Group S.A. é uma sociedade anônima aberta registrada na Comissão para o Mercado Financeiro (CMF) sob o número 306, cujas ações são negociadas no Chile na Bolsa de Comércio de Santiago (BCS) e na Bolsa Eletrônica do Chile - Bolsa de Valores (BEC). Após a adesão ao Capítulo 11, o programa American Depositary Receipts (ADR) não é mais cotado na Bolsa de Valores de Nova York (NYSE), mas é negociado nos Estados Unidos no mercado Over-the-Counter (OTC).

**RENDIMENTO ANUAL**



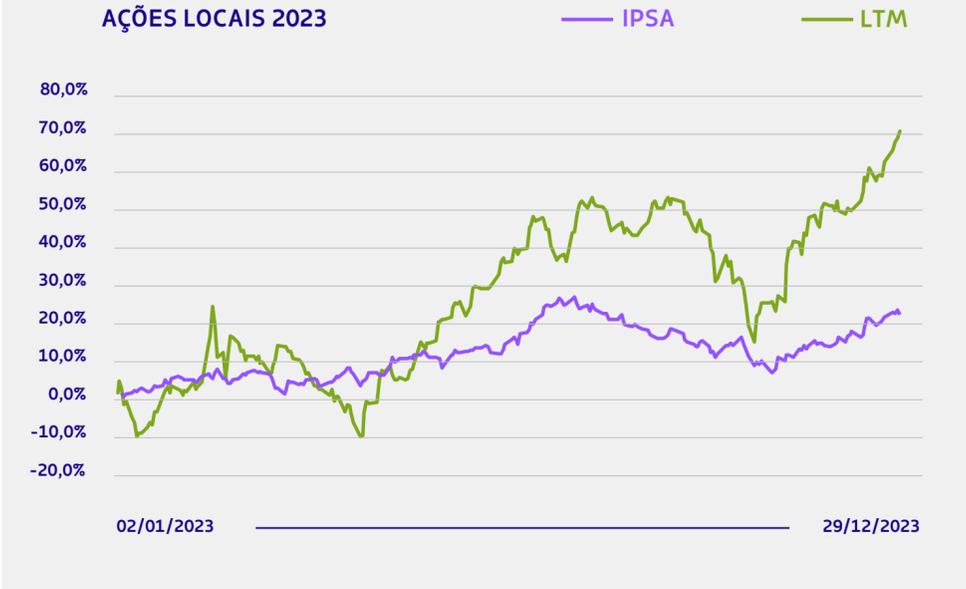
**VOLUMES NEGOCIADOS POR TRIMESTRE - AÇÕES LOCAIS (BOLSA DE VALORES DE SANTIAGO)**

2023	Nº de ações negociadas (milhões)	Preço médio (CLP)	Valor total (milhões CLP)
Primeiro trimestre	20.210	5,90	118.124
Segundo trimestre	35.920	6,24	224.141
Terceiro trimestre	55.150	8,15	449.473
Cuarto trimestre	61.900	7,99	494.581

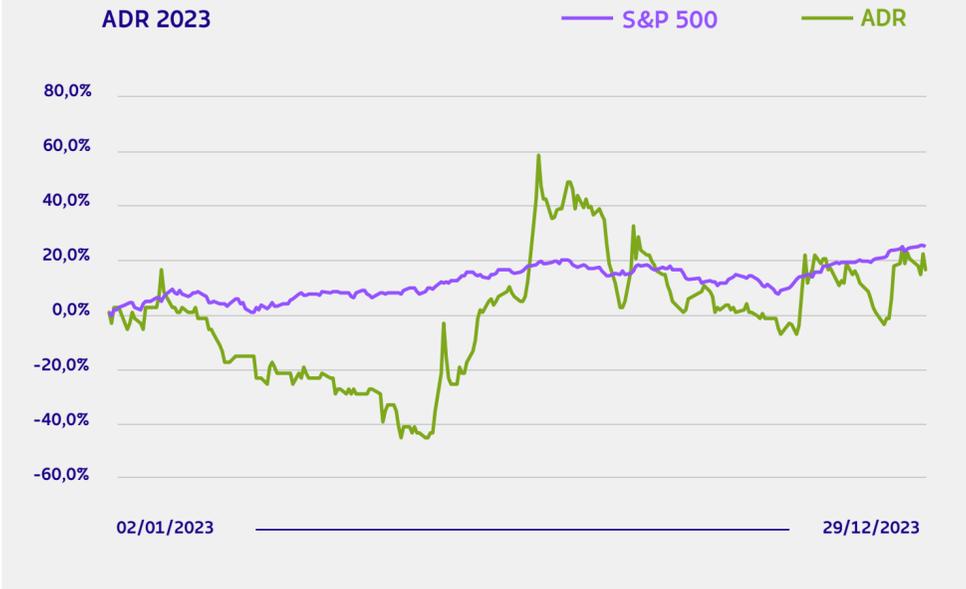
**VOLUMES NEGOCIADOS POR TRIMESTRE - ADR**

2023	Nº de ações negociadas	Preço médio (USD)	Valor total (milhões USD)
Primeiro trimestre	6.967.870	0,4691	3,27
Segundo trimestre	9.228.850	0,3814	3,52
Terceiro trimestre	11.697.850	0,6197	7,25
Cuarto trimestre	6.812.404	0,5473	3,73

**AÇÕES LOCAIS 2023**



**ADR 2023**



# 06

## Segurança

Neste capítulo

65 | Prioridade nº 1



# Prioridade

## nº 1

**NCG 461: 8.2 INDICADORES DE SUSTENTABILIDADE POR INDÚSTRIA**

**GRI 3-3 Y 403-1**

**SASB TR-AL-540A.1**

Para o grupo LATAM, a segurança de seus colaboradores, clientes e das comunidades onde opera é fundamental e a prioridade número um. Nesse sentido, baseia sua atuação na **Política de Segurança, Qualidade, Saúde e Meio Ambiente**, a qual estabelece os mais altos padrões para resguardar a segurança como um valor inegociável para o grupo LATAM. Este documento segue os parâmetros estabelecidos pela Organização Internacional de Aviação Civil (OACI) e impulsiona o desenvolvimento do Sistema de Gestão de Segurança da organização para identificação, prevenção e mitigação de riscos.

A cultura de segurança do grupo concentra-se na participação ativa das equipes, na melhoria contínua dos processos e no monitoramento constante do desempenho, com o objetivo de aprimorar regularmente os indicadores de segurança. Além de aplicar rigorosamente os procedimentos operacionais estabelecidos pelas autoridades, fabricantes e pela empresa como operador aéreo, o grupo LATAM busca superar seus próprios padrões. Por isso, cada vez mais se apoia na tecnologia e nos dados fornecidos por seus sistemas para tomada de decisões, colabora com organizações internacionais e nacionais, assim como com entidades presididas por autoridades, com o objetivo de desenvolver as melhores práticas que permitam mitigar riscos e promover uma operação segura..

### SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO DE SEGURANÇA (SMS)

**(SASB TR-AL-540A.1)**

O Sistema Integrado de Gestão de Segurança (SMS) do grupo LATAM considera as áreas de saúde, segurança e meio ambiente (HSE, em inglês) e o Plano de

Resposta a Emergências, atendendo às exigências e orientações do Anexo 19 da OACI e das regulamentações exigidas nos diversos países onde as subsidiárias do grupo estão sediadas.

Nessa linha, o SMS reúne ferramentas e programas que permitem à LATAM agir proativamente, monitorar seu desempenho, identificar situações de risco e reagir rapidamente para minimizá-las. De fato, as ações são direcionadas pela matriz de fatores de risco e grau de criticidade, a qual é periodicamente atualizada com dados de análises internas e de eventos relacionados à aviação em nível mundial.

Além das informações internas que facilitam a priorização de possíveis riscos, o grupo LATAM revisa anualmente os riscos destacados no Relatório Anual de Segurança da IATA e publica em seu site os detalhes das medidas de mitigação para cada um. Adicionalmente, divulga sua participação em organismos presididos por autoridades e organizações nacionais e internacionais vinculadas à aviação comercial, com foco na segurança do setor.

### Resultados SMS 2023

Foram identificados 25.801 riscos e situações perigosas pelo SMS.

90% dessas situações foram mitigadas por meio de investigações ou algum tipo de auditoria.

*\*Os riscos e as situações perigosas são definidos de forma geral como qualquer condição existente ou potencial que possa levar a um acidente ou incidente. Para os casos do percentual que ainda não foram mitigados, já foi atribuído um nível de gestão e serão gerenciados em 2024, conforme o estabelecido pelos procedimentos internos.*

Também, como parte do sistema integrado, o grupo LATAM realiza uma série de auditorias periódicas, que permitem melhorar seus processos internos, bem como encontrar novas oportunidades em questões de segurança. Estas são divididas em três tipos:

- **1. Auditorias internas periódicas:** Estas são realizadas pela equipe da LATAM e avaliam a maturidade dos processos operacionais implementados nas áreas de Aeroportos e Manutenção.
- **2. Auditorias internas orientadas pelas diretrizes da Auditoria de Segurança Operacional da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA):** Tem como objetivo garantir o cumprimento das regulamentações locais e que todas as áreas operacionais atendam aos mais altos parâmetros de segurança da indústria.
- **3. Auditorias de recertificação da IOSA:** A equipe de auditores da IATA realiza a verificação do cumprimento dos padrões IOSA em todas as subsidiárias desde 2007. Este processo é realizado a cada dois anos e a edição mais recente ocorreu em 2023. O resultado deste processo fornece à LATAM oportunidades de melhoria para todos os seus processos de segurança..

*O SMS reúne ferramentas e programas que permitem ao grupo LATAM agir de forma proativa, monitorar seu desempenho, identificar situações de risco e reagir rapidamente para minimizá-las.*



## ANALYTICS E USO AVANÇADO DE DADOS

*A LATAM tem sido pioneira no setor aéreo ao utilizar os dados provenientes de sua operação para desenvolver planos de ação e melhorias contínuas na segurança operacional.*

### Projeto safety II

Desde 2020, o grupo LATAM tem desenvolvido o projeto Safety II, o qual gera informações valiosas sobre os voos e permite analisar diversas variáveis com potencial de afetar o desempenho operacional, como dados meteorológicos, relatórios de manutenção e níveis de alerta da tripulação de voo, entre outros.

Em 2023, o crescimento deste projeto impulsionou a criação da Área Safety Data na companhia, com o objetivo de respaldar todas as decisões da direção de segurança operacional. Além disso, melhorou-se a qualidade dos dados obtidos de diversas fontes, bem como sua disponibilidade. Por exemplo, foram envolvidas as áreas de Fator Humano e Despacho, o que permitiu ampliar a coleta de dados de diversas fontes e aumentar as possibilidades de correlação. Isso, por sua vez, abre a oportunidade para adicionar novas equipes à vice-presidência de Segurança.

Outro avanço relevante foi a elaboração de um novo indicador (Safety Performance Index, ou SPI II), o qual permite visualizar os matizes do desempenho em todas as fases do voo. Todos esses avanços fortaleceram a capacidade de gerar correlações, identificar tendên-

cias e realizar outros exercícios de validação com o objetivo de detectar pontos fortes e oportunidades de melhoria na operação.

## MONITORAMENTO DE DADOS

### Processos de despacho da aeronave

Após realizar um diagnóstico dos processos de embarque de passageiros em 2022, que permitiu mapear os riscos associados ao despacho da aeronave, o grupo continuou fortalecendo esses processos. Em 2023, foi implementado um sistema de monitoramento automatizado para coletar dados reais de possíveis eventos de segurança (Safety Performance Index, ou SPI) que anteriormente não estavam disponíveis.

Através de uma série de melhorias coordenadas com as Operações de Aeroporto no processo de embarque, foi possível reduzir os eventos de possíveis riscos para a segurança em mais de 90% por mês, indicando uma tendência de queda considerável. Isso se traduz em uma melhoria no controle do processo de embarque, refletindo o sucesso das intervenções e melhorias implementadas durante o ano.

### Voos

A LATAM possui o programa de Garantia de Qualidade de Operações de Voo (FOQA, em inglês), projetado para monitorar dados de voo. Este sistema informático permite comparar os parâmetros de voo reais com os procedimentos operacionais padrão (SOP, em inglês), pois captura informações de cada voo, processa automaticamente os dados e identifica desvios nas operações, facilitando a análise operacional de nossos procedimentos e gestão de processos de manutenção preventiva.

O FOQA é um componente-chave no Sistema de Gestão de Segurança, sendo essencial para detectar

e identificar infrações à segurança. Graças a este programa, em 2023, foi possível monitorar mais de 96% dos voos, fornecendo informações valiosas para mitigar riscos e prevenir futuras reincidências de casos.

Além disso, o FOQA fornece informações segmentadas por piloto, as quais são tratadas com total confidencialidade. Esses dados são hospedados em um aplicativo chamado Pilot LATAM, um aplicativo móvel desenhado especificamente para os pilotos do Grupo LATAM Airlines, que funciona como uma ferramenta de informação operacional completa e permite que as tripulações visualizem detalhes de seu desempenho, comparem-no com a média da frota e acessem incidentes identificados durante os voos.

## BEM-ESTAR

### GRI 403-7

Ao mesmo tempo que o grupo LATAM se preocupa com a segurança de todos os seus funcionários, está ciente de que são eles os principais agentes para tornar suas operações cada vez mais seguras. Dessa forma, o grupo investe permanentemente na conscientização e no comprometimento de todas as suas equipes e busca reforçar a cultura de segurança por meio de treinamentos e iniciativas de engajamento e comunicação.

Por meio de campanhas internas, o grupo LATAM busca conscientizar suas equipes sobre a importância do comportamento seguro. Além disso, implementou uma plataforma online que coleta notificações de incidentes e desvios. Essas informações valiosas são utilizadas para mapear riscos e gerar planos de melhoria para a constante evolução em direção a práticas mais seguras.

### Projeto Microlearning

Em 2023, foram implementados com sucesso quatro cursos do Projeto Microlearning, complementares ao processo de ativação dos gate-keepers (pilotos responsáveis pela análise dos dados de voo). Esses cursos foram projetados para fortalecer habilidades-chave dos pilotos em eventos operacionais. Baseados na metodologia PBL (Problem-Based Learning), esses cursos elevaram a consciência situacional de 128 pilotos, marcando um marco significativo na melhoria da segurança e eficácia operacional.

### Programa de Fatores Humanos

Durante este ano, foi lançado um Manual de Fatores Humanos que estabelece um quadro teórico para aplicação em ambientes educacionais e de trabalho. Além disso, os treinamentos online sobre fadiga e prevenção de substâncias psicoativas foram atualizados, reafirmando o compromisso com um ambiente de trabalho seguro e saudável.

Isso se soma ao programa “Piloto de Apoio entre Pares”, que reúne pilotos voluntários em todas as subsidiárias para elaborar indicadores relacionados ao bem-estar psicológico dessa função, e “SeguraMente”, que oferece consultas médicas e acompanhamento psicológico em apoio aos pilotos.

### PASAGEIROS DISRUPTIVOS

#### GRI 403-7

Nos últimos três anos, as interrupções no grupo LATAM estiveram principalmente ligadas aos protocolos da pandemia de COVID-19. Em 2023, com a recuperação operacional, o consumo de álcool detectado em nossos passageiros tornou-se o principal desencadeador de comportamentos disruptivos. Em resposta a isso, os cursos e treinamentos para o pessoal de aeroportos foram atualizados e aprimorados, com o objetivo de identificar, antes do embarque, passageiros em estado alterado.

Cada mês, as estatísticas de passageiros disruptivos são

apresentadas aos conselhos de administração e às mais altas instâncias de tomada de decisões, com o propósito de revisar essas situações e tomar medidas pertinentes.

Além disso, o grupo LATAM possui um Procedimento de Assédio ou Importunação Sexual, o qual é ativado diante de agressões desse tipo contra seu pessoal, garantindo cuidados com seu bem-estar físico e emocional durante eventos dessa natureza e fornecendo acompanhamento profissional posteriormente

Além disso, é realizada uma análise detalhada da causa raiz e das causas contribuintes em cada situação, buscando promover a melhoria contínua em qualquer processo que possa ter influenciado, mesmo minimamente, esses comportamentos dentro da operação do grupo LATAM.

Embora essa problemática seja comum na indústria e as estatísticas da LATAM reflitam de maneira semelhante o que ocorre a nível setorial, a organização continua trabalhando para impulsionar medidas em conjunto com as autoridades para garantir um marco regulatório que estabeleça consequências para os passageiros disruptivos e que proteja a companhia no caso de decidir não transportar um passageiro considerado perigoso.

### MELHORIA CONTÍNUA: ASSISTÊNCIA TÉCNICA

Em 2023, a operação de passageiros da afiliada do grupo no Chile colaborou com o Boeing Flight Operations Support Program (FOSP) para receber consultoria técnica sobre segurança em operações de voo e treinamento, além de melhorar as comunicações. Além disso, a empresa participou do Global Regional Airbus Safety Program (GRASP) da Airbus, que avaliou e fortaleceu o Sistema de Gestão de Segurança (SMS) e o Sistema de Gestão da Qualidade (SGC). A avaliação incluiu pesquisas com executivos, participação em reuniões do Comitê de Segurança, revisão de processos no Brasil, Chile, com foco em transporte de passageiros, e nos Estados Unidos, para carga, além de entrevistas com líderes de todas as áreas. O relatório final do GRASP forneceu observações valiosas para otimizar nosso SMS, com o objetivo de implementar melhorias identificadas em 2024.





## SEGURANÇA AEROPORTUÁRIA

Quando se trata de segurança aeroportuária, a LATAM trabalha alinhada tanto com os padrões nacionais quanto internacionais e investe continuamente na melhoria dos processos para garantir que os passageiros e a carga que transporta cheguem com segurança aos seus destinos.



### Sistema de Gestão de Segurança (SeMS)

Durante 2023, a LATAM implementou o padrão internacional Sistema de Gestão de Segurança (SeMS), com o objetivo de continuar fortalecendo a estrutura dos pilares que permitem abordar e manter a segurança aeroportuária e das instalações. Esta conquista se aplicou a todas as operações do grupo LATAM, considerando tanto passageiros quanto colaboradores, e busca ajudar a garantir a continuidade operacional e a proteção das operações contra possíveis ameaças e riscos, com os mais altos níveis de segurança.

Este sistema incorpora procedimentos de investigação de situações indesejadas que se aplicam a todo o grupo LATAM para identificar as causas dos eventos, de modo que medidas de melhoria sejam implementadas para prevenir a ocorrência de novos casos.

A participação do pessoal e uma cultura organizacional em torno da segurança são cruciais para os objetivos do SeMS, então a equipe de Segurança define avaliar e validar todo o conteúdo gerenciado pela Academia de Formação Corporativa da LATAM, com foco em saúde e segurança ocupacional. Além disso, eles participam na definição do conteúdo das sessões informativas de segurança para as equipes operacionais e frequentemente fazem parte ativa dessas sessões de comunicação.



### Inspeções

A LATAM realiza inspeções de segurança por meio de um plano de trabalho que abrange os diferentes processos aeroportuários, considerando infraestrutura, equipamentos móveis, escadas, sistemas de trabalho em altura e todas as condições ou atividades que representem um risco crítico, com o objetivo de mitigar seus riscos e o impacto nas pessoas e na operação, tanto pela segurança dos passageiros (de acordo com a regulamentação aeronáutica) quanto pela dos colaboradores. Além disso, busca-se cumprir integralmente tanto a norma internacional quanto nacional, bem como a política interna, para identificar imediatamente qualquer lacuna nos processos que possa existir e que exponha a algum evento de interferência ilícita, razão pela qual é estabelecido um monitoramento permanente da forma como cada uma das tarefas relacionadas ao controle de acesso às aeronaves, armazéns de carga e instalações é realizada, com especial ênfase em áreas restritas.



## PLANO DE RESPOSTA A EMERGÊNCIAS

A LATAM possui um Plano de Resposta a Emergências, que determina quais recursos e pessoas devem ser ativados em caso de uma emergência aérea, ou seja, em incidentes ou acidentes que resultem em danos materiais ou às pessoas. Este plano tem como objetivo apoiar as pessoas afetadas e seus familiares, desempenhando um papel facilitador com as autoridades aeronáuticas nas investigações e mantendo a comunicação com os diferentes grupos de interesse para garantir a continuidade da operação. Além disso, este Plano estabelece as bases da organização para outros tipos de emergências que afetem seriamente as operações, como Desastres Naturais, Pandemias, Greves ou Contingências Severas.

Atualmente, existem Comitês de Emergência em cada uma das filiais do grupo LATAM Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Peru e Paraguai, além de cidades onde a LATAM possui pessoal, como Miami, Buenos Aires e Madrid. Os comitês participam de grupos de trabalho, onde interagem com especialistas de diferentes áreas, além de voluntários que poderiam apoiar no caso de existirem pessoas afetadas.

A cada ano, esses Comitês de Emergência são treinados e são realizados simulados de emergência periodicamente para garantir a resposta adequada de cada área caso ocorra alguma situação desse tipo. Um importante evento de capacitação foi a Semana de Segurança realizada em 2023, que incluiu sessões de treinamento focadas na resposta a emergências para todas as filiais, além da ativação dos comitês do Equador e do Chile. Nesse sentido, durante 2023, os treinamentos presenciais e online superaram três mil funcionários.

Além disso, ao longo do ano foram realizados oito exercícios de simulação, com ativação de um ou mais comitês simultaneamente, com o objetivo de preparar as equipes e sistemas para possíveis ocorrências da maneira mais eficiente possível.

## INCIDENTES DE SEGURANÇA

### SASB TR-AL-540A.2

Em 2023, não foram registrados acidentes aéreos nas operações do Grupo LATAM. Durante o período, ocorreu um incidente que ativou o Plano de Resposta a Emergências devido a um evento de cruzamento de pistas de pouso, ocorrido em Florianópolis no dia 12 de julho. A situação foi resolvida sem problemas, após o envolvimento dos comitês do Chile e do Brasil, que forneceram todo o apoio necessário para o desembarque adequado de todos os tripulantes e passageiros. Além disso, posteriormente, foi realizada a análise pertinente para identificar as razões operacionais e fortalecer as estruturas de segurança.

As equipes da LATAM mantêm ativos os sistemas de gestão de segurança, monitorando cada evento em busca de oportunidades de melhoria nos processos e supervisionando os indicadores de segurança para manter níveis aceitáveis e buscar melhorias constantes. Como resultado, alcançamos melhores níveis de segurança, refletidos na ausência de eventos significativos.

## SNAPSHOT

	2020	2021	2022	2023
<b>Gestão de acidentes e segurança</b>				
<b>NCG 461: 8.2 INDICADORES DE SUSTENTABILIDADE</b>				
Acidentes de aviação <sup>1</sup>	1	0	2	0
<b>SASB TR-AL-540A.2</b>				
Medidas governamentais para implementação de regulamentos de segurança da aviação <sup>2</sup>	N/D	N/D	0	1
<b>SASB TR-AL-540A.3</b>				
<b>Resposta a emergências</b>				
Membros da equipe de emergência	2.814	2.240	N/D	573
Pessoas treinadas em procedimentos	746	3.400	3.500	3.549

N/D: Não disponível.

<sup>1</sup> Em 2020: Acidentes com a tripulação. Em 2022: Acidentes com a tripulação em pista devido a colisão com carro de bombeiros e pousos de emergência devido a más condições climáticas.

<sup>2</sup> O indicador começou a ser medido desta maneira em 2022, por isso que a informação de anos anteriores não está disponível

# 07 *Compromisso com a sustentabilidade*

## Neste capítulo

**71** | Objetivos e resultados

**72** | Estratégia de sustentabilidade

**73** | Gestão ambiental

**77** | Mudança climática

**84** | Economia circular

**88** | Valor compartilhado

# Objetivos e resultados



Durante anos, o grupo LATAM tem buscado colaborar com o desenvolvimento sustentável na América do Sul, e em 2021 decidiu elevar a prioridade desta missão colocando-a no centro de suas decisões. O grupo traçou um caminho para as próximas três décadas, marcando um marco em sua história. Assim nasceu sua Estratégia de Sustentabilidade, como resultado de uma reflexão profunda e abrangente das organizações do grupo LATAM, juntamente com o diálogo aberto e comprometido com seus diversos grupos de interesse.

Esta estratégia é baseada em quatro pilares que buscam impactar positivamente os grupos de interesse com os quais o grupo LATAM interage: Gestão Ambiental, Mudanças Climáticas, Economia Circular e Valor Compartilhado. Em conjunto, esses pilares fortalecem o papel do grupo como parte dos atores que buscam contribuir para a solução dos desafios sociais, ambientais e de crescimento econômico enfrentados pela sociedade atual. É com isso que seu nome é estabelecido: “Um destino necessário”.

Em cada pilar que compõe a estratégia do grupo LATAM, foram definidos compromissos, assim como metas desafiadoras e rastreáveis, que contribuem para os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas (ONU). Todas as iniciativas que fazem parte da estratégia buscam contribuir em particular para os seguintes: ODS 3 Saúde e Bem-Estar; ODS 5 Igualdade de Gênero; ODS 8 Trabalho Decente e Crescimento Econômico; ODS 9 Indústria, Inovação e Infraestrutura; ODS 12 Produção e Consumo Responsáveis; ODS 13 Ação Climática; ODS 15 Vida Terrestre; e ODS 17 Parcerias para alcançar os Objetivos.

# Estratégia de sustentabilidade

NCG 461: 8.2 INDICADORES DE SUSTENTABILIDADE PELA INDÚSTRIA

SASB TR-AL-110A.2

GRI 305-5



## GESTÃO AMBIENTAL

### COMPROMISSO

- Manter e melhorar continuamente o Sistema de Gestão Ambiental em todas as nossas operações conforme o padrão IEnvA da IATA.

### METAS DE 2023

- Fortalecimento dos programas de Gestão Ambiental.
- Articulação de fornecedores críticos para apoiá-los em seus esforços para melhorar seu desempenho em Gestão Ambiental.

### PROGRESSO EM 2023

- Estabelecimento de programas estratégicos de Gestão Ambiental para a mitigação e/ou gestão dos impactos ambientais e articulação gradual de fornecedores críticos.

### ESTADO DO COMPROMISSO

- Implementação de planos de gestão ambiental.



## MUDANÇAS CLIMÁTICAS

### COMPROMISSO

- Alcançar um crescimento neutro em carbono zero em emissões diretas (escopo 1) com base no ano de 2019.
- Reduzir e/ou compensar o equivalente a 50% das emissões domésticas de gases de efeito estufa (GEE) até 2030, com base em 2019.
- Alcançar emissões líquidas zero até 2050.

### METAS DE 2023

- Reduzir e compensar 780.806 emissões de GEE<sup>1</sup>, incluindo os programas de compensação com clientes.
- Avançar na consolidação de um portfólio de projetos de conservação em áreas estratégicas da região.

### PROGRESSO EM 2023

- 850.932 emissões de GEE<sup>1</sup> gerenciadas (13% por melhorias operacionais, ou seja, redução de emissões e 87% por apoio à conservação de ecossistemas estratégicos, principalmente na região da Orinoquia colombiana, ou seja, compensação). Além disso, através do programa de compensação da LATAM, os clientes compensaram um total de 66.419 emissões de GEE<sup>1</sup>.

### ESTADO DO COMPROMISSO

- Em conjunto, a redução das emissões de GEE<sup>2</sup>, as compensações realizadas e as efetuadas pelos clientes no âmbito do programa de compensação da LATAM, equivalem a 850.932 emissões de GEE<sup>1</sup>, representando 15,9% das emissões domésticas<sup>2</sup>.



## ECONOMIA CIRCULAR

### COMPROMISSO

- Eliminar os plásticos de uso<sup>3</sup> único na operação até 2023.
- Buscar alcançar zero resíduos em aterros sanitários até 2027.

### METAS DE 2023

- Reduzir em 100% os plásticos de uso<sup>3</sup> único na operação.
- Avançar com o sistema de gestão de resíduos de forma transversal.

### PROGRESSO EM 2023

- Eliminação de 96% dos plásticos de uso<sup>3</sup> único na operação.
- Implementação do sistema nas principais bases.

### ESTADO DO COMPROMISSO

- Foi alcançado 96% da meta de redução dos plásticos de uso<sup>1</sup> único. Os 4% restantes correspondem a um grupo de elementos que não puderam ser substituídos ou eliminados por razões legais, de segurança, sanitárias, operacionais ou por falta de opções de substituição disponíveis no mercado.
- Nova infraestrutura e indicadores de acompanhamento da gestão de resíduos foram incorporados nas principais bases do Brasil, Chile, Peru, Colômbia, Equador e Estados Unidos.



## VALOR COMPARTILHADO

### COMPROMISSO

Garantir a conectividade, capacidade e velocidade das operações de passageiros e carga para o benefício das comunidades na América do Sul sob três frentes de ação:

- Saúde;
- Meio Ambiente;
- Catástrofes naturais.

### METAS DE 2023

- Fortalecer a rede de parcerias estratégicas do programa Avião Solidário.

### PROGRESSO EM 2023

- 43 parcerias com organizações, fundações e entidades governamentais em cinco países.
- Mais de 4.500 pessoas transportadas gratuitamente, equivalente a 26 aviões A320 lotados.
- 485 toneladas transportadas gratuitamente em prol de causas sociais e ambientais, o que equivale a 10 aviões completos, modelo B767F.

### ESTADO DO COMPROMISSO

- O programa Avião Solidário foi fortalecido por meio da cocriação com as parcerias.
- Também foi iniciado o projeto para desenvolver um sistema de medição de impacto social e ambiental do programa.

<sup>1</sup> Toneladas de CO<sub>2</sub>.

<sup>2</sup> Emissões domésticas consideram as emissões do escopo 1, associadas ao consumo de combustível de todos os voos de passageiros e carga.

<sup>3</sup> Mais informações:

<https://www.latamairlines.com/cl/es/sostenibilidad/economia-circular>





# Gestão ambiental

A LATAM orienta seu Sistema de Gestão Ambiental pela Política de Segurança, Qualidade, Saúde e Meio Ambiente, que estabelece o compromisso do grupo em zelar pela proteção ambiental, prevenção da contaminação e aplicação das melhores práticas da indústria para alcançar esse fim. Além disso, este documento, aprovado pela alta direção da LATAM, é revisado pelo menos uma vez por ano e está disponível publicamente para conhecimento das partes interessadas.

Em conformidade com sua política, o grupo LATAM aplica um Sistema de Gestão Ambiental em suas operações no Chile, Colômbia, Peru, Equador, Brasil e Estados Unidos de classe mundial, transparente, auditável e certificado. As principais referências e certificações aplicadas pelo grupo LATAM são o padrão IATA Environmental Assessment (IEnvA) da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA), bem como o padrão ISO 14.001.

O primeiro, presente no Brasil, Chile, Colômbia, Equador e Peru, consiste em um programa voluntário de avaliação ambiental, projetado em duas etapas:

- A Etapa 1 considera o comprometimento da alta direção e o mapeamento dos requisitos legais ambientais relevantes e dos aspectos e impactos ambientais das atividades.

- A Etapa 2 inclui a definição de metas, implementação de programas e controles operacionais, auditorias e treinamento das equipes.

Desde o ano de 2022, a LATAM e suas subsidiárias mencionadas possuem a certificação IEnvA - Etapa 2, que inclui processos-chave do negócio definidos como Core e Core+ (MRO), os quais correspondem a atividades administrativas, operações de voo, bem como revisão, manutenção e reparação de aeronaves.

Além disso, na busca contínua do grupo LATAM por integrar as melhores práticas ambientais do setor aéreo, a equipe manteve a certificação de seu Sistema de Gestão Ambiental na filial dos Estados Unidos, de acordo com as normas ISO 14.001, que abrangem os serviços de transporte aéreo de carga e manutenção de suas aeronaves, incluindo ORG (atividades corporativas e administrativas); GRH (atividades terrestres); MNT (atividades de manutenção); CGO (atividades de carga e armazém); e SEC (atividades de segurança, proteção e meio ambiente).

Além disso, durante este período, trabalhou-se na atualização da estrutura de governança para a gestão ambiental do grupo, criando a Subgerência de Gestão Ambiental, que faz parte da Gerência de Sustentabilidade, dentro da Direção de Assuntos Corporativos e Sustentabilidade.

Apesar desses avanços, em 2024, um dos grandes desafios em termos de gestão ambiental para a LATAM será continuar fortalecendo os programas em suas subsidiárias e a articulação de seus fornecedores críticos, a fim de apoiá-los em seus esforços para incorporar as melhores práticas a nível mundial.

**Brasil, Chile, Colômbia, Equador e Peru contam com a certificação IEnvA-Etapa 2.**



## CONFORMIDADE AMBIENTAL

### NGC 461: 8.1.3 CUMPRIMENTO LEGAL E NORMATIVO - MEIO AMBIENTE

O Sistema de Gestão Ambiental da LATAM segue um processo contínuo para identificar e avaliar o cumprimento ambiental dos requisitos legais aplicáveis em suas diferentes subsidiárias, seguindo as diretrizes propostas pelo Programa de Avaliação Ambiental da IATA (IEnvA).

Como parte desse procedimento, a organização desenvolveu um procedimento de identificação e avaliação de requisitos legais, com o objetivo de identificar os requisitos legais aplicáveis em questões ambientais por país em uma matriz, abrangendo componentes como uso de água, energia, gestão de resíduos, emissões atmosféricas e contingências ambientais.

Nesta matriz, é registrada a aplicabilidade dos requisitos nos diferentes processos, os passos para o cumprimento, os responsáveis pela implementação, bem como uma lista de evidências para verificar o cumprimento, entre outros detalhes que facilitam sua gestão.

Quanto aos prazos de cumprimento, estes estão sujeitos aos indicados nas normas aplicáveis, e dentro do sistema de Gestão Ambiental, há um banco de dados ambientais, onde são estabelecidos os planos de cumprimento e os prazos estabelecidos para estes.

Além disso, para garantir que os padrões de IEnvA e da ISO 14.001 permaneçam atualizados e em constante melhoria, a LATAM realiza inspeções anuais em suas instalações por país, juntamente com exercícios simulados para enfrentar emergências ambientais.



Esses procedimentos permitem verificar se os treinamentos práticos recebidos pela equipe são implementados de acordo com os protocolos estabelecidos, com o objetivo de reduzir qualquer impacto no meio ambiente e garantir a segurança das pessoas envolvidas.

De acordo com o exposto, durante 2023 foram realizadas inspeções, simulações e auditorias internas, que permitiram fortalecer os planos de ação a serem aplicados nas diferentes operações. Isso também permitiu identificar normativas emergentes aplicáveis, que foram integradas na matriz para serem abordadas oportunamente.

### CONFORMIDADE <sup>1</sup>

**NCG 461: 8.1.3 CONFORMIDADE LEGAL AMBIENTAL**

**GRI 2-27**

Em 2023, de acordo com o relatório de processos ambientais exigido pela Norma de Caráter Geral N° 461, o grupo LATAM não possui multas pendentes e teve três sanções executadas e/ou uma responsabilidade ambiental acumulada no final do ano, no valor de CLP 28.361.8323. Além disso, foram contemplados três programas de cumprimento aprovados e não foram executados programas de cumprimento. Por fim, é importante mencionar que não foram apresentados nem executados planos de reparação por danos ambientais em 2023.

<sup>1</sup> Considera o consumo interno e externo.

<sup>2</sup> Considera o Registro Público de Sanções da Superintendência do Meio Ambiente no Chile e órgãos equivalentes em outras jurisdições.

<sup>3</sup> Valor convertido para pesos chilenos com a taxa de câmbio estabelecida pelo Banco Central do Chile em dezembro de 2023 (R\$182,04), as multas em reais totalizam R\$ 155.800.

### MAIS INFORMAÇÕES

Mais informações sobre o pilar de Gestão Ambiental em <https://www.latamairlines.com/cl/es/sostenibilidad/gestion-ambiental>

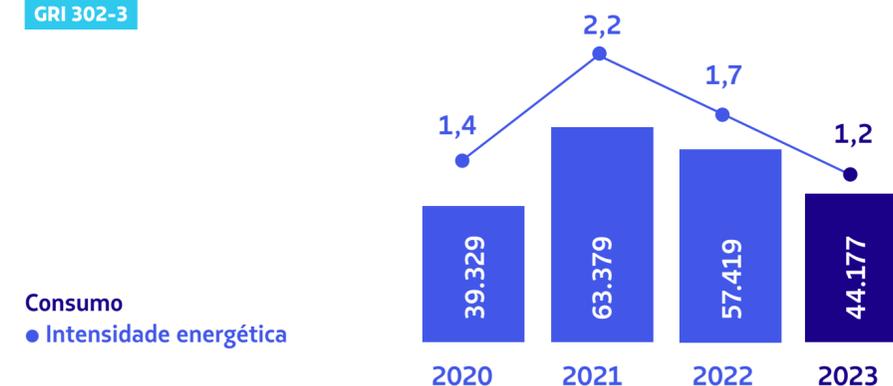
### RECURSOS NATURAIS

O grupo LATAM busca reduzir os impactos ambientais de sua operação por meio de medidas de ecoeficiência no consumo de energia e água.

É importante destacar que a energia consumida pela LATAM é adquirida de acordo com a matriz energética de cada país, portanto, a composição em termos de energias renováveis e não renováveis é construída com base nas informações mais recentes disponíveis sobre a composição da matriz de cada país, distribuindo o consumo de acordo com o peso correspondente.

### CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA (MWH)<sup>1</sup> E INTENSIDADE ENERGÉTICA (MWH/FTE)<sup>2</sup>

**GRI 302-3**



<sup>1</sup> MWh1: Megawatt  
<sup>2</sup> FTE2: Acrônimo em inglês para "colaborador de tempo integral".

### EXTRAÇÃO E CONSUMO DE ÁGUA (m³)<sup>1</sup>

**GRI 303-3**

	UNIDADE	2020	2021	2022	2023
Extração: Total de abastecimento de água municipal	Milhões de metros cúbidos	0,082	0,099	0,086	0,272
Extração: Água doce (lagos, rios, etc.)	Milhões de metros cúbidos	0	0	0	0
Extração: Águas subterrâneas	Milhões de metros cúbidos	0	0	0	0
Descarga: Água devolvida à sua fonte de extração, com qualidade igual ou similar à extraída	Milhões de metros cúbidos	0	0	0	0
<b>Consumo total de água doce</b>	<b>Milhões de metros cúbidos</b>	<b>0,082</b>	<b>0,099</b>	<b>0,086</b>	<b>0,272</b>

<sup>1</sup> O abastecimento é obtido das redes municipais nos diversos países de operação, sem captação direta de água pela LATAM.

<sup>2</sup> 100% corresponde à água doce.





## CONSUMO INTERNO DE ENERGIA

GRI 302-1

	UNIDADE	2020	2021	2022	2023
<b>Energia não renovável</b>					
Combustível de Aviação	TJ	76.826,10	88.734,84	133.991,16	156.368,83
Gasolina	TJ	3,97	24,32	162,53	5,16
Diesel	TJ	97,74	118,5	67,49	111,20
Gás liquefeito de petróleo	TJ	6,28	5,41	8,75	366,17
Gás natural	TJ	0,29	0,11	0,02	N/A1
Eletricidade <sup>2</sup>	TJ	35,96	50,47	21,772	136,25
<b>Total de energia de fonte não renovável</b>	<b>TJ</b>	<b>76.970,35</b>	<b>88.933,7</b>	<b>134.251,72</b>	<b>156.987,61</b>
<b>Energia renovável</b>					
Etanol	TJ	0,20	0,56	0,00	0,08
Eletricidade <sup>2</sup>	TJ	105,62	177,87	184,99	22,79
<b>Total de energia de fonte renovável<sup>2</sup></b>	<b>TJ</b>	<b>105,83</b>	<b>178,43</b>	<b>184,99</b>	<b>22,87</b>
<b>Total</b>	<b>TJ</b>	<b>77.076,18</b>	<b>89.112,08</b>	<b>134.436,71</b>	<b>157.010,48</b>

<sup>1</sup> Dentro das fontes de energia de 2023, não há Gás Natural.

<sup>2</sup> A eletricidade consumida vem de diversas fontes. A participação percentual de cada uma dessas fontes varia de ano para ano, de acordo com a operação de rede elétrica de cada país.

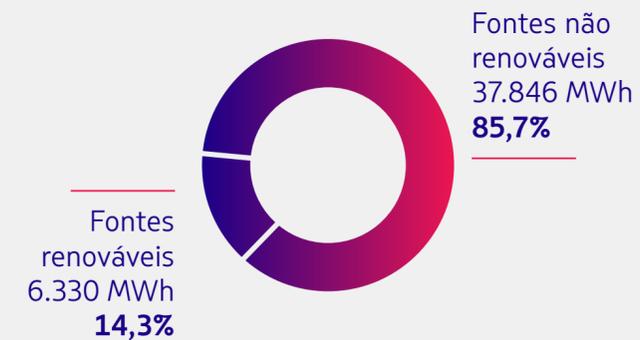
<sup>3</sup> Em anos anteriores, a proporção de energia renovável da matriz energética de cada país era considerada para determinar a proporção da LATAM, uma vez que a energia é adquirida por meio dessas matrizes. A partir de 2023, o que é relatado como energia renovável refere-se apenas à energia renovável adquirida com certificados.

## CONSUMO DE COMBUSTÍVEL

SASB TR-AL-110 A.3

	UNIDADE	2020	2021	2022	2023
Eficiência de combustível LATAM	litros/100 RTK	30,1	31,7	30	29,8
Operação de passageiros	litros/100 RPK	3,2	3,4	3,7	3,1
Operação de carga	litros/100 RTK	20,7	20,1	22,1	23,1
Consumo de combustível	GJ	76.826.100	88.734.840	133.991.160	156.368.834
% de combustíveis alternativos	%	0,0	0	0	0
% de combustível sustentável	%	0,0	0	0	0

## CONSUMO DE ENERGÍA ELÉCTRICA<sup>4</sup> - 2023



<sup>4</sup> Com base nas informações da composição da matriz energética de cada país, provenientes da fonte H2LAC, um programa criado em 2020 pela Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) em conjunto com o Banco Mundial, a CEPAL e o Programa Euroclima+ da União Europeia.



**SNAPSHOT**

**ECOFICIÊNCIA**

	UNIDADE	2021	2022	2023
<b>Energia</b>				
<b>GRI 302-1 y 302-3</b>				
Consumo de Energia – operações terrestres e aéreas	TJ	89.112	134.436,71	157.010,48
Intensidade energética	MWh/100 RTK	0,8	0,5	0,3
<b>Consumo de água</b>	Metros cúbicos	98.846	85.656	271.571 <sup>1</sup>
<b>Destinação de resíduos</b>	Toneladas	28.803	37.990	37.367
<b>Gestão ambiental</b>				
Unidades com Sistema de Gestão Ambiental (SGA)/total de unidades	%	95%	99%	100%
Unidades SGA certificadas/total de unidades	%	90%	99%	100%

<sup>1</sup> O resultado para o ano de 2023 se assemelha à operação pré-pandemia em ordem de magnitude, considerando que em 2019 o consumo foi de 216.626 m3.





# Mudanças climáticas

**NCG 461: 8.2 INDICADORES DE SUSTENTABILIDADE**

**GRI 3-3**

**SASB TR-AL-110A.2**

A emergência climática tornou-se um dos maiores desafios globais na atualidade e potencialmente um dos mais relevantes que a humanidade enfrentará nos próximos anos. Nesse contexto, a indústria da aviação enfrenta o desafio de unir esforços em múltiplas frentes para contribuir tanto com a mitigação quanto com a adaptação às mudanças climáticas. Para isso, o grupo LATAM implementou diversos mecanismos, como a adoção de novas tecnologias para melhorar a eficiência, melhorias operacionais para reduzir o consumo de combustível, programas de conservação de ecossistemas e captura de carbono, e o desenvolvimento de uma estratégia para o uso de combustíveis sustentáveis, entre outros.

É crucial priorizar estrategicamente cada um desses esforços, levando em consideração tanto sua eficácia a curto, médio e longo prazo, quanto as condições geográficas específicas onde são aplicados. Nesse sentido, o grupo busca equilibrar a urgência climática com as necessidades de conectividade e sustentabilidade da indústria aérea, promovendo uma transição informada que considere as políticas públicas necessárias e a disponibilidade de recursos nas regiões onde opera, bem como a temporalidade das ações.

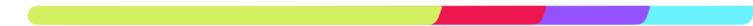
O compromisso do grupo em alcançar emissões líquidas zero em sua operação não se limita apenas à gestão de melhorias operacionais e estratégias de conservação de áreas críticas, mas também considera o trabalho colaborativo com a indústria, agentes público-privados da cadeia de valor, ONGs e a academia. Além disso, o grupo LATAM se compromete em avançar na divulgação de informações climáticas, alinhado com os padrões de transparência globalmente reconhecidos.



## A GESTÃO DA LATAM DIANTE DAS MUDANÇAS CLIMÁTICAS

### Eficiências operacionais

Iniciativas para uso eficiente de combustível, tanto aéreas quanto terrestres, como otimização de rotas, racionalização do uso de motores auxiliares, redução do peso nos voos, entre outros.



### Novas tecnologias

Renovação da frota, utilização de novos softwares, entre outros.



### Combustíveis sustentáveis de aviação (SAF, em inglês)

Este tipo de combustível é crucial para alcançar emissões líquidas zero na operação. No entanto, sua produção é apenas incipiente no mundo e nula na América do Sul, o que torna necessária uma ação de diferentes agentes para avançar em sua produção e uso.

A LATAM busca que o SAF represente 5% de seu consumo de combustível até 2030.



### Compensação de emissões

Desenvolvimento e participação em programas de compensação por meio de projetos de conservação de ecossistemas estratégicos na América Latina. As iniciativas envolvem clientes, ONGs, entre outros.





## ESFORÇO CONJUNTO

No setor aéreo, a coordenação de esforços é essencial, pois as soluções tecnológicas para a transição para um modelo energético de baixas emissões de carbono ainda não estão disponíveis em escala massiva ou estão apenas em fase piloto. Nesse sentido, o grupo LATAM alinhou-se com os principais padrões e acordos internacionais para contribuir.

## TCFD

Desde 2022, o grupo LATAM deu início ao trabalho que visa incorporar as recomendações do Grupo de Trabalho sobre as Divulgações Financeiras Relacionadas ao Clima (TCFD, em inglês). A iniciativa busca consolidar as melhores práticas na gestão de riscos climáticos e colaborar com a padronização das divulgações climáticas de todas as empresas.

Consciente dos impactos que as mudanças climáticas poderiam trazer para a indústria, o grupo LATAM realizou em 2023 sua primeira análise de riscos e oportunidades relacionadas ao clima sob a estrutura do TCFD. Este exercício envolveu os países onde o grupo LATAM opera domesticamente, com a participação de mais de 30 representantes de diferentes áreas da organização, e teve como objetivo identificar os riscos que poderiam afetar o negócio do grupo a médio (2030) e longo prazo (2050). Como resultado desse processo, foram priorizados 12 riscos e oportunidades que serão divulgados em 2024.

Essa análise identificou informações significativas sobre as mudanças que poderiam ocorrer a longo prazo com base nos padrões climáticos, visando prevenir possíveis riscos físicos, bem como os riscos de transição. Estes últimos, entre outros, estão relacionados com as regulamentações locais, nacionais e internacionais que se aplicam à operação. Nesse sentido, a companhia busca adotar as melhores práticas que permitam antecipar esses requisitos ambientais e manter iniciativas nas quais tem trabalhado há alguns anos, como a medição e redução da pegada de carbono, melhorias na gestão de recursos, resíduos, entre outros.

Em 2024, os resultados obtidos serão incorporados pelo grupo LATAM em seus processos de monitoramento e gestão de riscos e oportunidades, como parte de sua abordagem de melhoria contínua. De acordo com a evolução desses aspectos, será revisada a necessidade de aprofundar nos riscos identificados ou realizar uma eventual reavaliação dos mesmos. Além disso, será realizada uma análise de cenários climáticos, em dois horizontes de tempo: médio e longo prazo.

## CORSIA

Em 2016, foi estabelecido o Sistema de Compensação e Redução de Carbono para a Aviação Internacional (CORSIA, em inglês), uma iniciativa global que busca reduzir as emissões de GEE da aviação civil internacional. Este acordo foi projetado para ser implementado em três fases: piloto (2021-2023), primeira fase (2024-2026) e segunda fase (2027-2035).

Nas duas primeiras fases e até 2026, a participação dos países é voluntária. Nesse sentido, até 2023, 115 países faziam parte da fase piloto e outros onze estados se comprometeram a iniciar em 2024, incluindo o Equador.

A LATAM adere ao acordo CORSIA e projetou suas metas de mudança climática para cooperar com as aspirações desse sistema, de forma voluntária e antecipada.

## SBTi

O grupo LATAM continua desenvolvendo esforços para alcançar sua meta de se tornar uma empresa com emissões líquidas zero até 2050. Em 2020, a companhia se comprometeu a estabelecer métricas baseadas na iniciativa voluntária da Science Based Targets Initiative (SBTi). Desde então, o SBTi modificou seus requisitos de adesão para a indústria.

O grupo LATAM tem trabalhado diligentemente para melhorar sua estratégia climática e aumentar a transparência em sua gestão. No entanto, devido às modificações nos requisitos do SBTi, o grupo está revisando sua capacidade de aderir, garantindo que o modelo adotado seja o mais adequado para sustentar a organização a longo prazo, em consonância com a urgência climática. Em um ambiente dinâmico onde surgiram novas iniciativas, a LATAM aborda essa decisão com a seriedade que merece, exigindo uma reflexão informada e completa para estabelecer o compromisso mais eficaz nesse processo.

## REDUÇÃO DE EMISSÕES: LATAM FUEL EFFICIENCY

### NCG 461: 3.1 ESTRUTURA DE GOVERNANÇA

A LATAM Fuel Efficiency é o programa corporativo de uso eficiente de combustível, que considera iniciativas focadas na redução do consumo e eficiência operacional para otimizar suas economias.

Entre 2011 e 2023, o grupo alcançou uma eficiência de 6,3% no uso de combustível de aviação por meio do programa, resultando em uma economia bruta de 77 milhões de galões, equivalente a 737 mil toneladas de CO2 que deixaram de ser emitidas. Isso foi possível graças ao aumento da eficiência energética na operação, utilizando como linha de base o início do programa. Em termos econômicos, a economia foi próxima de USD 237 milhões.

O grupo implementou diversas iniciativas para alcançar esses resultados. De fato, algumas já foram incorporadas rotineiramente à operação ao longo dos anos, com base na aprendizagem contínua e na consistência do programa. Além disso, o programa busca incentivar medidas de pesquisa e desenvolvimento que permitam continuar aumentando a eficiência, implementando constantemente novas medidas.

## Alguns exemplos de iniciativas para melhorar a eficiência do consumo de combustível são:



- Utilização de equipamentos externos para reduzir o consumo do motor auxiliar.



- Implementação de modelos de análise avançada que permitem reduzir a distância e o tempo de voo, melhorando seu planejamento e, portanto, o consumo de combustível.



- Busca por oportunidades para eliminar o peso desnecessário durante o voo, como o programa de água a bordo, que consiste em reduzir a carga de água potável na aeronave, de acordo com diferentes fatores recalculados que garantem a disponibilidade deste recurso durante o voo, reduzindo assim o consumo de combustível devido a um menor peso e ao mesmo tempo aumentando o peso da carga disponível.



- Atualizações e substituição de motores, através de ajustes em sua configuração original, que permitem uma redução de desempenho para maximizar a economia de combustível. Além disso, são realizadas lavagens de motores que permitem manter sua operacionalidade com maior eficiência.



- Padronização da política de combustíveis de reserva da LATAM.



## RENOVAÇÃO DE FROTA

Em 2023, o grupo LATAM continuou avançando em seu compromisso de ter uma frota preparada para oferecer viagens com uma experiência mais segura, confortável e eficiente. Durante o período, incorporou aeronaves wide-body Boeing, incluindo cinco exemplares do modelo 787-9, uma aeronave de última geração que também emite 20% menos de CO2 do que uma aeronave média de gerações anteriores, de acordo com os dados do fabricante.

Também adicionou oito A320neo e sete A321neo, modelos equipados com tecnologia mais eficiente no consumo de combustível em comparação com as versões anteriores, e, portanto, com menores emissões de carbono associadas. De acordo com dados do fabricante, ambos permitem uma eficiência de combustível 20% maior e reduzem pelo menos em 50% a pegada sonora gerada em relação às gerações anteriores.

O grupo também incluiu dois cargueiros Boeing 767-300F em sua frota, que possuem um moderno sistema de climatização para o transporte de produtos perecíveis, fortalecendo a versatilidade e eficiência no transporte de carga.

No geral, a nova frota do grupo LATAM reflete o compromisso com a eficiência e inovação em questões de sustentabilidade, priorizando o investimento em aeronaves modernas que contribuem positivamente para a mitigação das mudanças climáticas na indústria da aviação.

*Por meio de eficiências operacionais, novas tecnologias, combustíveis sustentáveis e compensação, a LATAM buscará alcançar seus compromissos climáticos.*





## SAF – COMBUSTÍVEIS SUSTENTÁVEIS

### NCG 461: 3.1 ESTRUTURA DE GOVERNANÇA

Consciente da necessidade de desenvolver uma aviação comercial mais sustentável e avançar em direção à descarbonização da indústria, o grupo LATAM reforçou em 2023 seu compromisso de incorporar combustível sustentável de aviação (SAF) em suas operações. De acordo com dados da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA), o SAF proporciona uma redução nas emissões de até 80% em comparação com os combustíveis tradicionais, e é considerado a ferramenta mais imediata para contribuir para uma operação aérea mais sustentável.

Atualmente, o desenvolvimento do mercado de combustíveis SAF enfrenta desafios significativos devido aos altos custos, que são de 2 a 5 vezes mais altos do que os do combustível de aviação convencional (Jet Fuel), e à escassez na oferta. De acordo com dados da IATA de 2023, a produção de SAF representa apenas entre 0,1% e 0,15% do consumo total de Jet Fuel, o que representa um obstáculo importante para sua expansão.

Além disso, acrescenta-se a inexistência de produção local de SAF, apesar do potencial que a região possui para a produção de SAF, como observado em casos como Brasil e Colômbia, países que já possuem uma indústria estabelecida e experiência em biocombustíveis, ou no caso do Chile, com seu potencial promissor na produção de hidrogênio verde.

Diante desse contexto, o grupo LATAM está colaborando estreitamente com diversos agentes do setor público e privado na região para impulsionar a criação e desenvolvimento do mercado de SAF, bem como para promover a formulação de políticas públicas que atendam às necessidades e realidades locais.

Nesse sentido, o grupo LATAM participa ativamente de diferentes iniciativas com o objetivo de gerar condições habilitadoras na região para o desenvolvimento de SAF, tanto em nível público quanto privado nos respectivos países. Um

exemplo disso foi sua participação no Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAV) no Brasil, o grupo de trabalho técnico SAF na Colômbia e o grupo de trabalho público-privada de Combustíveis de Aviação Sustentáveis (SAF) no Chile. Esta última integra o programa Vuelo Limpio, que busca, por meio da colaboração entre a indústria e a área de inovação, com o objetivo de promover melhorias operacionais capazes de reduzir as emissões.

O grupo LATAM colabora estreitamente com os clientes corporativos para promover o uso desse combustível sustentável. Durante o ano de 2023, o grupo LATAM estabeleceu parcerias com dois clientes corporativos por meio das operações de carga do grupo LATAM, realizando seu primeiro voo internacional utilizando esse tipo de combustível. Esse voo partiu de Zaragoza com destino à América do Norte, utilizando o primeiro lote de SAF produzido em Zaragoza pela AirBP. Além disso, o grupo estabeleceu uma segunda parceria estratégica, também por meio da LATAM Cargo, na qual foi utilizada uma quantidade equivalente de SAF para reduzir as emissões correspondentes a um voo de transporte de flores de Bogotá para Miami durante a temporada do Dia das Mães.

Além disso, como parte de seu plano de renovação de frota e em colaboração com a Airbus, o grupo LATAM realizou seu primeiro Ferry Flight utilizando SAF, realizando um voo de Toulouse (França) para Fortaleza (Brasil). Um Ferry Flight é um voo que tem um objetivo diferente do transporte de carga ou passageiros, como transportar uma aeronave de uma base para outra, ou para uma instalação de manutenção. No total, foram realizados 10 desses voos utilizando combustíveis sustentáveis como parte dessa iniciativa.

## MIT e o Estudo sobre opções de descarbonização na América Latina em parceria com a MIT e a Airbus

A LATAM tem o objetivo desafiador de que 5% do total do consumo de combustível em sua frota provenha de SAF, na medida em que seja produzido principalmente na região até o ano de 2030. Por isso, durante 2023, juntamente com a Airbus, financiou um estudo do Programa Conjunto do Instituto de Tecnologia de Massachusetts (MIT) sobre Ciência e Política da Mudança Global.

O relatório, intitulado “Opções para descarbonizar a aviação na América Latina de forma sustentável: uma avaliação das políticas de carbono, preços de carbono e consumo de combustível na aviação até 2050”, analisa cenários para a implantação de combustíveis sustentáveis de aviação (SAF) e explora caminhos como o hidrogênio com baixo teor de carbono, captura direta de ar e bioenergia com captura e armazenamento de carbono. Além disso, avalia instrumentos de política, como incentivos e impostos sobre carbono, para compensar emissões na aviação.

Nesse sentido, os pesquisadores do Programa Conjunto do MIT têm como objetivo publicar os resultados em abril de 2024 e sua análise inclui recomendações viáveis para Brasil, Chile, Colômbia, Equador, México e Peru sobre as formas de descarbonizar a indústria aérea. Com isso em mente, a LATAM espera continuar contribuindo para a inovação e desenvolvimento da descarbonização da indústria e das condições habilitadoras para isso na região.



## CONSERVAÇÃO DE ECOSISTEMAS

### GRI 3-3: GESTÃO DOS TEMAS MATERIAIS

Dentro do pilar de mudança climática do grupo LATAM, dois aspectos fundamentais são a conservação de ecossistemas estratégicos e a preservação da biodiversidade. Em linha com esses objetivos, o grupo apoia projetos que contribuam para esses fins, aproveitando o potencial de captura de carbono dessas iniciativas e avançando na compensação de emissões como uma medida complementar.

Quanto aos critérios de elegibilidade, o grupo LATAM prioriza soluções baseadas na natureza implementadas na América Latina, reconhecendo a importância e a necessidade de proteger os recursos naturais da região. Valoriza-se especialmente o trabalho colaborativo que gere benefícios ambientais, sociais e econômicos, assim como a conexão com as comunidades locais comprometidas com a proteção dos ecossistemas e a escalabilidade das iniciativas.

### INICIATIVA CO<sub>2</sub>BIO

Durante 2023, o grupo LATAM reafirmou seu compromisso

com a aliança CO2Bio, uma iniciativa da Fundação Catarubem da Colômbia e da comunidade na Região da Orinoquia desse mesmo país. A aliança visa a conservação e restauração de savanas inundáveis e florestas, cuja importância reside em sua grande capacidade de captura de dióxido de carbono, conservação da biodiversidade e impactos positivos na comunidade.

Durante o período, trabalhou-se em conjunto na estruturação do sistema de governança da iniciativa e fortaleceu-se seu governo corporativo para facilitar a tomada de decisões. Além disso, processos de compliance foram consolidados e os mecanismos de comunicação foram fortalecidos, por meio de canais de comunicação bidirecionais.

Graças a esses avanços, a CO2Bio foi reconhecida com dois prêmios importantes. Por um lado, foi destacada entre cerca de 120 candidatos com o prêmio BIBO, concedido pelo meio colombiano El Espectador, onde ficou em primeiro lugar na categoria de Apropriação social do conhecimento. Por outro lado, também a entidade sem fins lucrativos, Reforestamos México, distinguiu este programa por seu impacto positivo em ecossistemas florestais com o prêmio “Los Boscares”, no setor de transporte e energia.

Em detalhes, o projeto CO2Bio, localizado na Região da Orinoquia da Colômbia e com o apoio do Programa Riqueza Natural da Agência dos Estados Unidos para o Desenvolvimento Internacional (USAID), espera conservar áreas de grande importância ambiental que totalizam mais de 575.000 hectares, o equivalente a mais de três vezes a extensão de cidades como Bogotá ou São Paulo até 2030. Além disso, busca beneficiar 700 famílias da área e contribuir para a proteção de cerca de 2.000 espécies, algumas consideradas em perigo de extinção, ameaçadas ou vulneráveis. Por sua vez, tem o potencial de capturar 11,3 milhões de toneladas de CO<sub>2</sub> até 2030.

### COMPENSAÇÃO DE EMISSÕES (SISTEMA 1+1)

Em busca de contribuir para a proteção do meio ambiente e dos ecossistemas de forma colaborativa, além de envolver seus clientes nessas iniciativas, o grupo LATAM oferece a seus clientes corporativos, de operações de carga e passageiros, a oportunidade de participar da compensação das emissões geradas em seus voos.

Nesse sentido, o grupo desenvolveu seu programa de compensação do sistema 1+1, no qual o cliente pode escolher entre um portfólio de projetos de alto valor ambiental que foram

previamente verificados e validados pelo grupo LATAM para compensar as emissões geradas em suas viagens aéreas. Em seguida, para cada tonelada que o cliente escolhe compensar, o grupo iguala a quantidade de toneladas compensadas por eles para potencializar esse impacto.

Mantendo esse compromisso, em 2023, o programa ampliou seu alcance para que os passageiros das subsidiárias no Peru, Equador e Chile também possam participar dessa iniciativa.

*Os projetos apoiados pelo grupo LATAM proporcionam co-benefícios ambientais, sociais e econômicos para as comunidades.*



## PEGADA DE CARBONO

SASB: TR-AL-110A.1.

GRI 305

O grupo LATAM monitora seus impactos nas mudanças climáticas e os resultados das iniciativas de redução por meio do inventário de gases de efeito estufa, que é realizado anualmente com base na norma ISO 14064 e no Protocolo GHG.

Em 2023, as emissões totalizaram 14.624.405 toneladas de CO<sub>2</sub>e, um aumento de 12,7% em relação a 2022. Esse crescimento foi principalmente devido à recuperação das operações, que se aproximam dos níveis pré-pandemia. De fato, considerando que a operação do grupo LATAM em passageiros cresceu 20,5% e a quantidade de carga transportada aumentou 4,9%, em comparação com o ano anterior, a intensidade das emissões foi reduzida em 5% em sua pegada total e 0,5% em seu escopo 1, medida em kgCO<sub>2</sub>e/100RTK. Essa redução na intensidade das emissões do escopo 1 se explica principalmente pelas medidas implementadas no âmbito do programa LATAM Fuel Efficiency e do plano de renovação de frota. Por sua vez, a redução na intensidade da pegada total se deve principalmente à redução das emissões do escopo 3, que diminuíram 3,2% em relação a 2022.

Além disso, visando seu compromisso de ter um crescimento de carbono líquido zero em suas emissões diretas (escopo 1) em comparação com 2022, em 2023 o grupo LATAM compensou 674.513 toneladas de CO<sub>2</sub>e por meio de créditos de carbono provenientes de projetos de conservação. Principalmente do projeto localizado na Região da Orinoquia (Colômbia), do registro BioCarbon Registry, que utiliza a metodologia BCR0002 (Quantificação da Redução de Emissões de GEE Projetos REDD+).

<sup>1</sup>ID do projeto: PCR-CO-635-141-001.

### PEGADA DE CARBONO EM 2023 (T CO<sub>2</sub>E)

GRI 305-1, 305-2, 305-3

#### TOTAL POR PAÍS

Linhas aéreas  
cargueiras do grupo



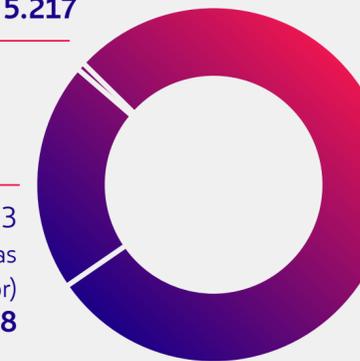
<sup>1</sup> Considere a soma dos cinco países na operação.

#### TOTAL POR ESCOPO

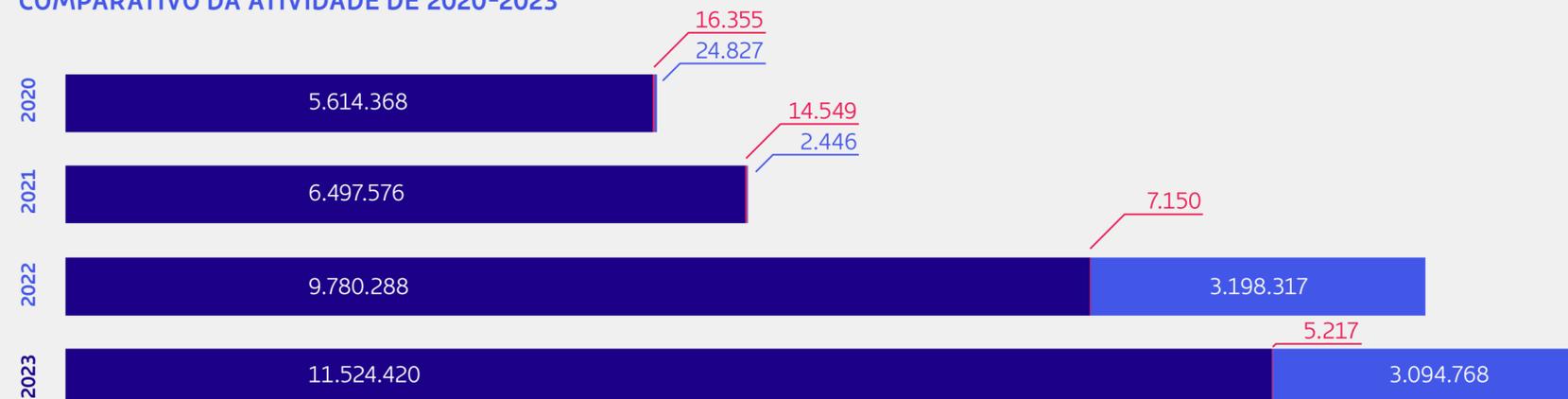
Escopo 2  
(emissões indiretas pela  
compra de energia elétrica)

Brasil  
6.906.566

Escopo 3  
(outras emissões indiretas  
– cadeia de valor)



### COMPARATIVO DA ATIVIDADE DE 2020-2023



● Escopo 1 ● Escopo 2 ● Escopo 3

Nota: Com relação à variação significativa das emissões reportadas no escopo 3 nos anos de 2020 e 2021, em comparação com os anos de 2022 e 2023, isso se deve a que em seu processo de melhoria contínua e fortalecimento do inventário de carbono, a partir de 2022, a LATAM incorporou em seu relatório sete novas categorias de escopo 3, em todos os países, que medem outras emissões indiretas da cadeia de valor.

## Desafios para 2024



Continuar fortalecendo os programas de eficiência de combustível para manter e melhorar o que foi alcançado até agora.



Avançar na articulação de projetos de conservação e restauração em áreas estratégicas da América do Sul.



Fortalecer a agenda para o desenvolvimento e uso de combustíveis sustentáveis de aviação na América do Sul.





### REPARTIÇÃO DAS EMISSÕES INDIRETAS DE ESCOPO 3<sup>3</sup>

GRI 305-3	UNIDADE	2022	2023
Bens e Serviços adquiridos	t CO <sub>2</sub> e	1.100.644	380.599
Bens de capital	t CO <sub>2</sub> e	N/A	251.032
Atividades relacionadas com o combustível e energia (não incluída nos escopos 1 ou 2)	t CO <sub>2</sub> e	2.030.710	2.390.446
Transporte e distribuição a montante	t CO <sub>2</sub> e	37.637	56.606
Resíduos gerados nas operações	t CO <sub>2</sub> e	2.091	1.373
Viagens de negócios	t CO <sub>2</sub> e	14.582	1.055
Deslocamento dos colaboradores	t CO <sub>2</sub> e	12.364	13.656
Ativos alugados a montante	t CO <sub>2</sub> e	N/A	N/A
Transporte e distribuição a jusante	t CO <sub>2</sub> e	N/A <sup>1</sup>	N/A
Processamento de produtos vendidos	t CO <sub>2</sub> e	N/A	N/A
Uso de produtos vendidos	t CO <sub>2</sub> e	N/A	N/A
Tratamento no fim da vida útil dos produtos vendidos	t CO <sub>2</sub> e	N/A	N/A
Ativos alugados a jusante	t CO <sub>2</sub> e	N/A	N/A
Franquias	t CO <sub>2</sub> e	N/A	N/A
Investimentos	t CO <sub>2</sub> e	N/A	N/A
Outros a montante	t CO <sub>2</sub> e	N/A	N/A
Outros a jusante	t CO <sub>2</sub> e	N/A	N/A

### OUTROS INDICADORES DE EMISSÕES

GRI 305-4	UNIDADE	2020	2021	2022	2023
Intensidade de Escopo 1	kg CO <sub>2</sub> e/100 RTK	76,31	80,55	76,67	76,16
Intensidade de Pegada total	kg CO <sub>2</sub> e/100 RTK	76,87	80,76	101,8	96,65
Intensidade das emissões líquida no total da operação	kg CO <sub>2</sub> e/100 RTK	75,04	76,1	97,02	92,19



#### MAIS INFORMAÇÕES

- Gases de efeito estufa: inventário, fatores de emissão e escopo das informações (páginas 157 e 158).
- Emissões atmosféricas significativas (página 158).

<sup>1</sup>Dados corrigidos em relação ao Relatório Anual de 2022. Em 2023, nenhuma atividade é identificada nessa categoria.

### SNAPSHOT

NCG 461: 8.2 INDICADORES DE SUSTENTABILIDADE POR INDÚSTRIA

GRI 305-1, 305-2 Y 305-3

TR-AL-110A.1.

	UNIDADE	2020 <sup>1</sup>	2021 <sup>1</sup>	2022	2023
Emissões Totais	t CO <sub>2</sub> e	5.655.551	6.514.570	12.985.755	14.624.405
Emissões líquidas <sup>2</sup>	t CO <sub>2</sub> e	5.521.062	6.138.957	12.411.550	13.949.892
<b>Emissões - escopo 1<sup>3</sup></b>	t CO <sub>2</sub> e	5.614.368	6.497.576	9.780.288	11.524.420
<b>Emissões - escopo 2</b>	t CO <sub>2</sub> e	16.355	14.549	7.150	5.217
Market based	t CO <sub>2</sub> e	N/A	N/A	N/A	N/A
Location based	t CO <sub>2</sub> e	16.355	14.549	7.150	5.217
<b>Emissões - escopo 3</b>	t CO <sub>2</sub> e	24.827	2.446	3.198.317	3.094.768

RTK: RTK: Acrônimo em inglês que significa “toneladas-quilômetros transportadas”.

RPK: Acrônimo em inglês que significa “passageiro-quilômetro pagos”.

<sup>1</sup> Não incluem a medição das emissões do escopo 3.

<sup>2</sup> As emissões líquidas são as emissões totais menos as compensações efetuadas.

<sup>3</sup> Emissões de escopo 1: referem-se às emissões diretas, consumo de combustível nas operações aéreas, fontes fixas e veículos da frota LATAM, além de emissões fugitivas de gases refrigerantes.

N/A: : Não se aplica.





# Economia circular

## GRI 306-1 Y 306-2

A LATAM possui dois desafiantes objetivos: tornar-se um grupo com zero resíduos enviados para aterros sanitários até 2027 e eliminar plásticos de uso único. Nessa linha, o grupo encerrou o ano de 2023 com uma redução de mais de 1.700 toneladas, o que representa 96% do alcance definido pela LATAM como plásticos de uso único<sup>1</sup>.

Esses objetivos foram estabelecidos com base em um diagnóstico realizado em 2021 nas principais áreas que geram resíduos na operação, como serviço de bordo, carga, manutenção e aeroporto. Além disso, o levantamento permitiu identificar os tipos de resíduos mais prevalentes e, portanto, aqueles em que mudanças de processos e materiais teriam mais impacto.

A partir disso, iniciou-se uma forte mudança cultural e engajamento de diversas áreas do grupo, coordenando a transformação de processos, desde o projeto da experiência de viagem até as linhas operacionais, com um objetivo comum.

Esses esforços resultaram na eliminação de mais de 1.700 toneladas de plásticos de uso único, equivalentes a 266 milhões de sacolas plásticas. Foram feitas mudanças significativas na cabine Business e Economy, aeroportos, lounges, manutenção e escritórios. O restante de 4%, que não pôde ser eliminado ou substituído, deve-se a questões legais, de segurança, sanitárias, operacionais ou pela falta de opções de substituição disponíveis no mercado.

O pilar da Economia Circular permite contribuir para o cumprimento de quatro dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas (ONU): ODS 8 - Trabalho Decente e Crescimento Econômico, ODS 9 - Indústria, Inovação e Infraestrutura, ODS 12 - Produção e Consumo Responsáveis e ODS 17 - Parcerias para alcançar os objetivos<sup>1</sup>.



### <sup>1</sup>MAIS INFORMAÇÕES

Para mais informações visite:

<https://www.latamairlines.com/co/es/sostenibilidad/economia-circular>

Plásticos de un solo uso (Página 86).



## ROTEIRO DE ZERO RESÍDUOS

A definição do nosso roteiro para nos tornarmos um grupo com zero resíduos enviados para aterros sanitários envolve ações diferenciadas de acordo com o tipo de gestão e operação, seja ela própria da LATAM ou terceirizada. Entre as estratégias a seguir, serão fortalecidas e incorporadas novas instalações ao nosso Sistema de Gestão de Resíduos, trabalharemos na inclusão de cláusulas contratuais de gestão e/ou valorização de resíduos com fornecedores e na criação de fortes parcerias com fornecedores-chave.

Isso, em paralelo com a redução do uso de materiais, mudanças para materiais reutilizáveis e/ou recicláveis, redesenho de processos e serviços, entre outros.

Em 2023, houve uma redução de mais de **1.700 toneladas**

que representam em torno de **96% do escopo** definido pela LATAM como plástico de uso único.

equivalente a **266 milhões** de sacolas plásticas.

## DEFINIÇÃO DE LIXO ZERO PARA ATERROS

De acordo com a certificação TRUE (Total Resource Use and Efficiency) Zero Waste, o conceito de “zero resíduos enviados para aterros sanitários” refere-se a uma média de 90% ou mais de desvio geral de aterro sanitário, lixão, incineração e meio ambiente de resíduos sólidos não perigosos.

## PROGRAMAS E INICIATIVAS

### GRI 306-2

#### Sistema de Gestão de Resíduos em nossas bases de operação:

Assessorados por especialistas, implementamos melhorias em nosso Sistema de Gestão de Resíduos no Chile (Santiago), Colômbia (Bogotá), Equador (Quito), Peru (Lima), Brasil (Guarulhos e São Carlos) e Estados Unidos (Miami). Entre as melhorias, incluiu-se a instalação de uma nova infraestrutura para gestão e segregação de resíduos, implementação de processos de recuperação ou reciclagem para diferentes materiais, sistemas de monitoramento de indicadores, criação de um Comitê de Reciclagem e orientações e treinamentos para colaboradores. Além disso, foram feitas alterações na política de compras, incluindo critérios de sustentabilidade.

#### Projeto Fênix

Em 2023, impulsionamos o Projeto Fênix nas operações no Chile e no Brasil, que visa a recuperação de peças de aeronaves para peças de reposição de uso interno, venda ou reutilização por terceiros. Nesse sentido, até o final de 2023, foram recuperadas 1.800 peças de aeronaves para inventário operacional (avaliadas em MUSD 5,2), o que possibilitou uma redução de 26% no tempo de recuperação de uma aeronave em terra (AOG) e o desvio de mais de 30 toneladas de resíduos de aterros sanitários.

#### Recicle sua viagem

Programa que busca a separação e reciclagem de resíduos do serviço de bordo de voos domésticos. No Brasil, Chile e Peru, a segregação de garrafas plásticas PET é realizada pela tripulação a bordo, enquanto na Colômbia e no Equador, a segregação de alumínio, plástico PET e Tetra Pak é feita em terra pelos aeroportos, Bogotá e Quito, respectivamente.

Em 2023, o programa foi lançado no Brasil e reforçado nos países onde já estava em funcionamento: Chile, Equador, Peru e Colômbia, garantindo a reciclagem de garrafas de plástico PET. Isso permitiu a reciclagem de mais de 170 toneladas dessas garrafas.

#### Segundo Voo: upcycling de uniformes

O programa Segundo Voo permite ao grupo LATAM dar uma segunda vida aos uniformes fora de uso dos colaboradores e transformá-los em novos produtos. Com o Segundo Voo, não apenas se reduz o impacto ambiental com a conversão de resíduos têxteis, mas também se possibilita a construção de uma comunidade mais sustentável por meio de parcerias, geração de empregos e promoção do consumo responsável.

Durante 2023, trabalhamos em parceria com 14 organizações do Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Peru e Paraguai. Foram entregues 31 toneladas de uniformes fora de uso, que permitiram a criação de mais de 21 mil produtos novos, como chaveiros, bolsas, portapassaportes, carteiras, identificadores de bagagem e estojos. Alguns desses produtos foram utilizados em eventos e atividades do grupo, enquanto outros foram vendidos, gerando receita para as organizações do programa.

#### Lounges mais sustentáveis

O grupo está trabalhando na transformação gradual de seus lounges, oferecendo uma experiência mais sustentável por meio do uso de energias renováveis, eliminação de plásticos de uso único, segregação de resíduos, eficiência no consumo de água e energia, entre outros.

Durante o ano passado, a LATAM, em conjunto com a consultoria chilena Ecoretorna, realizou um diagnóstico dos lounges do Chile e avaliou suas lacunas para a obtenção das certificações TRUE Zero

Waste e LEED O&M. Essas certificações verificam critérios relacionados a zero resíduos, eficiência energética e hídrica, uso de recursos, qualidade ambiental, entre outros. Com base nessas informações, continuaremos fazendo melhorias nos processos e implementando as melhores práticas nos outros lounges LATAM.

#### Compostagem

Em nossa base de manutenção no Chile, ocorre a segregação, pelos próprios colaboradores, de resíduos orgânicos gerados no refeitório. Neste programa, foram compostadas 33 toneladas de resíduos de alimentos. Além disso, na mesma base, foram compostadas 157 toneladas de madeira.

#### Projeto upcycling Brasil

Foram recuperadas 22 toneladas de produtos fora de uso que anteriormente faziam parte da operação da LATAM. Parte deles foram redistribuídos e outros vendidos, por meio da parceria da Associação LATAM Brasil (GRETAM), incluindo 81 assentos triplos, 42 trolleys e 1207 malas usadas pela tripulação, entre outros.

#### Doações

No Brasil, foram doados 29 notebooks usados, 21.960 snacks, 1.913 kits de emergência, 600 unidades de máscaras faciais, 1.232 rolos de papel higiênico e 180 unidades de aventais. Na Colômbia, foram doadas 480 máscaras faciais, além de itens deixados pelos passageiros nos aviões e não reclamados.

## PLÁSTICOS DE USO ÚNICO

### GRI 306-2

Nos últimos três anos, o grupo LATAM tem trabalhado em um dos maiores desafios que decidiu empreender após o lançamento de sua Estratégia de Sustentabilidade em 2021: eliminar os plásticos de uso único de sua operação até 2023.

Esse caminho envolveu impulsionar uma mudança cultural para fazer as coisas de maneira diferente, bem como enfrentar muitos desafios, como envolver transversalmente diferentes áreas do grupo, desde o projeto da experiência de viagem até as linhas operacionais, ajustar processos internos de cada companhia aérea e com fornecedores, buscar alternativas, aumentar orçamentos, entre outros.

Assim, a LATAM encerrou o ano de 2023 com um avanço significativo na eliminação dos plásticos de uso único em toda a sua operação, conseguindo reduzir mais de 1.700 toneladas, o que representa cerca de 96% do escopo definido pela LATAM como plástico de uso único, equivalente a 266 milhões de sacolas plásticas.

Os 4% restantes correspondem aos elementos que não puderam ser substituídos ou eliminados por razões legais, de segurança, sanitárias, operacionais ou por falta de opções de substituição disponíveis no mercado. O grupo continuará trabalhando para encontrar soluções para reduzir seus resíduos, substituir materiais por reutilizáveis, recicláveis e/ou biodegradáveis, ampliando seu alcance e fortalecendo o conhecimento sobre seus resíduos.



### 1MAIS INFORMAÇÕES

Para mais informações, visite

[latamairlines.com/cl/es/sostenibilidad/economia-circular](https://latamairlines.com/cl/es/sostenibilidad/economia-circular)

SA seguir, destacam-se alguns exemplos concretos e esforços adicionais além do escopo definido.

#### Cabine Economy

- Os copos plásticos foram substituídos por copos de papel, talheres e palitos de mexer por utensílios de bambu, e as tigelas (pote com a comida) descartáveis por reutilizáveis.
- As sacolas plásticas que continham os itens de descanso foram substituídas por fitas de papel.
- As sacolas de separação de itens dentro dos armários do avião foram eliminadas.

#### Cabine Business

- As sacolas para cobrir os itens de descanso (cobertores, travesseiros, fones de ouvido e coberturas) foram substituídas por sacolas de algodão reutilizáveis.
- As sacolas que cobriam os chinelos e que continham os itens dentro dos kits de amenidades foram eliminadas.
- Os kits de amenidades: a escova de dentes foi substituída por uma de bambu, e as meias e tapa-olhos agora são feitos de material reciclado. Esses produtos foram projetados por artistas sul-americanos selecionados por sua trajetória emergente e/ou por se destacarem em papéis transformadores em suas comunidades.

#### Aerportos

- Novas etiquetas e sacolas cortesia feitas 100% de papel foram implementadas

#### Lounges

- As escovas de dentes foram substituídas por escovas de bambu, colheres e pazinhas para mexer de plástico foram

substituídos por colheres de metal reutilizáveis, as sacolas plásticas das toalhas e amenidades foram eliminadas e foram incorporadas tampas de plástico em substituição ao papel filme de alimentos (em Bogotá).

#### Manutenção e escritórios

- As sacolas plásticas foram substituídas por carrinhos, bandejas e sacolas de papel para transporte de itens de manutenção da aeronave.
- Os copos plásticos foram substituídos por copos de papel ou reutilizáveis nos escritórios.

#### Carga

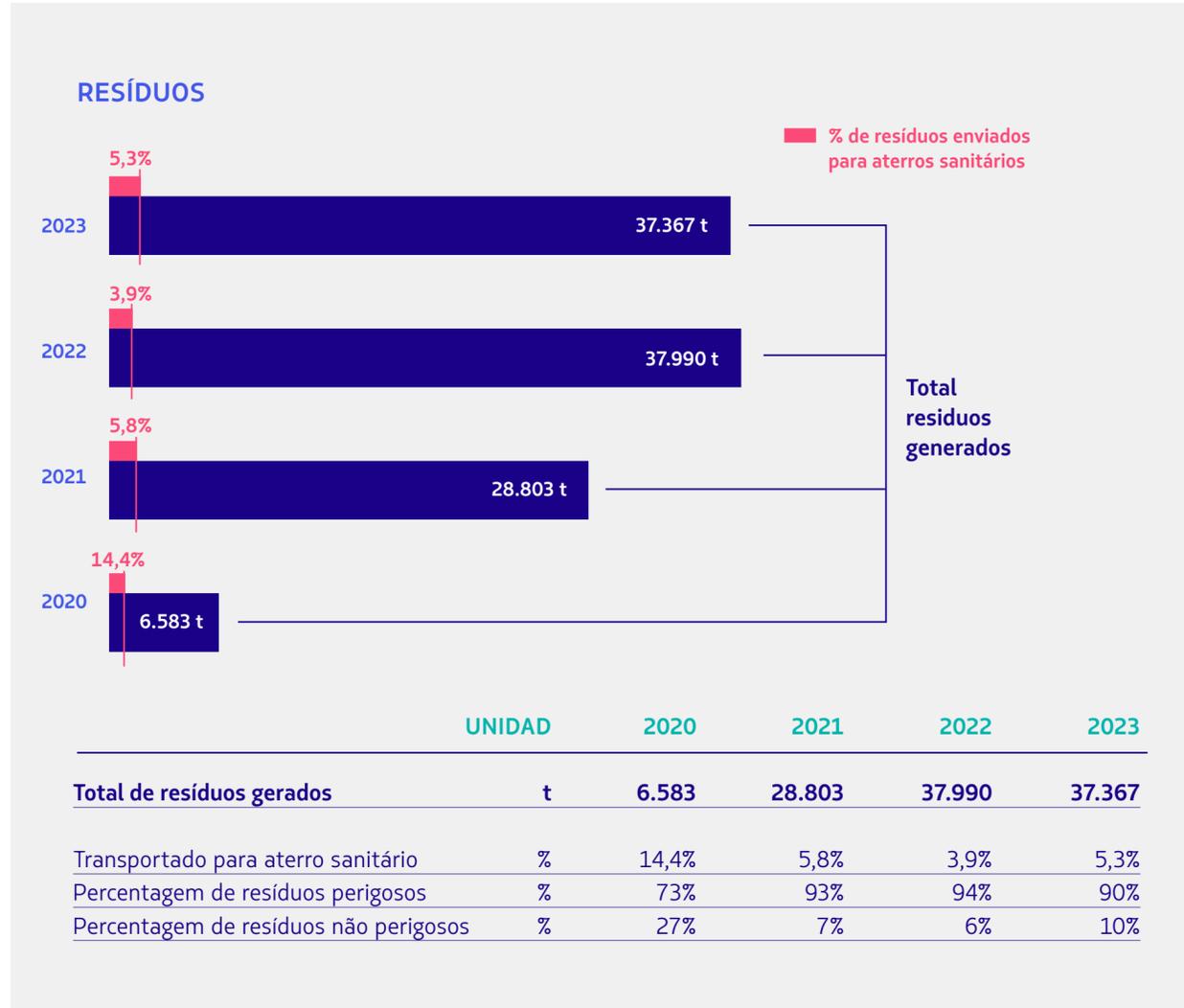
Embora não estejam dentro do escopo da meta estabelecida, o grupo realizou esforços significativos na redução do uso do papel filme e reciclagem na operação de carga.

- Mantas reutilizáveis para cobrir pallets de transporte de carga no Chile e no Brasil, que levaram a uma redução de até 90% no uso de papel filme em determinados processos.
- Máquina e fitas 3M, que permitem uma redução de 80% no uso de papel filme no processo de armazenamento de importações de carga no Chile.

Isso resultou em uma redução de 53 toneladas no uso de papel filme e reciclagem de 208 toneladas (16% a mais do que em 2022). Esses esforços combinados equivalem a evitar o uso de mais de 100.000 rolos de papel filme novos.

Embora a redução do resíduo plástico tenha sido o principal foco das subsidiárias de carga em termos de economia circular, outras iniciativas são adicionadas, como a reparação de paletes para reutilização nas mesmas operações ou, em alguns casos, convertidos em móveis de lazer, mesas e outros.





### DESTINAÇÃO DE RESÍDUOS

GRI 306-3, 306-4 Y 306-5

	UNIDAD	PELIGROSOS	NO PELIGROSOS	TOTAL
<b>Resíduos não destinados à disposição final</b>	<b>t</b>	<b>133</b>	<b>1.819</b>	<b>1.952</b>
Preparação para reutilização	t	0	0	0
Reciclagem <sup>1</sup>	t	133	1.626	1.759
Outras operações de recuperação <sup>1</sup>	t	0	194	194
<b>Resíduos destinados à disposição final<sup>1</sup></b>	<b>t</b>	<b>33.389</b>	<b>2.026</b>	<b>35.415</b>
Incineração (com recuperação energética) <sup>1</sup>	t	374	229	603
Incineração (sem recuperação energética) <sup>1</sup>	t	36	0	36
Transferência de aterro <sup>1</sup>	t	304	1.679	1.983
Outras operações de disposição final <sup>1</sup>	t	32.676	118	32.793
<b>Resíduos Totais</b>	<b>t</b>	<b>33.522</b>	<b>3.845</b>	<b>37.367</b>

<sup>1</sup> Fora das instalações.

\*Obs.: Os dados dos resíduos provêm principalmente das informações geradas nos bancos de dados onde temos nossa própria operação e nos locais onde podemos acessar essas informações.

A gestão de resíduos faz parte do nosso sistema de gestão ambiental, neste processo os pontos de geração são identificados, os resíduos são classificados de acordo com o seu tipo e composição, armazenados e finalmente transferidos para um recipiente externo para reciclagem ou disposição final, sendo a sua rastreabilidade uma questão fundamental, uma vez que está relacionada com a conformidade regulatória.

Nota: Os resíduos informados nesta página correspondem aos resíduos para os quais temos registros de disposição como apoio. Considerando isso, a distribuição não representa a geração total de resíduos da LATAM, principalmente porque em várias instalações de operação de resíduos não perigosos que vão para aterros sanitários, não são fornecidos registros de disposição pela empresa ou instituição responsável. Além disso, estamos atualmente aprimorando o processo de controle sobre a geração de todos os nossos resíduos, razão pela qual esses valores podem sofrer variações, por exemplo, nos relacionados aos resíduos perigosos gerados durante o tratamento de águas residuais.



# Valor compartilhado

## AVIÃO SOLIDÁRIO

### GRI 3-3 Y 203-1

Desde o ano de 2011, o programa Avião Solidário reflete o compromisso que o grupo LATAM mantém em ser um ativo para a sociedade na América do Sul. O grupo disponibiliza sua conectividade, estrutura e capacidade de transporte para apoiar gratuitamente organizações que lidam com necessidades em três áreas: saúde, meio ambiente e catástrofes naturais.

Ao longo desses anos, o programa tem se fortalecido com um foco colaborativo e, em 2023, alcançou um total de 43 parcerias estratégicas em cinco países com operações domésticas: Brasil, Chile, Colômbia, Equador e Peru. Os parceiros do

grupo LATAM são organizações, fundações e entidades governamentais que oferecem suporte às necessidades da região e trabalham em conjunto com o grupo LATAM para gerar um impacto positivo na comunidade por meio da conectividade.

A relação com as organizações baseia-se no conceito de cocriação, de modo que cada parceria estabelecida no âmbito do programa também possa trazer iniciativas que gerem valor para seus ambientes e comunidades. Dessa forma, o programa contribui diretamente para o cumprimento de três dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, que são: ODS 3 Saúde e Bem-estar, ODS 13 Ação pelo Clima e ODS 17 Parcerias para alcançar os Objetivos.



### SNAPSHOT

#### AVIÃO SOLIDÁRIO

##### GRI 203-1

##### GRI 3-3: GESTÃO DE QUESTÕES MATERIAIS

	UNIDADE	2021	2022	2023
<b>Saúde</b>				
Passagens aéreas doadas	Número	3.210	3.554	4.563
Órgãos, tecidos e células-tronco transportadas	Número	976	964	1.847
Insumos médicos	Número	59	4.577	688 <sup>1</sup>
<b>Desastres naturais</b>				
Carga transportada como ajuda humanitária	t	3	149	155
<b>Meio ambiente</b>				
Animais resgatados transportados	Número	192	246	122
Materiais recicláveis transportados	t	195	170	256

<sup>1</sup> A redução deveu-se à redução do número de necessidades durante o ano.

IMPACTO DO AVIÃO SOLIDÁRIO EM 2023



SAÚDE

Órgãos e Tecidos

**Transporte de 1.847 órgãos e tecidos de forma gratuita**

para realização de transplantes no Brasil e Chile, partindo de ilhas como Chiloé e Ilha de Páscoa.

Doação de passagens aéreas

**Mais de 4.500 pacientes, profissionais da saúde e equipes médicas foram transportados gratuitamente**

para realização de tratamentos ou cirurgias.



MEIO AMBIENTE

Resgate de Animais

**1.847 de animais transportados gratuitamente**

no Peru e no Brasil para reabilitação, conservação e proteção, incluindo aves, tartarugas, macacos, primatas da selva amazônica brasileira, flamingos, jiboias, lontras e pinguins. Além disso, a profissionais envolvidos em projetos de conservação e trabalho comunitário foram conectados.



DESASTRES NATURAIS

Ajuda humanitária

**104 toneladas de diversos itens de ajuda humanitária foram transportadas.**

Incluindo barracas para refugiados, alimentos, vestuário, artigos de higiene e outras doações. Também foram transportadas pessoas sobreviventes de catástrofes naturais e emergências, além de pessoal de apoio para diversas causas.



# 08

## Colaboradores



Neste capítulo

**91** | Melhor, mais simples e transparente

**100** | Quem faz o grupo LATAM

# Melhor, mais simples e transparente



## GRI 3-3

A gestão de pessoas é um dos processos críticos para as empresas do grupo LATAM ao colocar em prática sua missão de conectar pessoas e destinos. Nesse trabalho, as empresas do grupo consideram práticas estruturadas de treinamento e promoção profissional que respondem às transformações e tendências dos mercados de trabalho dos países em que operam. Além disso, contemplam o diálogo e a proximidade entre o pessoal e a direção de cada empresa, fatores importantes para reforçar o compromisso conjunto com a execução da estratégia de negócios e tornar as empresas do grupo LATAM cada vez melhores, mais simples e transparentes.

Nessa linha, as agendas de diálogos incluem encontros conduzidos pelas áreas de Recursos Humanos e líderes de diferentes áreas das empresas do grupo sobre temas como liderança, sustentabilidade, diversidade e inclusão, entre outros. O objetivo é reforçar o alinhamento estratégico e a empatia com os colaboradores das empresas do grupo LATAM, bem como colher insights que permitam melhorar a gestão de pessoas. Outras instâncias que reforçam o diálogo permanente são:

- **LATAM News:** reunião semanal entre líderes e suas equipes.
- **Ampliados:** reuniões periódicas conduzidas pelos vice-presidentes.
- **Acompanhamento 1 a 1:** conversas específicas entre o colaborador e seu líder, para apoiar o processo de formação e desenvolvimento profissional individual.

Vale destacar que os líderes recebem capacitação para a gestão das equipes e agir alinhadamente, de acordo com o modelo de liderança definido pelo grupo LATAM. Na verdade, eles são avaliados em seu papel frente às equipes por meio do índice de liderança e da ferramenta denominada “Barômetro”. As ferramentas incluem, entre outras, variáveis que permitem medir os avanços das empresas do grupo em direção aos seus objetivos de simplicidade e transparência, além do cumprimento das práticas de liderança, como feedback oportuno, reuniões de equipe, reuniões 1 a 1 e reconhecimento. Igualmente, existe uma medição por parte da mesma equipe em relação a seus chefes, o que permite extrair uma visão de como é o desempenho do líder, que tem o papel fundamental de impulsionar o desenvolvimento geral.

## SALUD ORGANIZACIONAL

Em 2023, o grupo LATAM alcançou seu melhor resultado histórico no Índice de Saúde Organizacional da McKinsey & Company (OHI), uma pesquisa que é aplicada há uma década e que avalia temas de clima e motivação no trabalho. Os 78 pontos obtidos superam em um ponto a última avaliação realizada em 2022, posicionando as empresas do grupo entre aquelas com melhor saúde organizacional do mundo.

Por sua vez, os resultados de 2023 também se destacaram por uma participação voluntária recorde na pesquisa, já que 79% do total dos colaboradores das empresas do grupo respondeu, o que corresponde a mais de 25 mil respostas no momento da consulta.

Cabe salientar que a pesquisa mencionada inclui perguntas que avaliam diferentes focos estratégicos para o grupo LATAM, como liderança, adaptação tecnológica, diversidade e inclusão e a experiência do colaborador, que contempla sentido e/ou propósito, além de segurança psicológica, entre outros.

*78 pontos no Índice de Saúde Organizacional em 2023, o melhor resultado histórico do grupo LATAM.*

## CAPACITAÇÃO

NGC 461: 5.8 CAPACITAÇÃO E BENEFÍCIOS

GRI 404-1 Y 403-5

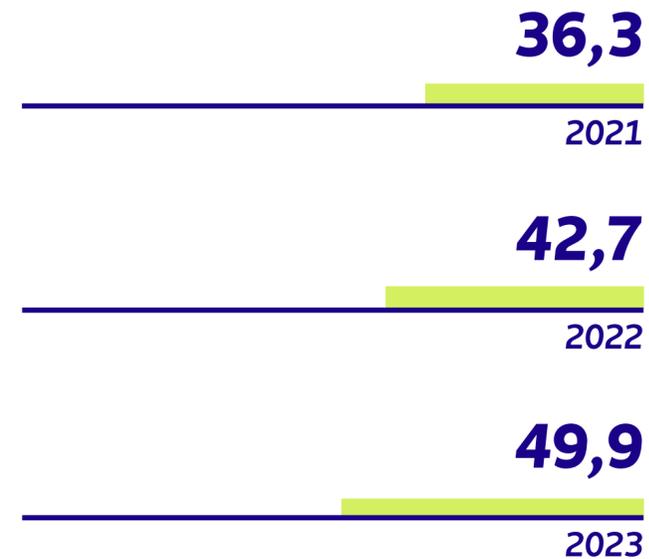
As políticas de capacitação no grupo LATAM estabelecem as diretrizes e princípios que orientam os processos de desenvolvimento de habilidades e conhecimentos nas diferentes áreas das companhias aéreas do grupo, ao mesmo tempo em que estão alinhadas com todos os requisitos e regulamentações locais pertinentes. De fato, em seus procedimentos, as empresas do grupo LATAM estabelecem a periodicidade, o sistema de atualização, a seleção e formação de instrutores, e as diversas responsabilidades que garantem a realização dos programas de treinamento.

Entre os temas abordados nesses espaços estão assuntos de segurança operacional e aérea; segurança no trabalho; diversidade e inclusão; liderança; habilidades comerciais e de atendimento ao cliente; serviço a bordo; fatores humanos; mercadorias perigosas; procedimentos internos das empresas do grupo; Código de Conduta (Compliance); e especialidades técnicas para manutenção aeronáutica.

Nessa linha, durante 2023, o grupo LATAM investiu USD 13,5 milhões em atividades de capacitação profissional das equipes, o que corresponde a 0,12% do total de receitas operacionais.

Por outro lado, 32.139 pessoas foram capacitadas (90,36% do total de colaboradores) em assuntos como segurança operacional e no trabalho; diversidade e inclusão; liderança; manutenção aeronáutica; emergências; primeiros socorros; prevenção de riscos e mercadorias perigosas, entre outros. Dessa forma, foram alcançadas um total de 1,6 milhão de horas de aula ou treinamento, com uma média de 50 horas por colaborador.

### MÉDIA DE CAPACITAÇÃO (HORAS/COLABORADOR)



50 horas em média de capacitação por colaborador.

### MÉDIA DE CAPACITAÇÃO EM 2023 (H/COLABORADOR)

NGC 461: 5.8 CAPACITAÇÃO E BENEFÍCIOS

GRI 404-1

	HOMENS	MULHERES
Alta gerência	12,6	6,6
Gerências	12,9	11,0
Líderes	29,0	21,0
Operacional	45,0	51,4
Força de Vendas	11,9	11,9
Administrativos	16,4	11,7
Outros profissionais	38,0	71,4
Outros Técnicos	14,2	12,1

Obs.: O cálculo leva em conta a dotação média das empresas do grupo.



## AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO

### GRI 404-3

Anualmente, as empresas do grupo LATAM realizam um processo de avaliação de desempenho por objetivos, alinhados com competências diferenciadas por segmento. Executivos, líderes, supervisores e áreas operacionais de cabines e aeroportos fazem parte deste procedimento, projetado para contribuir para o desenvolvimento de cada colaborador e do capital humano dentro de cada organização.

As habilidades definidas estão alinhadas com a estratégia da organização e contemplam aspectos como segurança, gestão de riscos e compliance, bem como saúde e segurança, entre outros. Esta medida busca garantir o cumprimento das políticas e procedimentos cruciais para as empresas do grupo LATAM, entendendo a relevância que estes têm para seus grupos de interesse.

Além da avaliação por habilidades, no início de cada período, essas equipes estabelecem metas anuais mensuráveis, que são avaliadas por seus chefes e passam por um processo de feedback, buscando gerar conversas relevantes que facilitem a melhoria contínua e a tomada de decisões.

Durante 2023, 99% dos colaboradores sujeitos ao processo<sup>1</sup> das empresas do grupo LATAM foram parte da avaliação de desempenho.

<sup>1</sup>78% dos colaboradores das empresas do grupo LATAM devem receber uma avaliação de desempenho em 2023.

### NCG 461: 3.6 GESTÃO DE RISCOS

As empresas do grupo LATAM contam com um Plano de Sucessão que identifica potenciais substitutos para os cargos de CEO e dos principais executivos entre profissionais internos e externos. Este plano é atualizado anualmente e, sempre que um executivo crítico deixa a empresa, é a primeira coisa a ser revisada para a decisão de substituição. Por outro lado, com alguns possíveis sucessores, são elaborados planos de desenvolvimento para prepará-los da melhor maneira possível para assumir o cargo superior.

## CONTRATAÇÕES E ROTATIVIDADE

### GRI 401-1

Ao longo de 2023, foram contratadas nas empresas do grupo LATAM 6.827 pessoas, resultando em uma taxa de contratação de 19%. Enquanto isso, a taxa de rotatividade foi de 10,84%, número inferior ao de 2022 (11,4%)

## CATEGORIAS FUNCIONAIS

### Alta gerência

CEO  
Vice-presidente  
Diretores

### Gerências

Gerente-sênior  
Gerentes Subgerentes

### Liderança

Chefe de área  
Chefe de departamento

### Operacional

Operações de Carga  
Manutenção

Aeroporto  
Centro de Controle de Operações

### Força de vendas

Operações de Vendas  
Customer Care

### Administrativos

Atividades gerais e de apoio

### Outros profissionais

Liderança em atividades de apoio

### Outros Técnicos

Tripulação de Comando  
Tripulação Cabine

## NOVAS CONTRATAÇÕES E ROTATIVIDADE DE PESSOAL EM 2023

GRI 401-1

	NOVAS CONTRATAÇÕES		ROTAÇÃO	
	TOTAL	TAXA DE CONTRATAÇÃO <sup>1</sup>	TOTAL <sup>2</sup>	TAXA DE ROTAÇÃO <sup>3</sup>
LATAM Airlines Brasil	2.957	8,31%	2024	5,69%
LATAM Airlines Chile	1.689	4,75%	700	1,97%
LATAM Airlines Colômbia	876	2,46%	311	0,87%
LATAM Airlines Ecuador	122	0,34%	30	0,08%
Escritório Regional dos EUA	466	1,31%	384	1,08%
LATAM Airlines Peru	590	1,66%	326	0,92%
Outro <sup>4</sup>	127	0,36%	79	0,22%
<b>Total</b>	<b>6.827</b>	<b>19,19%</b>	<b>3.854</b>	<b>10,84%</b>

<sup>1</sup> Total de contratações/total de colaboradores em 31 de dezembro de 2023.

<sup>2</sup> Número total de colaboradores que deixaram o grupo voluntariamente, por demissão, aposentadoria ou óbito em serviço.

<sup>3</sup> Número total de colaboradores que deixaram o grupo voluntariamente, por demissão, aposentadoria ou óbito em serviço /total de colaboradores em 31 de dezembro de 2023.

<sup>4</sup> Operações do Grupo LATAM em outros países das Américas, Europa e Oceania.



6.827

**peças  
contratadas ao  
longo do ano**



**MAIS INFORMAÇÕES**  
Anexos (páginas 159-165)

## BENEFÍCIOS

NCG 461: 5.7 LICENÇA PARENTAL e 5.8 CAPACITAÇÃO E BENEFÍCIOS

GRI 401-2

As empresas do grupo LATAM oferecem aos colaboradores uma série de benefícios que não fazem parte da remuneração. Entre eles estão:

**1. Gestão do estresse no local de trabalho:** O Programa de Bem-Estar das empresas do grupo LATAM foca na gestão do estresse no local de trabalho e na promoção do bem-estar dos colaboradores. Este programa consiste em quatro componentes: “Conhecendo-nos” para fomentar conexões, “Clube de Viagens” com dicas de viagem, “Dicas de Bem-Estar” para melhorar a saúde mental, emocional e física, e “Clube LATAM”, oferecendo descontos para funcionários e suas famílias em várias categorias. Este programa é acessível através do Portal LATAM e RH Connect Connect.

- **Conhecendo-nos:** Seção que permite mensalmente conhecer e se conectar com diferentes pessoas das empresas do grupo LATAM. Até duas pessoas por mês são destacadas por país.

- **Clube de Viagens:** Nesta seção, são disponibilizadas as apresentações e gravações de cada sessão ao vivo onde, mês a mês, um colaborador de alguma das empresas LATAM nos leva a conhecer um novo lugar do mundo. Com base em sua experiência, compartilha as principais dicas e conselhos para inspirar sem fronteiras a próxima aventura, conectando-se ao benefício de Viagens de Colaboradores.

- **Dicas de bem-estar:** Um espaço onde são publicados mensalmente dados úteis e artigos para potencializar o bem-estar, o autocuidado e a saúde mental dos colaboradores das empresas do grupo LATAM.

- **Club LATAM:** Rede exclusiva com descontos e promoções para colaboradores das empresas do grupo LATAM e determinados beneficiários adicionais, com diversos benefícios

oferecidos em todos os países e em mais de dez categorias, como: Hospedagem e Turismo (com grandes redes hoteleiras), Gastronomia, Saúde e Fitness, Educação e Capacitação, entre outros, que podem variar por país. Na verdade, como colaborador de alguma das empresas do grupo LATAM, também é possível acessar muitos dos descontos que fazem parte dos benefícios de uma das empresas do grupo em outros países e não apenas no país de residência do funcionário.

**2. Iniciativas de bem-estar e saúde:** Cada empresa do grupo gerencia diferentes iniciativas destinadas a promover atividades físicas. Por exemplo, as empresas do grupo no Chile, durante o verão, convidam os colaboradores a participar de diversas atividades esportivas gratuitas realizadas nas instalações chamadas Parque LATAM. Isso inclui reserva de quadras para vários esportes ou inscrição em aulas como Zumba, treinamento funcional, spinning, entre outros.

Além disso, todos os colaboradores com contratos por tempo indeterminado e determinado recebem:

- **Seguro de vida:** Dada a importância da prevenção diante de momentos difíceis e visando apoiar entes queridos, a maioria das empresas do grupo LATAM oferece seguro de vida para os colaboradores.

- **Seguro saúde:** Considerando que a saúde dos colaboradores é uma das principais preocupações das empresas do grupo LATAM, há um seguro médico privado que inclui, entre outros, cobertura para consultas médicas ambulatoriais, hospitalares, medicamentos e tratamentos. Na verdade, algumas empresas no Chile também incluem telemedicina gratuita em áreas como psicologia, nutrição, medicina esportiva, apoio em doenças crônicas, distúrbios do sono, saúde sexual e/ou orientação psicológica LGBT+. Da mesma forma, as empresas do grupo no Chile contam com um Convênio de planos coletivos de Isapre com a empresa Colmena (nome da empresa que presta serviços de saúde) para preços preferenciais e fixos.

- **Seguro de Assistência Médica em viagens de trabalho fora**

**do país base:** Além disso, para garantir o cuidado dos colaboradores durante o desempenho de suas funções, as empresas do grupo LATAM oferecem aos colaboradores um seguro de assistência em viagens para cuidá-los em caso de doenças e acidentes enquanto prestam serviço fora de seus países de residência. Isso se estende também às tripulações tanto de cabine como de comando no desempenho de suas funções.

**3. Opções de trabalho parcial:** Para algumas funções específicas, existem contratos de tempo parcial que permitem aos colaboradores trabalhar menos horas por semana em vez dos tradicionais contratos em tempo integral. Este programa está disponível em diferentes países, de acordo com sua regulamentação nacional.

**4. Teletrabalho:** De acordo com a natureza de suas funções, certos colaboradores das empresas do grupo LATAM têm a possibilidade de trabalhar em modo híbrido, que consiste em dois dias trabalhando no escritório e três dias trabalhando em casa. Além disso, algumas funções específicas trabalham 100% remotamente devido às suas funções, como as equipes de TI e Contact Center. As empresas do grupo LATAM cobrem alguns custos decorrentes do trabalho híbrido, como alimentação e internet, de acordo com as regulamentações de cada país.

**5. Horários de trabalho flexíveis:** Para certos países e posições de trabalho específicas, as empresas do grupo LATAM oferecem a opção de horários de trabalho flexíveis, de acordo com a regulamentação nacional. Isso implica um horário flexível que permite aos colaboradores decidir quando começar e/ou terminar sua jornada de trabalho de acordo com suas necessidades individuais e dentro do intervalo de tempo definido pelas empresas onde se aplica.

**6. Facilidades de cuidado infantil:** De acordo com as regulamentações de cada país, são concedidas facilidades de cuidado infantil às mulheres trabalhadoras para cuidar de seus filhos após o período pós-natal, ou são fornecidas contribuições para o cuidado infantil como uma alternativa para os pais que trabalham em turnos ou cujo filho tem incompatibilidade de saúde para estar nas instalações de cuidado infantil.

**7. Facilidades de amamentação:** Algumas instalações das empresas do grupo LATAM contam com salas de amamentação nos locais de trabalho. Esses espaços oferecem privacidade, conforto, armazenamento e higiene para as mães extrair leite materno. Este programa de apoio está disponível em diferentes países, de acordo com sua regulamentação nacional.

**8. Licença maternidade e paternidade (pós-natal):** As empresas do grupo LATAM

garantem o fornecimento de licença maternidade e paternidade para mães e pais de acordo com as regulamentações legais de cada país.

**9. Licença remunerada de cuidado familiar além da licença parental:** Certas empresas do grupo LATAM garantem a provisão de licenças remuneradas de cuidado familiar para seus colaboradores de acordo com as regulamentações legais de cada país respectivo.

**10. Benefício de descontos em passagens (Staff Travel):** Como parte de sua proposta de valor, as empresas do grupo LATAM permitem que seus trabalhadores e seus beneficiários conheçam o mundo através do benefício de passagens chamado Staff Travel.

Através deste benefício, eles têm acesso a uma cartela anual em rotas operadas pelo grupo LATAM para chegar a mais de 140 destinos ao redor do mundo, utilizando passagens sujeitas a espaço com 100% de desconto (2), com 90% de desconto (12), com 50% de desconto (12) e passagem confirmada cujo desconto e número variam por subnível. Além disso, os trabalhadores podem acessar voos com importantes descontos ilimitadamente em mais de 90 companhias aéreas em convênio. Estas cartelas se aplicam para cada trabalhador e cada beneficiário registrado de acordo com a política vigente.

**11. Benefícios especiais do programa de passageiros frequentes LATAM Pass:** As empresas do grupo LATAM permitem que os trabalhadores registrados no programa LATAM Pass tenham acesso a benefícios especiais que complementam a experiência do benefício Staff Travel, entre os quais se destacam: um bônus especial de milhas ao se registrar pela primeira vez no LATAM Pass, a dupla acumulação de milhas na compra de passagens Staff Travel e a opção de poder comprar diretamente com milhas as passagens Staff Travel. Isso último está implementado em vários países e está sendo trabalhado para que esteja disponível em todos aqueles onde o grupo opera.

**12. Benefícios especiais nos serviços terrestres oferecidos pela LATAM:** Complementando a experiência do benefício Staff Travel, o grupo LATAM permite que os trabalhadores tenham acesso a descontos em serviços terrestres oferecidos a passageiros comerciais (aluguel de carros, hotéis, passeios, etc.). Nessa linha, para todos os países, se aplicam descontos no aluguel de carros e está sendo trabalhado para disponibilizar descontos em hotéis. Para Chile, Brasil, Peru e Paraguai, além disso, se aplicam descontos especiais em todos os outros serviços.



**13. Empréstimos:** Certas empresas do grupo LATAM oferecem apoio financeiro através de empréstimos direcionados a diferentes grupos de trabalhadores, que se aplicam de acordo com as condições locais dos diversos países e convenções coletivas vigentes. Isso, com o objetivo de ajudar os trabalhadores em diversas situações durante sua vida profissional.

## DIVERSIDADE, EQUIDADE E INCLUSÃO

NCG 461: 3.1 ESTRUTURA DE GOVERNANÇA e 5.4.1 POLÍTICA DE EQUIDADE

GRI 3-3; 405-1

As empresas do grupo LATAM abordam a diversidade e inclusão de forma ampla e integrada, conscientes dos desafios relacionados aos diferentes grupos sociais que as compõem. Nessa linha, nos processos de recrutamento e seleção, os quais são sustentados na Política Global de Diversidade e Inclusão, o grupo conta com o apoio de uma rede de fundações, organizações e consultores especializados em atrair e contratar talentos diversos.

Trabalhando em conjunto com uma consultoria externa, as empresas do grupo coletam a opinião dos funcionários de todos os países onde operam, identificando as diferentes experiências e visões sobre o tema. Além disso, há instâncias de diálogo aberto com líderes das áreas de Recursos Humanos e medições periódicas internas sobre a percepção dos profissionais em relação a aspectos-chave da cultura organizacional, da proposta de valor interna e da experiência do funcionário. Essas ações, somadas a outras específicas, permitem ao grupo fortalecer a inclusão, buscando que todas as pessoas que fazem parte das empresas do grupo possam contribuir plenamente com suas capacidades e se sentir pertencentes. De fato, entre as ações transversais desenvolvidas, destacam-se:

- Informar e capacitar os colaboradores para consolidar a cultura de inclusão.
- Desenvolver a liderança inclusiva.

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

Além disso, o grupo LATAM estabeleceu metas de diversidade focadas em aumentar a representatividade de mulheres em cargos de liderança e em cargos técnicos; aumentar a representatividade de pessoas com deficiência em diferentes funções; e promover a pluralidade nos perfis profissionais para refletir a diversidade de raça e etnia, geração, orientação sexual e identidade de gênero, entre outras, existentes nas sociedades em que opera.

Em consonância com os compromissos de Diversidade, os quais visam alcançar até 2030 um equilíbrio de gênero em torno de 40%/60% em todos os níveis funcionais, o grupo LATAM alcançou uma proporção total de 39,2%/60,8% de mulheres/homens. Especificamente, em relação ao cargo de pilotos e mecânicos de manutenção, os quais historicamente têm sido menos diversos a nível da indústria, é importante destacar que o grupo tem incorporado mais mulheres. Os avanços do grupo na construção de ambientes de trabalho cada vez mais inclusivos também se refletiram nos resultados da Avaliação de Inclusão. Este diagnóstico considera os sistemas organizacionais e as práticas de liderança que o grupo realiza, além da percepção de subgrupos de funcionários sobre a igualdade de oportunidades de crescimento e sucesso profissional. Desta forma, em 2023, o grupo LATAM alcançou 78 pontos na avaliação, um a mais do que em 2022, mantendo uma tendência positiva nos últimos três anos.

*O grupo LATAM aspira alcançar até 2030 um equilíbrio de gênero em torno de 40/60 em todos os níveis funcionais.*



## COLABORADORES POR GÊNERO E CATEGORIA DAS EMPRESAS DO GRUPO LATAM

GRI 405-1

	HOMENS	HOMENS %	MULHERES	MULHERES %
Alta gerência	59	85,5%	10	14,4%
Gerências	416	64,2%	231	35,7%
Liderança	1.030	64,9%	556	35%
Operacional	11.002	68,4%	5.064	31,5%
Força de Vendas	180	24%	567	75,9%
Administrativos	483	46,9%	546	53%
Outros profissionais	1.617	60,7%	1.044	39,2%
Outros Técnicos	6.654	52,1%	6.109	47,8%
<b>Grupo LATAM</b>	<b>21.441</b>	<b>60,2%</b>	<b>14.127</b>	<b>39,7%</b>

\* LATAM não possui profissionais na categoria Auxiliar.

## EQUIDADE SALARIAL

NCG 461: 5.4.2 DIFERENÇA SALARIAL E 5.4.1 POLÍTICA DE IGUALDADE

GRI 405-2

As empresas do grupo LATAM possuem políticas e práticas para garantir uma compensação justa entre os colaboradores, de acordo com seus papéis e responsabilidades. Nessa linha, a política começa com a metodologia de estruturação de cargos (pontos e níveis) para definir o peso relativo de cada cargo dentro das organizações. Adicionalmente, são definidas escalas salariais por nível, por meio de pesquisas de mercado, com o objetivo de posicionar cada colaborador dentro da faixa salarial definida para o seu nível.

É importante destacar que todas as pessoas dentro do mesmo nível salarial têm a mesma faixa de remuneração (que varia entre 80% e 120% do valor de referência), mas o posicionamento específico de cada em relação ao valor de referência depende unicamente de aspectos como antiguidade e desempenho, que são os únicos fatores determinantes para as diferenças de remuneração. De fato, há uma revisão anual de remuneração por mérito, sempre baseada no desempenho da pessoa.

PROPORÇÃO SALARIAL (MULHERES/HOMENS)<sup>1</sup>

NCG 461: 5.4.2 DIFERENÇA SALARIAL

GRI 405-2

	MEDIA <sup>2</sup>	MEDIANA <sup>3</sup>
Alta gerência	87%	87%
Gerências	94%	95%
Liderança	95%	95%
Operacional	92%	91%
Força de Vendas	98%	98%
Administrativos	97%	98%
Outros profissionais	97%	97%
Outros Técnicos	89%	90%

<sup>1</sup> Proporção que o salário bruto por hora das mulheres e o salário bruto por hora dos homens em cada categoria funcional. O salário bruto inclui todas as remunerações fixas e variáveis, como salário base, benefícios sociais, bônus, comissões ou outros.

<sup>2</sup> A metodologia de cálculo considera a média do salário por país, nível salarial e categoria de antiguidade, excluindo os dados em que não há registro em ambos os gêneros.

<sup>3</sup> Para o cálculo da mediana, foram organizados de em ordem crescente os valores do salário bruto por hora das mulheres e dos homens (considerando os grupos por país, nível salarial e categoria de antiguidade e excluindo os dados onde não há registro em ambos os gêneros) e dividiu-se o valor central do primeiro grupo pelo valor central do segundo.

## CATEGORIAS FUNCIONAIS

## Alta gerência

CEO  
Vice-Presidente Diretores

## Gerências

Gerentes-sênior  
Gerentes  
Subgerentes

## Liderança

Chefe de área  
Chefe de departamento

## Operacional

Operações de Carga  
Manutenção  
Aeroporto

## Centro de Controle de Operações

Força de Vendas  
Operações de Vendas  
Customer Care

## Administrativos

Atividades gerais e de apoio

## Outros profissionais

Liderança em atividades de apoio

## Outros Técnicos

Tripulação de comando  
Tripulação de Cabine

## SEGURANÇA OCUPACIONAL

NCG 461: 5.6 SEGURANÇA OCUPACIONAL

GRI 3-3, 403-2, 403-1, 403-7 Y 403-9

A segurança é um valor fundamental e inegociável para as empresas do grupo LATAM. Esse compromisso é estabelecido na Política de Segurança, Qualidade, Saúde e Meio Ambiente e se traduz na promoção de um sistema de gestão de Saúde e Segurança Ocupacional, voltado para prevenir lesões e doenças ocupacionais de todos os integrantes das operações.

A supervisão desse sistema, que integra diversos programas de saúde e segurança ocupacional, é responsabilidade dos líderes de cada área operacional, que aplicam as diretrizes do sistema e recebem suporte da área de Segurança Corporativa. As empresas do grupo LATAM garantem o cumprimento regulatório em todos os países onde desenvolvem suas operações e asseguram o cumprimento da Política de Qualidade, Saúde e Meio Ambiente do grupo LATAM de forma abrangente.

As empresas estabeleceram uma estratégia integral de governança de segurança no local de trabalho que abrange diversos procedimentos fundamentais:

- **Identificação de perigos e avaliação de riscos:** as empresas do grupo LATAM possuem procedimentos para uma detecção sistemática de perigos e avaliações de riscos. Em cada caso são definidas medidas de controle nos processos e instalações, garantindo a proteção e o bem-estar dos trabalhadores.

- **Inspeções de segurança ocupacional:** As empresas do grupo realizam inspeções periódicas e elaboram relatórios detalhados que descrevem os riscos identificados e os possíveis impactos nas operações e nas pessoas, incluindo planos de ação para sua mitigação.

- **Gestão e Controle de Planos de Ação:** Com foco na prevenção, este processo reduz os riscos operacionais e impactos ao implementar planos de ação e abordar as causas raiz identificadas

durante as inspeções. Para priorizar os perigos identificados e mitigar os riscos. Para priorizar esses planos, as empresas do grupo LATAM utilizam o Índice de Plano de Ação (API), que permite avaliar, priorizar e integrar os diferentes planos de mitigação de riscos potenciais.

- **Avaliação da Gestão de Mudanças:** Além disso, são identificados e mitigados os perigos associados com as mudanças de procedimentos internos e externos proativamente, garantindo a segurança nas novas formas de operar.

Além disso, as empresas do grupo LATAM avaliam continuamente a eficácia de seu sistema de gestão por meio do monitoramento de indicadores relacionados às taxas de acidentes, como a taxa de lesões e o indicador de Potencial de Acidentes Graves (PAG). Este último foi incluído em 2023 para fortalecer a antecipação de possíveis riscos e a implementação de medidas preventivas.

Em conjunto, esses indicadores são revisados em relação aos objetivos anuais, de forma periódica, em todos os países e áreas operacionais dentro das empresas do grupo LATAM. Este registro também inclui os fornecedores de serviços terceirizados que colaboram com as empresas do grupo LATAM, os quais, contratualmente, devem cumprir com suas regulamentações locais e, em alguns casos, participam ativamente na monitorização desses indicadores de segurança. A disponibilidade de informação facilita a priorização e integração dos diferentes planos de ação, através do Índice de Planos de Ação (API), o qual avalia os riscos com base em sua probabilidade e gravidade, permitindo determinar os planos mais eficientes nos diferentes casos.

<sup>2</sup> Durante 2023, foram realizadas inspeções nas condições de segurança nos riscos críticos identificados pela companhia, através de um plano de trabalho abrangente. Esse processo incluiu mais de 1.100 inspeções em empilhadeiras, mais de 600 em guindastes, mais de 2.000 em sistemas de ancoragem, 800 em trabalhos em altura e 2.400 em escadas. Além disso, foram elaborados mais de 800 relatórios de inspeção de infraestrutura e realizadas 9.000 inspeções focadas no comportamento seguro (IPS).

### SNAPSHOT GESTÃO DE PESSOAS EMPRESAS DO GRUPO LATAM

NCG 461: 5.8 CAPACITAÇÃO E BENEFÍCIOS

	2021	2022	2023
Total de Colaboradores	29.114	32.507	35.568
Taxa de rotação <sup>1</sup>	22,5%	11,4%	10,8%
Média de horas de capacitação <sup>2</sup>	36,3	42,7	49,9
Total de pessoas capacitadas (% sobre a dotação total)	N/D	30,6 mil (93%)	32,1 mil (90,36%)
Investimentos em capacitação (% sobre a receita)	N/D	0,14%	0,12%

#### Pesquisa IHO

Resultado	77	77	78
Quartil	1	1	1

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

<sup>2</sup> horas de treinamento no ano/média de colaboradores.

**0 fatalidades**

año 2023

**0,61  
acidentes  
para cada 100  
colaboradores**

año 2023

**0 acidentes  
de trabalho  
com graves  
consequências**

año 2023

SEGURANÇA OCUPACIONAL<sup>1</sup>

## NGC 461: 5.6 SEGURANÇA OPERACIONAL

	2020	2021	2022	2023	META
Taxa de acidentes (para cada cem colaboradores) <sup>2</sup>					
<b>GRI 403-9</b>	0,39	0,48	0,64	0,61	0,63
Taxa de acidentes <sup>3-4</sup>	0	0	0	0	0
Taxa de doenças ocupacionais (para cada cem colaboradores) <sup>5</sup>	0,03	0,04	0,03	0,03	
Média de dias perdidos por acidente <sup>6</sup>					
<b>GRI 403-9</b>	12,54	10,24	11,48	11,62	
Taxa de acidentes de trabalho com consequência grave <b>GRI 403-9</b> <sup>7,8-9</sup>	0,01	0,00	0,00	0,00	
Taxa de absenteísmo	4,4	4,7	4,1	4,4	

N/D: Informações não disponíveis.

N/A: não se aplica.

<sup>1</sup> Alguns indicadores relacionados ao tema começaram a ser contabilizados dessa maneira em 2022, portanto a informação de anos anteriores não está disponível.

<sup>2</sup> Total de acidentes de trabalho/média de colaboradores X 100.

<sup>3</sup> Excluindo os relacionados a acidentes de trajeto e os sofridos por dirigentes de instituições sindicais em decorrência ou durante o desempenho de suas atividades sindicais.

<sup>4</sup> O cálculo da taxa segue a fórmula: total de óbitos por acidente de trabalho/ média de colaboradores X 100.000.

<sup>5</sup> Total de doenças ocupacionais/ média de colaboradores X 100.

<sup>6</sup> Total de dias perdidos por acidente de trabalho/total de acidentes de trabalho. Obs.: a contagem dos dias perdidos começa no dia seguinte ao acidente.

<sup>7</sup> Os acidentes relacionados a algum risco crítico e os eventos de alto impacto (acidentes que resultam em mais de 100 dias perdidos) representam 1,5 no cálculo total.

<sup>8</sup> Fórmula de cálculo da taxa: total de lesões com interrupções do trabalho/ média de colaboradores x 100.

<sup>9</sup> Acidentes que resultam em lesões das quais o trabalhador não se recupere, ou não haja a expectativa de que se recupere totalmente o estado de saúde anterior ao acidente, em um prazo de seis meses.



## MAIS INFORMAÇÕES

- Perfil dos colaboradores (gênero, nacionalidade, faixa etária, antiguidade, pessoas com deficiência): páginas 159-161.
- Licença maternidade/paternidade: páginas 164-165.
- Formalidade do emprego (tipo de contrato, tipo de jornada, adaptabilidade no trabalho): página 162.
- Liberdade de associação: página 162.
- Greve por paralisações: página 162.



# Quem faz o grupo LATAM

GRI 2-7

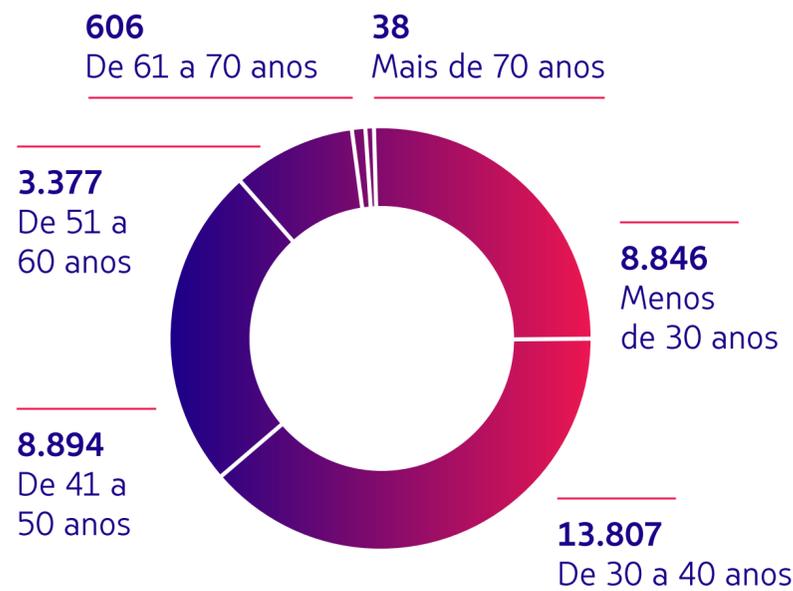


**35.568 pessoas**

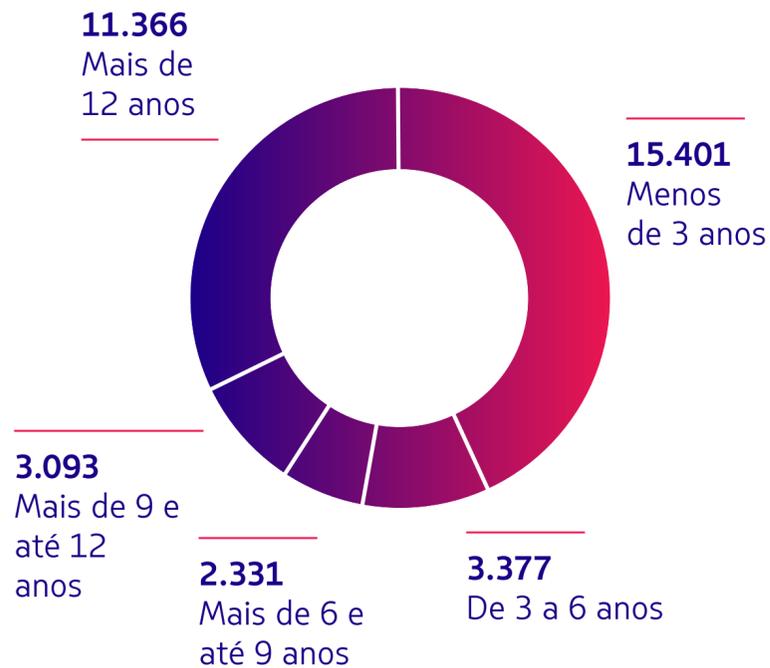
## COLABORADORES POR GÊNERO E PAÍS EM 2023



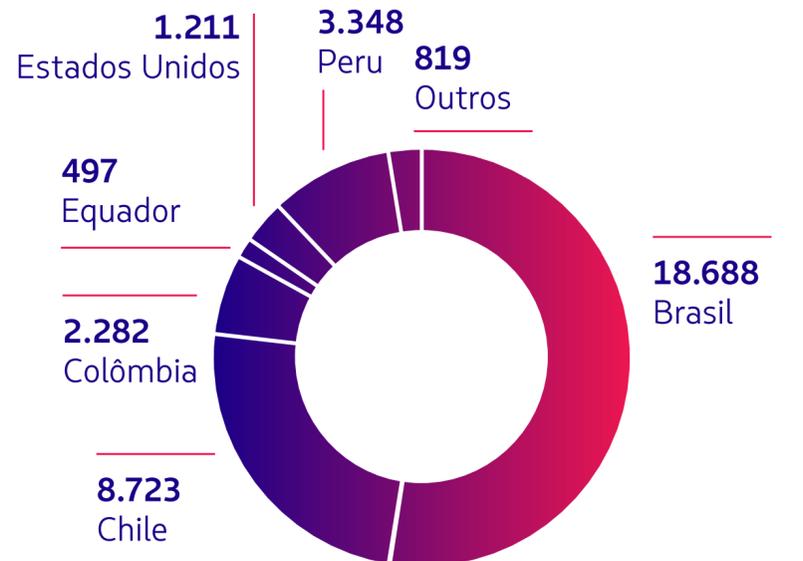
## COLABORADORES POR FAIXA ETÁRIA EM 2023



## COLABORADORES POR ANTIGUIDADE EM 2023



## COLABORADORES POR PAÍS EM 2023



# 09

## Clientes

Neste capítulo

**102** | A melhor  
experiência



# A melhor Experiência

## GRI 3-3

O grupo LATAM busca proporcionar a melhor experiência para seus passageiros, desde o momento em que escolhem seu voo até o momento em que retiram suas bagagens ao chegar ao destino. Além disso, deseja construir relacionamentos de longo prazo com seus clientes, oferecendo benefícios exclusivos por meio de seu programa de passageiros frequentes, o LATAM Pass.

Durante 2023, o grupo continuou implementando melhorias na experiência de viagem, com novas cabines para um maior conforto, tecnologia que oferece autonomia e torna cada decisão mais ágil, em uma gastronomia premiada e entretenimento a bordo com conteúdo exclusivo. Tudo isso, mantendo a pontualidade e uma variedade de opções de serviços.

Além disso, os canais de diálogo permanecem abertos para receber feedback em busca de uma melhoria constante e, é claro, a segurança é prioridade absoluta para o grupo.



### Novas cabines

Em 2023, o grupo LATAM avançou no processo de transformação das cabines de suas aeronaves, proporcionando mais flexibilidade para atender a diferentes segmentos de clientes

e oferecendo mais conforto, especialmente em viagens de longa duração.

Nesse sentido, no ano passado, o grupo recebeu cinco aeronaves adicionais Boeing 787-9 Dreamliner, com um interior de cabine completamente renovado, que inclui a cabine Premium Business: assentos com descanso full flat, acesso direto ao corredor, maior privacidade e espaço para objetos pessoais; cabine Economy, com assentos de última geração; e um sistema de entretenimento a bordo renovado, com telas de 18 polegadas na Premium Business e 12 polegadas na Economy.

Além disso, em 2023, o grupo começou a receber aeronaves Airbus A320Neo e A321Neo com a nova configuração de cabine Airspace, que apresenta uma iluminação personalizada, novos compartimentos de bagagem com até 60% mais espaço, banheiros com superfícies antimicrobianas e assentos com tablet holder para que os passageiros possam usar seus dispositivos pessoais com mais conforto.

Por sua vez, o grupo concluiu o processo de modificação de sua frota narrow-body, implementando os mais recentes padrões de cabine. Nessa frota, também encontramos a classe Premium Economy, que oferece mais espaço para os pés, assento do meio bloqueado, espaço exclusivo para bagagens e um serviço gastronômico diferenciado.



### Novo desenho do serviço de bordo

Durante 2023, houve uma renovação no cardápio, incluindo produtos locais da América do Sul que refletem o patrimônio regional, com ingredientes de alta qualidade e uma opção adicional de prato principal, além da incorporação de novos elementos ao serviço. Além disso, em voos de longo alcance, iniciou-se uma iniciativa para valorizar o talento de mulheres chefs que estão surgindo na região, por meio da cocriação de pratos signature com os chefs da LATAM, os quais são oferecidos nas cabines Premium Business e Economy

Por sua vez, na cabine Economy de voos domésticos no Brasil, foram adicionadas novas variedades de lanches durante outubro, oferecendo mais sabores e qualidade, com uma renovação a cada dois meses. Da mesma forma, foi ampliado o alcance de voos onde é oferecida a variedade completa de bebidas que acompanham os lanches, incluindo água, café, refrigerantes e sucos.



### Economia circular

Ao longo de 2023, foram eliminados 96% dos plásticos de uso único em toda a experiência a bordo, tanto para a cabine Premium Business quanto para a Economy, conseguindo reduzir mais de 1.700 toneladas, sendo estes substituídos por materiais recicláveis e/ou biodegradáveis como copos de papel, talheres de bambu e tampas de cana-de-açúcar. Nesse sentido, na Business, os itens de descanso vêm em sacolas reutilizáveis e os kits de amenidades, que foram desenhados por artistas sul-americanos emergentes, são compostos por materiais nobres. Adicionalmente, o grupo LATAM lançou o programa “Recicle sua Viagem” na operação doméstica do Brasil, que já está em operação nos mercados domésticos das subsidiárias do grupo. Neste ponto, vale ressaltar que foram recicladas mais de 120 toneladas de garrafas PET.



### LATAM Play

LATAM Play é a plataforma que busca oferecer uma experiência de entretenimento de alta qualidade e com os últimos lançamentos a bordo, para satisfazer os gostos e preferências de cada passageiro.

Nesse sentido, o LATAM Play permite que os clientes acessem diversos conteúdos por meio de seus próprios dispositivos pessoais em aeronaves narrow-body, enquanto os passageiros que voam em aviões wide-body têm acesso a este sistema por

meio de telas a bordo, proporcionando a maior biblioteca de conteúdo da América do Sul. Durante 2023, esta plataforma ofereceu mais de 170 filmes, 430 séries e 100 álbuns musicais, além de documentários, jogos e opções de leitura durante os voos.

No mesmo período, o grupo LATAM lançou sua parceria com as importantes plataformas de streaming HBO Max e Paramount+. Para 2024, a empresa visa aumentar sua oferta de conteúdo em cerca de 50%, consolidando-se como líder na região, com conteúdo de classe mundial.



### Aumento das fileiras Premium Economy

No ano passado, o grupo LATAM aumentou a quantidade de fileiras de assentos da Premium Economy em sete rotas dentro do Brasil para atender à crescente demanda no mercado pelo nível de serviço aprimorado oferecido pela classe Premium Economy.



### Conectividade Wi-Fi a bordo

Ao final de 2023, o grupo LATAM conseguiu concluir a implementação do Wi-Fi em todas as aeronaves narrow-body da LATAM Airlines Brasil, e iniciou a instalação em mercados de língua espanhola, encerrando 2023 com 23% da frota de língua espanhola conectada. Com a instalação deste serviço, os passageiros poderão acessar o serviço de mensagens gratuitas, bem como comprar pacotes de browsing e streaming, de acordo com suas preferências.



### Melhor serviço nos aeroportos

A sinalização e a imagem de todos os aeroportos da rede foram atualizadas e melhoradas para alcançar uma maior visibilidade da marca, bem como uma maior simplicidade no processo de orientação dos clientes. Além disso, a imagem do check-in premium foi renovada para proporcionar uma melhor experiência aos clientes frequentes. Além disso, o grupo expandiu sua presença para mais de dez novos aeroportos (por meio de novas rotas) para continuar conectando os clientes.



### Novo Lounge em Lima

No início de 2023, decidiu-se realizar a construção de um novo Lounge LATAM em Lima, Peru, que terá 2.400 m<sup>2</sup> em dois salões: Signature Lounge e Premium Lounge. Este marco permitirá ao grupo LATAM consolidar sua rede de lounges próprios em seus Hubs mais importantes.

Durante o segundo semestre, o processo de desenho avançou e, no final de 2023, o processo de licitação para a construção foi iniciado, o que será realizado ao longo de 2024.

Além disso, em maio de 2023, foi implementada a parceria da LATAM com Visa no Lounge de Bogotá.



### Canais de diálogo e atendimento personalizado

O grupo LATAM implementou melhorias significativas em seus canais de comunicação com os clientes, abrangendo uma ampla gama de plataformas, desde seu aplicativo móvel até seu site e o uso do WhatsApp como um meio adicional de contato. Essas melhorias não apenas ampliaram as opções de interação, mas também foram projetadas para oferecer uma

experiência mais personalizada e centrada nas necessidades individuais de cada cliente.

O grupo adotou uma abordagem proativa para entender melhor as preferências e expectativas de seus clientes, por meio de um modelo de monitoramento e análise que permite coletar dados sobre as interações e comentários dos clientes. Essa análise de dados é usada para ajustar continuamente os serviços oferecidos, garantindo que o atendimento ao cliente e as soluções fornecidas estejam alinhadas com as necessidades e expectativas em constante mudança da base de clientes da LATAM.

Além das melhorias nos canais digitais, o grupo LATAM fortaleceu sua capacidade de atendimento ao cliente por meio de seu contact center, fornecendo aos clientes um ponto de contato centralizado para obter ajuda e resolver problemas. Isso se tornou um elemento fundamental da estratégia de atendimento ao cliente, oferecendo um serviço rápido, eficiente e personalizado para atender às demandas dos clientes em todas as etapas de sua experiência de viagem.



### App LATAM

Foi implementado um aviso para notificar os clientes sobre o início do embarque de seu voo, com o objetivo de reduzir seu tempo de espera no portão de embarque. Além disso, o processo de compra de passagens, upgrade de cabine e consulta ao status do voo foram aprimorados, e as etapas para contratação de serviços adicionais, como despacho de bagagem extra ou seleção de assento, foram simplificadas.

Outros desenvolvimentos relevantes no aplicativo incluíram a opção de antecipar ou adiar a viagem do passageiro, complementar sua viagem com hotéis, carros e pacotes, e também solicitar assistência e serviços especiais.

Em 2023, o aplicativo se consolidou como um canal importan-

te para o dia da viagem do cliente, alcançando três milhões de usuários ativos por mês e 46,5% dos passageiros usando o aplicativo em seu voo até dezembro de 2023, um crescimento de 8% em relação ao mesmo período do ano anterior. Da mesma forma, 33% dos membros do programa de passageiro frequente criaram um usuário no aplicativo, sendo que 64% eram passageiros de alto valor.



### Check-in automático para voos domésticos e auto check-in digital em quiosques ou pelo aplicativo

A cobertura desse serviço foi ampliada durante o ano passado, alcançando 92,5%.



### Despacho automático de bagagem

O grupo LATAM é pioneiro na América do Sul em implementar a tecnologia que permite que o cliente se atenda de forma autônoma no despacho de bagagem. Isso melhora a experiência dos passageiros, pois reduz os tempos de espera na fila. Assim, em 2023, 26 aeroportos tinham disponível o auto despacho de bagagem, o que representa uma cobertura de 79%. Além disso, para 2024, a expectativa é continuar aumentando a cobertura em novos aeroportos estratégicos e adicionar mais máquinas nos aeroportos já existentes.



### Reconhecimento facial por biometria durante o embarque

Até 2022, o grupo LATAM operava um sistema de embarque por biometria em dois passos, que verificava a identidade da pessoa por meio da tecnologia de reconhecimento facial e da leitura do seu cartão de embarque, tanto em Miami (MIA) quanto em Nova York (JFK), nos Estados Unidos.

No final de 2023, o grupo implementou uma nova tecnologia que permitiu agilizar ainda mais o processo de embarque, com um sistema biométrico de um único passo em Miami (MIA). Essa mudança permitiu que o passageiro realizasse tanto o procedimento de verificação de identidade quanto o de embarque apenas com o uso do sistema de reconhecimento facial.

O grupo planeja continuar ampliando a implementação desse sistema em Nova York (JFK), Orlando (MCO), Los Angeles (LAX), Boston (BOS) e Atlanta (ATL) durante o primeiro semestre de 2024.

### TECNOLOGIA QUE APROXIMA

Desde 2021, cada membro da tripulação de cabine do grupo LATAM possui um tablet e conexão online para acessar diversas informações do banco de dados e atender melhor os passageiros. É impossível identificar, por exemplo, se o cliente sofreu algum tipo de inconveniente em trechos anteriores da viagem, como uma conexão atrasada, se solicitou algum tipo de alimentação ou atendimento especial, e até se está fazendo aniversário.

É importante destacar que essa ferramenta inspirou um grupo de tripulantes a gravar as instruções de segurança em vídeos usando a língua de sinais de cada um dos cinco países onde as empresas do grupo LATAM têm operações domésticas, com o objetivo de orientar os passageiros surdos.

### CERTIFICAÇÃO PARA ATENDIMENTO A CLIENTES COM TEA

A LATAM foi o primeiro grupo de companhias aéreas da América do Sul a receber uma certificação por capacitar equipes de atendimento ao cliente para lidar com passageiros com transtorno do espectro autista (TEA). O treinamento foi conduzido pela Autism Double-Checked, uma organização dedicada a preparar e promover o atendimento adequado a esse público, e alcançou dez mil funcionários que lidam com clientes.

Detalhadamente, a capacitação envolve três etapas: Autism Aware, que fornece ferramentas de sensibilidade; Autism Ready, que oferece aos profissionais informações específicas sobre o trabalho e os capacita a lidar com situações que possam surgir; e Autism Double-Checked, que se concentra em disponibilizar informações para que a comunidade autista possa se orientar e ter um voo mais agradável.

Além disso, com o apoio do programa Sunflower para Deficiências Invisíveis, o grupo LATAM implementou o uso de um cordão (lanyard) que busca promover de forma discreta e voluntária a auto identificação de pessoas em situações de deficiência que não são visíveis à primeira vista. Este está disponível em 19 aeroportos da rede do grupo no Brasil, Chile, Colômbia, Equador e Peru, e é fornecido gratuitamente aos que o solicitarem no momento da viagem.

As iniciativas mencionadas acima são um primeiro passo para gerar processos de mudança que melhorem a experiência de viagem dos passageiros com capacidades diferentes e ajudem as equipes a identificar fatores desafiadores para esse público.

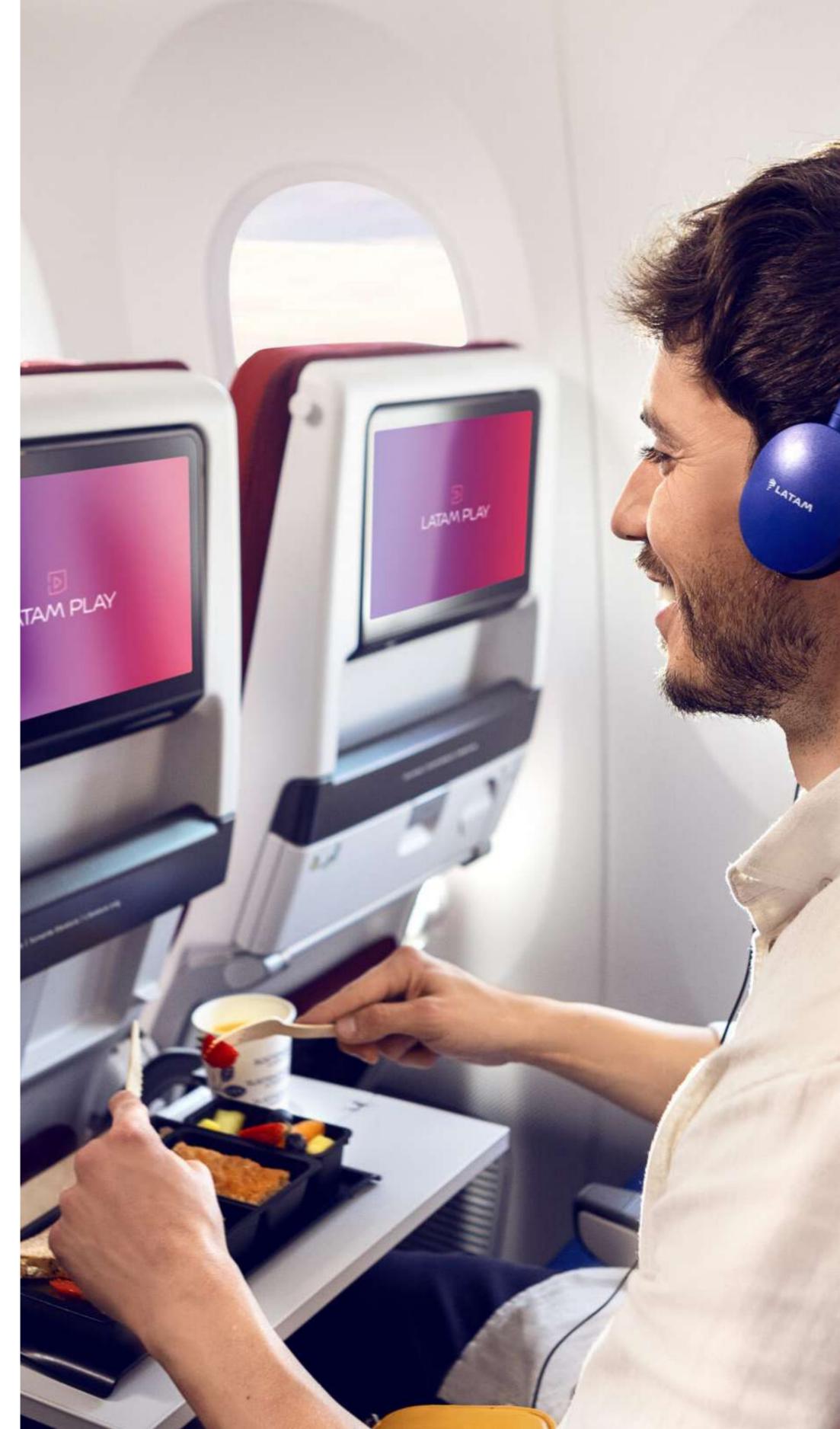
### LATAM PASS

O programa de passageiro frequente do grupo (LATAM Pass) possui 45 milhões de membros. Isso permite que os associados acumulem milhas ou pontos por viagens realizadas e pela aquisição de bens e serviços na rede de alianças financeiras, podendo alcançar diferentes categorias de afiliação e desfrutar dos benefícios associados a cada uma delas. Entre eles estão o upgrade de cabine, embarque premium, acesso a salas VIP e entrega prioritária de bagagem no destino. No entanto, os passageiros também podem resgatar pontos ou milhas por passagens aéreas ou produtos.

Nessa linha, durante 2023, foram implementados novos benefícios com o objetivo de continuar oferecendo o melhor aos membros do LATAM Pass. Entre eles estão o atendimento preferencial do call center para todos os membros Elite, eliminação da taxa de serviço no resgate de passagens e simplificação do modelo de upgrade com trechos de cortesia. Além disso, destaca-se a melhoria na prioridade de upgrade para os membros Elite com cartões de crédito LATAM Pass,

entrega de categorias vitalícias, serviço de transporte exclusivo para embarque remoto em Congonhas para os membros Black Signature em carros elétricos em parceria com a Audi. Igualmente, foi lançado o produto “Milhas + Dinheiro” no resgate de passagens, onde os membros do programa podem adquirir suas passagens usando suas milhas e complementando com dinheiro, tornando a oferta de destinos do grupo LATAM mais acessível.

Para o ano de 2024, o grupo LATAM pretende aproximar ainda mais o programa de seus membros, buscando acompanhá-los não apenas no momento de viajar, mas também em seu dia a dia. Nessa linha, buscará proporcionar maior tangibilidade, liquidez e acessibilidade ao programa por meio do crescimento de seu ecossistema não aéreo e do fortalecimento de suas alianças financeiras e sua proposta de valor aos associados, oferecendo uma experiência em resgate, acumulação, digitalização e personalização. Ao mesmo tempo, para o ano corrente, o grupo LATAM tem o desafio de ter um programa não apenas mais presente, mas também mais simples e personalizado, permitindo que os membros do programa possam desfrutar cada vez mais dos benefícios de fazer parte do maior programa de fidelidade da região.



## PONTUALIDADE

### GRI 3-3

Em 2023, o grupo LATAM obteve um índice de 86% no indicador DEP15, que analisa os voos com partida até 15 minutos após o horário programado, representando uma queda de dois pontos percentuais em comparação com 2022. Isso se deve principalmente à operação da filial no Brasil, pois, após o aumento de slots nos aeroportos de São Paulo, houve um aumento significativo na congestão do tráfego, afetando a pontualidade de todas as companhias aéreas que operam na cidade. Apesar disso, o grupo mantém seu compromisso firme com a pontualidade. Nesse sentido, juntamente com fornecedores e autoridades aeroportuárias, o grupo trabalha nos ajustes necessários e na melhoria dos processos para fornecer um serviço excelente aos passageiros.

De acordo com o Guia Oficial de Companhias Aéreas (OAG, na sigla em inglês), a LATAM foi a segunda companhia aérea entre as 20 maiores com melhor pontualidade durante 2023

*As renovações de cabine foram parte das ações para melhorar a experiência do cliente.*

### SATISFAÇÃO

As empresas do grupo LATAM monitoram constantemente as percepções dos clientes em relação à sua operação e serviço, utilizando uma série de pesquisas em diferentes pontos de contato com o cliente.

Nesse sentido, os indicadores de percepção são fundamentais dentro do grupo e permitem melhorias contínuas em diferentes equipes e tomada de decisões levando em consideração a voz do cliente. Um deles, de

natureza estratégica, é o Net Promoter Score (NPS), que mede a disposição dos clientes em recomendar os serviços, em uma escala que vai de -100 a +100. Durante 2023, foi de 48 pontos na operação de passageiros, dois pontos percentuais a mais em comparação com o obtido em 2022.

Enquanto isso, a valoração da experiência digital passou de 50 pontos em 2022 para 61 pontos em 2023, enquanto a experiência no Contact Center encerrou o ano com -2, marcando seu melhor resultado histórico.

Apesar do exposto, em 2024, a LATAM continuará expandindo e aprimorando a forma como coleta a voz de seus clientes. Para isso, estabeleceu 25 metas de satisfação para diferentes equipes internas, refletindo que o foco no cliente continua se fortalecendo. Para isso, foi dada atenção especial ao processo de fechamento do ciclo, onde várias equipes responderam aos comentários deixados pelos clientes em milhares de pesquisas.

### FEEDBACK EM VÍDEO

Desde outubro de 2022, os clientes das operações domésticas no Brasil, Chile e Colômbia podem deixar seus comentários gravando um vídeo. De fato, durante os três primeiros meses de funcionamento da nova ferramenta, a LATAM recebeu 1.500 vídeos (3.500 minutos), o que se traduz em aproximadamente 200 vídeos por semana (45% deles são de clientes promotores). Esta iniciativa é muito útil para fortalecer a empatia e humanizar os comentários dos clientes, ampliando o impacto para melhorar os processos voltados para o cliente e entender melhor suas dores e sugestões.

Durante 2023, a ferramenta foi estendida aos passageiros do Equador, Peru e rotas internacionais.

## SNAPSHOT

### CLIENTES

	2021	2022	2023
LATAM Pass (Inscritos – milhões)	39	42	45

### Tecnologia

Auto despacho de bagagem	67% <sup>1</sup>	76%	79%
Check-in fácil (automático ou digital)	90%	95%	92%

### Pontualidade<sup>2</sup>

OTP DEPO	77% <sup>1</sup>	66% (meta 68%)	62% (meta 67%)
OTP DEP15	92%	88% (meta N/A)	86% (meta N/A)
OTP ARR14	91%	86% (meta 87%)	84% (meta 86%)
Operação doméstica	91%	87%	84%
Operação internacional	85%	83%	82%

### Net Promoter Score (escala de -100 a +100)

Operação de passageiros	51 <sup>1</sup>	46	48
Operação de passageiros	30	51	58



N/A: não se aplica.

<sup>1</sup> As informações publicadas no Relatório de 2021 foram corrigidas.

<sup>2</sup> Porcentagem de voos partindo exatamente dentro do horário programado (DEPO) e até 15 minutos depois (DEP15); porcentagem de voos que chegam até 14 minutos depois do horário programado (ARR14).

## TECNOLOGIA, PROTEÇÃO DE DADOS E CIBERSEGURANÇA

### GRI 3-3 & 418: PRIVACIDADE DO CLIENTE

#### Governança da segurança de informações

A privacidade e a segurança das informações de clientes, colaboradores e parceiros comerciais são prioridades para a LATAM. É por isso que o grupo definiu uma estrutura organizacional com uma equipe especializada e dedicada ao desenho e manutenção de um sistema adequado de identificação, de monitoramento, de controle e mitigação dos riscos de proteção de dados e cibersegurança.

Como parte dessa estrutura organizacional, destaca-se o papel do Diretor de Segurança da Informação (CISO, na sigla em inglês), que tem o papel de informar o Comitê Executivo da LATAM sobre os resultados do monitoramento das estratégias para a administração dos riscos nessas áreas, e se reporta hierarquicamente ao Vice-Presidente de TI (CIO, na sigla em inglês).

Este, por sua vez, se reporta ao CEO do grupo e apresenta ao Conselho de Administração em reuniões trimestrais sobre os riscos de cibersegurança, a evolução das ciberameaças e a eficácia das medidas adotadas para mitigá-las.

#### Governança de dados e Cibersegurança

Para garantir a proteção das informações de seus clientes, a LATAM estabelece diretrizes por meio de suas Políticas de Segurança da Informação, adaptadas às regulamentações locais de cada país onde o grupo opera. Esses documentos específicos estão disponíveis no site da LATAM, proporcionando transparência e acessibilidade aos seus clientes em relação às medidas de segurança implementadas.

A Gerência de Cibersegurança, que depende do CISO da LATAM, é responsável por garantir o controle efetivo das Políticas de Segurança da Informação, bem como dos procedimentos para a proteção de dados pessoais, por meio da gestão de riscos, segurança e privacidade.

Durante 2023, LATAM Airlines Group obteve a recertificação de conformidade do Padrão de Segurança de Dados da Indústria de Cartões de Pagamento (PCI DSS, na sigla em inglês), como resultado de uma auditoria independente. Esse resultado demonstra que o grupo implementou medidas de segurança adequadas para proteger as informações dos cartões de pagamento dos clientes que adquirem produtos e serviços por meio de seus canais de vendas.

É importante destacar que todas as políticas, normas, padrões e procedimentos de segurança da informação da LATAM são baseados nos padrões ISO/IEC 27001 e NIST. Além disso, a infraestrutura digital da LATAM é terceirizada e revisada de forma independente por meio dos relatórios SOC1 e SOC2, e possui a certificação ISO/IEC 27001.

#### Cultura de cibersegurança e proteção de dados

- **Conscientização:** A cada ano, o grupo desenvolve um programa de treinamento e comunicação em segurança da informação, adaptado a todas as funções da empresa.

- **Processo de escalonamento de riscos:** Através do portal de intranet da LATAM e do contato com a Equipe de Resposta a Incidentes de Segurança da Informação (CSIRT, em inglês), há um canal disponível para que os funcionários possam relatar suspeitas de riscos tecnológicos ou de cibersegurança.

- **Gestão de conformidade e consequências:** O Código

de Conduta regula as atitudes esperadas pela LATAM em questões de Segurança da Informação e Proteção de Dados, e estabelece as consequências pelo não cumprimento dos procedimentos estabelecidos, que podem ir até a rescisão do contrato. Além disso, esse assunto faz parte da avaliação de desempenho dos funcionários, dentro do critério de Segurança, Gestão de Riscos e Compliance.

Em 2023, a LATAM participou do PCI REB Brasil (PCI Regional Engagement Brasil) como a única companhia aérea. Este fórum é liderado pelo Diretor do PCI Council para a América Latina e integra empresas de diversos setores que oferecem serviços associados a pagamentos com cartões, buscando melhorias contínuas em aspectos de segurança e proteção de dados.

É importante destacar que a cada ano, a Gerência de Cibersegurança realiza o planejamento anual para a revisão interna dos controles de privacidade e proteção de dados dos sistemas que gerenciam dados pessoais na LATAM, assim como a revisão e atualização da documentação. Para isso, há uma área de auditoria interna que conduz as auditorias de conformidade dos controles de segurança da empresa.

Os processos mencionados contribuíram para que a LATAM encerrasse o ano de 2023 sem lacunas na segurança da informação ou afetação a clientes ou funcionários. Na verdade, a LATAM não recebeu nenhuma reclamação por violação de privacidade por parte de clientes, terceiros ou autoridades regulatórias. No entanto, o grupo continua trabalhando intensamente nesta área devido às ameaças que mudam rapidamente no ambiente.

#### Inteligência de dados

O grupo LATAM utiliza ferramentas de análise de dados para desenvolver soluções orientadas ao clien-



te, melhorar a eficiência em vários processos e aumentar as oportunidades de receita para o grupo, impulsionadas pela Gerência de Dados.

Ao longo de 2023, o grupo continuou avançando em desenvolvimentos que permitem aos seus clientes uma experiência cada vez mais personalizada, levando em consideração suas preferências e necessidades de serviço. Esse foco tem sido especialmente significativo para melhorar a experiência dos usuários do programa LATAM Pass, onde o grupo se esforça para oferecer um serviço excepcional.

Além disso, continuou-se trabalhando na democratização de dados, permitindo que os colaboradores de áreas não operacionais acessem informações de forma autônoma, facilitando a tomada de decisões e impulsionando melhorias em diferentes processos. Exemplos da aplicação dessas tecnologias incluem soluções para otimização de carga de combustível de aeronaves, prevenção de fraudes, entre outras.

Adicionalmente, como parte dos esforços para manter os mais altos padrões de proteção de dados pessoais, o grupo LATAM reforçou o uso de inteligência artificial em sua arquitetura de armazenamento de dados. Dessa forma, todas as informações coletadas e processadas pela LATAM são sempre tratadas com respeito à privacidade de seus clientes e colaboradores, em conformidade com as regulamentações de cada país e políticas internas vigentes.

#### Sistemas em nuvem

O grupo LATAM tem experimentado avanços significativos em seu processo de migração para um ambiente em nuvem, destacando conquistas importantes em diversos aspectos-chave. Entre esses marcos, destaca-se a simplificação de suas plataformas tecnológicas, o que levou a uma redução considerável da obsolescência de elementos e plataformas

de TI. Esse enfoque tem gerado um menor impacto em incidentes transversais, permitindo uma operação mais eficiente e segura.

## *Não houve falhas de segurança da informação que afetassem clientes ou funcionários em 2023.*

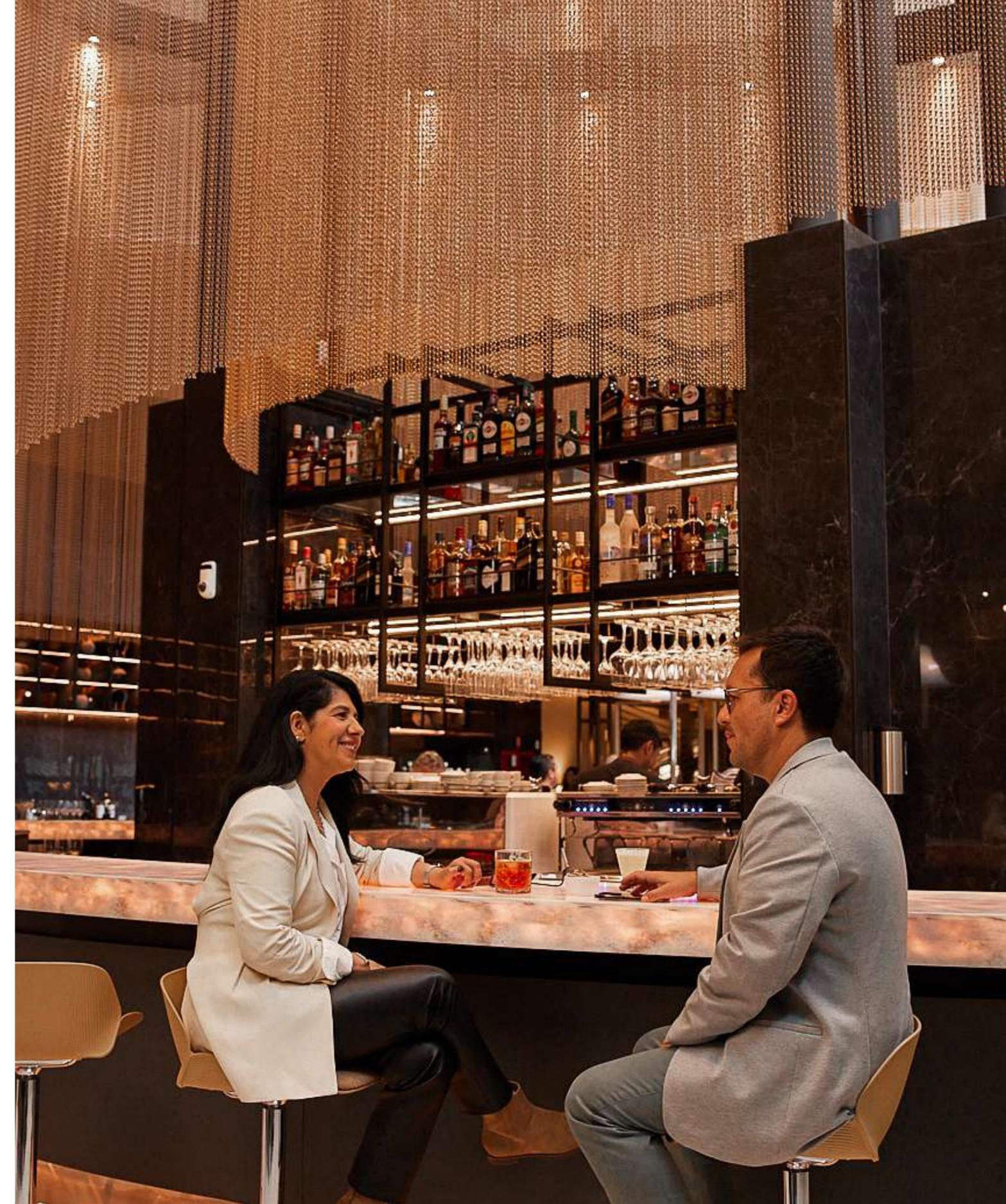
### INOVAÇÃO

#### NCG 461: 3.1.V ESTRUTURA DE GOVERNAÇÃO

O grupo LATAM investe anualmente em diversas formas de inovação para fornecer soluções alinhadas às necessidades dos passageiros, priorizando a transformação digital da companhia. Além disso, o grupo está continuamente avançando na modernização de seus processos e na inclusão de novas tecnologias, por meio de investimentos em análise avançada, migração completa de seus datacenters para a nuvem e também em Inteligência Artificial Generativa.

Como parte das iniciativas de inovação promovidas pelo grupo LATAM, existe desde 2020 o LATAM Labs, o núcleo de inovação aberta que permite testar novas ideias disruptivas nas empresas do grupo. Este núcleo testa ideias geradas pelos próprios funcionários e por ecossistemas externos, como universidades, empreendedores, startups e centros de conhecimento, em ambientes operacionais reais das companhias. Durante 2023, o LATAM Labs contou com oito parceiros externos.

Entre as ideias já testadas pelo LATAM Labs e implementadas na LATAM, destacam-se o projeto de uso de inteligência artificial para melhorar o atendimento em aeroportos, a criação de uma solução digital para atender clientes em Língua Brasileira de Sinais (Libras) através da Central de Intérpretes de Libras e a aplicação de redes neurais e aprendizado profundo na experiência do cliente durante sua viagem.



# 10

## Fornecedores

Neste capítulo

**109** | Gestão da cadeia de suprimentos



# Gestão da cadeia de suprimentos

GRI 2-6  
NCG 6.2 NEGÓCIOS

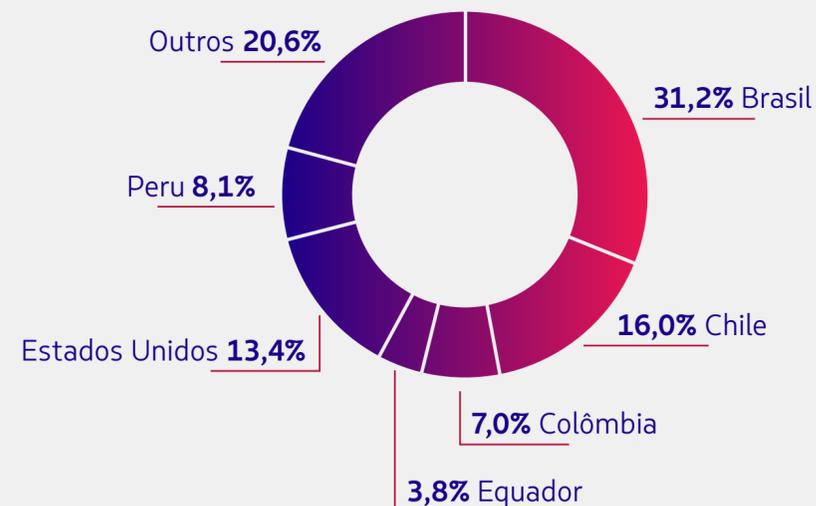
Os fornecedores são fundamentais para cumprir os compromissos com os nossos clientes. Durante o ano de 2023, o grupo LATAM estabeleceu parcerias com um total de 5.557 fornecedores, que são classificados de acordo com sua criticidade, sendo 270 críticos e 5.288 não críticos, para um total de aquisições que alcançaram 9,8 bilhões.

É importante destacar que, durante esse período, 26 fornecedores individualmente representaram mais de 10% de sua categoria.

O grupo LATAM conta com importantes fornecedores que fazem parte da indústria aeronáutica, como os renomados fabricantes de aviões Airbus e Boeing. Também fazem parte de sua cadeia de suprimentos diversas empresas de componentes, acessórios e peças de reposição para aeronaves, entre outros. Alguns exemplos desses são MTU Maintenance, Pratt and Whitney Canada, CFM International, General Electric Commercial Aviation Services Ltd., General Electric Celma, General Electric Engines Service, Rolls Royce, Honeywell e Israel Aerospace Industries. Entre os fornecedores de combustíveis, destacam-se Petrobras, WFS, Copec, Terpel, Repsol e AirBP.

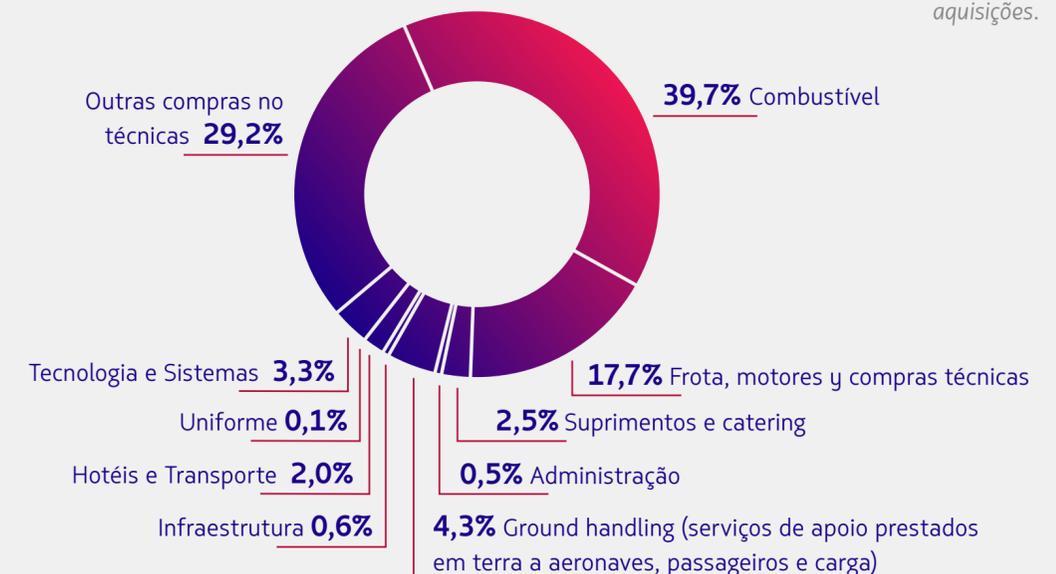
## DISTRIBUIÇÃO POR PAÍS<sup>1</sup> EM 2023 GRI

(Número de fornecedores)



## DISTRIBUIÇÃO POR CATEGORIA<sup>1</sup> EM 2023

(Valor de aquisição)



<sup>1</sup> Com base na matriz da empresa e no volume de aquisições.



## DIRETRIZES

GRI 3-3, 2-24, 205-2

NCG 461: 5.9 POLÍTICA DE SUBCONTRATAÇÃO

A gestão de fornecedores do grupo LATAM segue diretrizes de qualidade no fornecimento, garantindo transparência, competitividade, conformidade legal e segurança para todos os processos de abastecimento. As contratações são regidas pela Política Corporativa de Compras, alinhada com a Política Anticorrupção, estabelecendo os requisitos que os fornecedores devem cumprir, além das recomendações sociais e ambientais aplicadas a todas as compras de materiais e serviços. É importante destacar que a maioria dos contratos utilizados pelo grupo LATAM inclui uma cláusula específica que exige a comunicação de incidentes ou danos ambientais.

Dessa forma, as expectativas específicas que o grupo possui para seus fornecedores são comunicadas por meio de acordos contratuais, reuniões regulares e, no caso de fornecedores estratégicos e/ou críticos, por meio de uma comunicação mais direta e estreita, liderada pelas áreas comerciais juntamente com as áreas usuárias.

No caso de terceiros intermediários (TPIs), que são fornecedores que interagem em nome do grupo LATAM com entidades governamentais e funcionários públicos nacionais e internacionais, há um processo de due diligence antes da contratação. Além disso, são incluídas cláusulas anticorrupção e antissuborno, que são monitoradas durante toda a sua vigência para garantir o cumprimento do Código de Conduta e da Política Anticorrupção.

### Subcontratados

No que diz respeito à seleção de fornecedores subcontratados, cujos funcionários desempenharão funções nas instalações, o grupo estabeleceu diretrizes claras que regem sua contratação. Essas diretrizes são incorporadas como requisitos essenciais nos processos de licitação e definem as obrigações dos prestadores de serviços, garantindo o cumprimento das disposições legais e regulamentares aplicáveis ao seu pessoal.

O foco do grupo LATAM abrange diversos aspectos, incluindo obrigações relacionadas à remuneração, gratificações, seguridade social, normativas de acidentes de trabalho, doenças ocupacionais e aspectos de saúde e segurança.

Todos esses pontos são detalhados nos contratos do grupo, que incluem um anexo específico dedicado às obrigações trabalhistas que os fornecedores devem cumprir.

A LATAM Airlines Group está fortalecendo o Regulamento para Contratados como parte de suas diretrizes. Esta medida visa garantir a implementação eficaz da Política de Saúde, Segurança e Meio Ambiente, juntamente com seu respectivo sistema de gestão. Além disso, a LATAM começou a trabalhar no “Compromisso com os Direitos Humanos do grupo LATAM” para informar aos seus contratados e fornecedores os compromissos assumidos em matéria de direitos humanos.

## *As contratações de fornecedores obedecem à Política Corporativa de Compras, que está alinhada com a Política Anticorrupção*

### Código de Conduta para Fornecedores e terceiros intermediários

Como parte do compromisso do grupo LATAM e suas subsidiárias com os padrões globais de sustentabilidade, leis anticorrupção, conflitos de interesse, anticorruptividade e Direitos Humanos, busca-se que os fornecedores e terceiros adiram ao Código de Conduta para Fornecedores e Terceiros Intermediários (TPIs) em todos os países onde a organização opera.

Nesse sentido, o grupo reafirma seu compromisso ao fornecer orientação adicional e esclarecimentos sobre as disposições mencionadas no Código. Nele, os fornecedores comprometem-se a cumprir as leis de concorrência, não participar de práticas de informações privilegiadas, combater a corrupção e crimes financeiros, respeitar os Direitos Humanos e trabalhistas, proteger a marca e a privacidade e contribuir para a sustentabilidade através da proteção do meio ambiente e do relacionamento com suas comunidades.

De acordo com este Código, os fornecedores e TPIs têm a responsabilidade de relatar irregularidades através do canal de ética do grupo LATAM, e seu descumprimento pode resultar na rescisão de contratos ou sanções previamente estabelecidas nos contratos.

## POLÍTICA DE PAGAMENTO

### NCG 461: 7.1 PAGAMENTO A FORNECEDORES

A Política de Pagamento do grupo é aplicada igualmente a todos os fornecedores, e as condições de pagamento são baseadas no que foi negociado por contrato. No entanto, o grupo LATAM promove prazos de pagamento oportunos aos fornecedores como forma de estender sua cultura Justa, Empática, Transparente e Simples (JETS) para este grupo de interesse. Nessa linha, é monitorado o cumprimento adequado dos prazos preestabelecidos pelo grupo, que correspondem a 90 dias, exceto para pequenas e médias empresas, nas quais são seguidas as regulamentações de cada país, estipuladas em políticas específicas para cada uma das subsidiárias do grupo LATAM.

Durante 2023, a empresa avançou em modificações na plataforma de recebimento, digitalização e contabilização para alcançar uma centralização de pagamentos mais eficiente. Atualmente, o processo foi implementado em 80% da faturação do grupo e espera-se que até 2024 abranja toda a operação.

É importante ressaltar que em 2023 não houve acordos registrados no Registro de Acordos com Prazo Excepcional de Pagamento do Ministério da Economia do Chile.

### PAGAMENTO A FORNECEDORES EM 2023

	ATÉ 30 DIAS		DE 31 A 60 DIAS		MAIS DE 60 DIAS	
	Nacionais	Estrangeiros	Nacionais	Estrangeiros	Nacionais	Estrangeiros
Notas fiscais pagas no ano	159.564	89.721	29.803	46.965	55.866	37.766
Valor total pago (USD milhões)	4.181	3.382	464	589	571	655
Total de fornecedores correspondentes às notas fiscais pagas em cada prazo	2.401	1.058	516	302	1.140	647



Notas: Um total de USD 160.000 foi pago em juros por duas faturas emitidas. Por outro lado, são considerados nacionais os fornecedores com RUT fiscal do mesmo país da subsidiária LATAM contratante.

## SELEÇÃO E AVALIAÇÃO

### Seleção de fornecedores

A escolha de cada fornecedor é uma oportunidade para estabelecer relações sólidas e colaborativas, tornando especialmente relevante uma seleção cuidadosa. Para isso, o grupo LATAM conta com uma equipe especializada que realiza uma análise abrangente de cada candidato, com o apoio de sistemas tecnológicos, considerando principalmente suas habilidades técnicas e econômicas.

É importante destacar que o grupo LATAM não limita a escolha de fornecedores com base em sua origem em um país específico, setor ou matéria-prima. Embora essas considerações não sejam critérios definidores, podem existir exceções pontuais. Um exemplo disso foi a seleção de fornecedores de materiais a bordo, onde foram estabelecidos requisitos com critérios de reciclabilidade de materiais e certificações, alinhando-se à estratégia de Sustentabilidade publicada pelo grupo.

Além disso, o grupo está trabalhando em uma atualização de sua Política de Aquisições, que permitirá sugerir recomendações de seleção para aqueles fornecedores que atendam às recomendações de sustentabilidade, concentrando-se especificamente em Resíduos Zero, Reciclabilidade de Materiais e Certificações, entre outros aspectos.

### Avaliação de fornecedores

#### NCG 461: 7.2 AVALIAÇÃO DE FORNECEDORES

O grupo LATAM utiliza tecnologia de inteligência artificial e aprendizado de máquina para identificar e analisar possíveis riscos, como lavagem de dinheiro, financiamento ao terrorismo e sanções comerciais em sua cadeia de abastecimento. Essas ferramentas também analisam dados de diversas fontes, incluindo listas de sanções governamentais, bancos de dados de empresas e registros de propriedade. Além disso, permitem realizar avaliações contínuas de riscos, monitorando mudanças

nas listas de sanções e outras fontes de dados relevantes.

Da mesma forma, cada fornecedor que registra movimentos durante um mês faz parte de um processo de revisão por meio de um sistema integrado de informações e análise regulatória e empresarial. Isso permite identificar alertas relacionados a possíveis violações de nosso Código de Conduta, abordando questões como lavagem de dinheiro, disputas legais, trabalho infantil, cibercrime, entre outras.

Especificamente para nossos fornecedores terceiros intermediários (TPI), é realizada uma revisão mensal pelas áreas de Procurement em conjunto com a equipe de Compliance. Esse processo determina se o grupo LATAM pode continuar sua relação comercial com cada fornecedor respectivo. Em ambos os cenários, se a plataforma indicar algum alerta, a equipe de Compliance tem autoridade para sugerir e tomar medidas corretivas ou, se necessário, encerrar tal relação.

Além disso, é importante mencionar que a equipe de Segurança do Trabalho realiza auditorias em campo de empreiteiros e subcontratados que operam nos aeroportos dentro do Chile. Esse processo é realizado para avaliar sua adesão às diretrizes de saúde, segurança e meio ambiente estabelecidas na regulamentação local. Como resultado da avaliação, são fornecidos a esses fornecedores planos com ações corretivas para abordar as lacunas, que são monitoradas ativamente pelo grupo.

Adicionalmente, os fornecedores de manutenção são avaliados sob padrões destacados com foco na qualidade, enquanto os fornecedores de TI e sistemas são classificados de acordo com padrões baseados no framework NIST 800-161 e ISO 27001, além de validações SOX e PCI-DSS.

## SNAPSHOT

## CADEIA DE FORNECIMENTO

GRI 414-1, 414-2, 308-1 Y 308-2

	2021	2022	2023
<b>Total de fornecedores da LATAM em 31 de dezembro</b>	<b>8.052</b>	<b>6.190</b>	<b>5.557</b>
<b>Fornecedores Críticos<sup>1</sup></b>			
Participação na base total de fornecedores	11%	7%	5%
Participação de fornecedores crítico no volume de compras	91%	95%	69%
<b>Identificação de riscos potenciais</b>			
Fornecedores analisados segundo critérios de sustentabilidade (social ou ambiental)			
<b>NCG 461: 7.2 AVALIAÇÃO DE FORNECEDORES</b>	N/D	0	0
% sobre o total de fornecedores analisados	N/D	0	0
% sobre o volume de compras	N/D	0	0
Avaliações preventivas utilizadas no sistema de base de dados internacionais (% sobre o total de base)	5.367 (67%)	N/D	5.557 (100%)
Fornecedores considerados de alto risco em aspectos de compliance (% sobre os avaliados)	148 (3%)	369	185 (3%)
Avaliações detalhadas a partir dos alertas emitidos pelo sistema (% sobre o grupo de alto risco)	148 (100%)	0 <sup>3</sup>	0 <sup>3</sup>
<b>Monitoramento e Gestão</b>			
Fornecedores Auditados	40	53	N/D <sup>4</sup>
Fornecedores com planos de mitigação acordados (% sobre os fornecedores auditados)	93%	91%	N/D <sup>4</sup>
Planos de ação definidos a partir de auditorias	331	186	N/D <sup>4</sup>
Contratos encerrados por por inconformidade	0	0	N/D <sup>4</sup>
<b>Pagamento a fornecedores</b>			
<b>NCG 461: 7.1 PAGAMENTO A FORNECEDORES</b>			
<b>% notas fiscais pagas com prazo de até 30 dias</b>			
Aos fornecedores nacionais	N/D	81%	65%
Aos fornecedores estrangeiros	N/D	63%	51%



N/D: informação não disponível.

<sup>1</sup> Contratos superiores a USD 1 milhão, fornecedores que se relacionam com órgãos governamentais em nome do grupo LATAM ou que forneçam à operação elementos essenciais ou de difícil substituição.

<sup>2</sup> Notas fiscais pagas a 30 dias/total de de notas fiscais.

<sup>3</sup> Todos os casos são analisados, no entanto, não foi realizada uma avaliação aprofundada, pois não houve alertas que o exigissem.

<sup>4</sup> As auditorias consistem na análise das informações relativas aos anos diferidos, com foco em saúde e segurança ocupacional. As auditorias de 2023 serão realizadas este ano durante os meses de março e abril de 2024, e seus resultados estarão disponíveis durante o ano.



# 11

## Sobre o Relatório



### Neste capítulo

**114** | Temas Materiais

**117** | Índice de conteúdos GRI & SASB

**121** | Índice de conteúdos NCG

**122** | Glossário

**123** | Verificação externa

# Temas materiais

**NCG 461: 3.1 MARCO DE GOBERNANZA I**

**GRI 2-29, 3-1, 2-14 Y 3-2**

Em 2023, o grupo LATAM atualizou sua lista de temas materiais em sustentabilidade. Pela primeira vez, este processo foi realizado seguindo as diretrizes de dupla materialidade, uma metodologia impulsionada pelas Normas Europeias de Informação sobre Sustentabilidade (ESRS, na sigla em inglês), com o objetivo de adotar as melhores práticas na divulgação de sustentabilidade.

O enfoque de dupla materialidade implica que as empresas devem divulgar não apenas os impactos que sua atividade tem na sociedade, no meio ambiente e nos sistemas de governança, mas também como esses aspectos podem afetar a própria empresa em termos de seu desenvolvimento, desempenho e posição. Ou seja, considera-se tanto a influência que a empresa exerce em seu ambiente e grupos de interesse (materialidade de impacto), quanto a influência que esse ambiente pode ter na própria empresa (materialidade financeira).

A seleção de conteúdos para o Relatório Anual da LATAM 2023 foi baseada nos temas materiais considerados mais relevantes, os quais são apresentados na matriz de dupla materialidade incluída neste relatório.

<sup>1</sup> A metodologia proposta pelo ESRS norteou o processo de elaboração da dupla materialidade, no entanto, os requisitos de divulgação ainda são uma oportunidade que poderá ser aplicada nos futuros exercícios do Relatório Anual do grupo LATAM.

## PROCESSO

### Passo 1: Identificação de impactos, riscos e oportunidade

Foi realizado um diagnóstico abrangente com informações internas e externas para construir uma lista de impactos externos e riscos e oportunidades financeiras, tanto positivas quanto negativas, potenciais e reais.

- **Informações Internas:** A documentação estratégica da empresa, como políticas e processos, foi analisada, e mais de 30 líderes especialistas de diversas áreas foram entrevistados.

- **Informações Externas:** Foram avaliados os resultados das pesquisas realizadas com as partes interessadas (clientes, colaboradores, acionistas, entre outros), entrevistas com representantes desses grupos foram realizadas, um benchmarking foi realizado com agentes da indústria aérea e foram examinados padrões e índices de sustentabilidade, além da análise de outras fontes, como notícias e redes sociais.

### Passo 2: Avaliação de Impactos e Construção de Temas Materiais

- Foram realizados workshops com representantes de diferentes países e áreas da empresa para avaliar os impactos, riscos e oportunidades de acordo com fatores de severidade e probabilidade.

- Esses impactos, riscos e oportunidades foram agrupados em subtemas e posteriormente em temas materiais.

A avaliação dos impactos, riscos e oportunidades foi feita em relação com sua severidade, utilizando valores de um a cinco para cada um dos fatores: escala,

escopo e irremediabilidade (este último, apenas para riscos ou impactos negativos). Da mesma forma a avaliação considerou a probabilidade, também utilizando valores de um a cinco.

Além disso, foi definido um limite de materialidade que permitiu a definição dos impactos, riscos e oportunidades de maior importância, que foram então agrupados para construir os temas materiais.

### Passo 3: Priorização de temas materiais e elaboração da matriz final

- A avaliação de impactos, riscos e oportunidades permitiu priorizar os temas materiais em uma matriz de dupla materialidade, que considera tanto os impactos externos da empresa quanto os riscos e oportunidades do ambiente no desenvolvimento do negócio.

- Esta matriz foi validada pelo Diretor de Assuntos Corporativos e Sustentabilidade, pelo Diretor de Auditoria Interna, Riscos e Controle e, finalmente, pelo CEO da LATAM Airlines.

A atualização dos temas materiais será revisada pela LATAM anualmente, a fim de se adaptar de forma ágil às mudanças constantes do ambiente, mantendo sempre um foco de melhoria contínua em sua gestão de sustentabilidade.



**MAIS INFORMAÇÕES**

Nota: Verificação de processo na página 124.



**TEMAS MATERIAIS**

**nº1 Estratégia de mudança climática**

Buscamos mitigar o impacto climático, garantindo a continuidade e resiliência das operações por meio da implementação de medidas de adaptação às mudanças climáticas.

**nº2 Transformação digital e cibersegurança**

Diante do desenvolvimento tecnológico e de uma constante transformação digital, os esforços recaem na gestão da informação e no reforço para manter a segurança contra qualquer violação dos sistemas e operações. Nesse caminho, a privacidade da informação é incorporada como prioridade para a proteção dos dados pessoais dos clientes e dos colaboradores.

**nº3 Experiência do cliente**

Nos concentramos em oferecer uma experiência gratificante nos serviços, priorizando a adaptabilidade com base nos diferentes requisitos de cada tipo de cliente. Nos negócios de Carga, nos esforçamos para garantir que a carga chegue pontualmente e em condições ótimas.

**nº4 Inovação sustentável**

Buscamos ser referência na indústria aeronáutica por meio da implementação e divulgação de soluções inovadoras em questões de sustentabilidade, abordando integralmente os desafios do setor. Além disso, impulsionamos medidas inovadoras ao longo de toda a cadeia de valor para uma gestão de resíduos eficaz, integrando os princípios da economia circular. A transição depende de fornecedores, autoridades e outros agentes fundamentais que influenciam a operação, com os quais buscaremos colaborar estrategicamente.

## n°5 Segurança operacional

Priorizamos a prevenção de incidentes e acidentes em todo o escopo operacional, implementando medidas proativas voltadas para o desenvolvimento de boas práticas tanto no ar quanto em terra. Garantimos a saúde e segurança da equipe, clientes e fornecedores, promovendo um ambiente onde cada pessoa se sinta protegida.

## n°6 Eficiência da frota

Continuamos avançando na renovação da frota e na incorporação de melhorias tecnológicas em nossas aeronaves, focando na redução do consumo de combustível para aprimorar o planejamento de voos, reduzir as emissões e evitar interrupções no serviço causadas por longos períodos de manutenção das aeronaves.

## n°7 Equipe humana

Cultivamos o desenvolvimento de capacidades internas entre os colaboradores, promovendo um ambiente de aprendizado contínuo e crescimento pessoal. Buscamos que o trabalho realizado seja reconhecido e valorizado, contribuindo assim para um ambiente de trabalho motivador, além de construir relacionamentos significativos que nos permitam alcançar acordos justos com os representantes de nossos colaboradores.

## n°8 Proteção dos ecossistemas

Desenvolvemos programas que promovem a proteção, conservação e reabilitação dos ecossistemas e sua biodiversidade. Como companhia aérea estabelecida na América do Sul, nossa contribuição se concentra principalmente em prevenir o tráfico de flora e fauna, além de buscar soluções baseadas na natureza por meio do trabalho colaborativo para proteger os ecossistemas da região, entendendo seu papel fundamental na captura de carbono.

## n°9 Adaptação contínua ao ambiente

Direcionamento para a adaptação contínua, gestão proativa de riscos e resiliência em um ambiente global complexo e em constante mudança. Contamos com estruturas e bases para nos adequarmos aos diferentes contextos políticos, econômicos e sociais, levando em consideração os movimentos do mercado e todos os nossos grupos de interesse.

## n°10 Conectividade e desenvolvimento regional

Promover o desenvolvimento social, ambiental e econômico da América do Sul por meio da conectividade e do turismo. Buscamos contribuir com os negócios e com o que sabemos fazer: conectar.

## n°11 Direitos Humanos

Proteger os Direitos Humanos e a integridade das pessoas por meio da implementação de políticas e práticas associadas. Promover a igualdade de gênero, prevenir o tráfico de pessoas, garantir o desenvolvimento em um ambiente saudável e evitar qualquer forma de discriminação, entre outros. Tudo isso garantindo um tratamento justo e respeitoso para todas as pessoas e comunidades, considerando clientes, colaboradores, contratantes e fornecedores.

## n°12 Ética e compliance

Promover a integridade e responsabilidade empresarial em todas as operações, com um enfoque estratégico que incorpora programas de conformidade com colaboradores e fornecedores. Abordamos a incerteza relacionada a regulamentações emergentes e transformações normativas, antecipando e adotando as melhores práticas regulatórias entre os diferentes países de nossa operação, além dos padrões internacionais.

## n°13 Responsabilidade e colaboração com fornecedores

Desenvolver e impulsionar relações sustentáveis e éticas com a cadeia de suprimentos de forma colaborativa. Gerar estratégias para avançar na integração de boas práticas que nos permitam acompanhar os fornecedores e ir incorporando a sustentabilidade no desenvolvimento dos negócios.



Mudanças em relação à materialidade de 2018

### GRI 3-2

Três novos temas materiais são incorporados à dupla materialidade de 2023: “Transformação digital e cibersegurança”, “Direitos Humanos” e “Responsabilidade e colaboração com fornecedores”. Por outro lado, o tema material de 2018 “Sustentabilidade econômica e financeira” deixa de fazer parte da matriz. Os temas materiais restantes deste novo exercício incorporam aspectos dos demais temas materiais anteriores, com um enfoque diferente, que se apresenta em sua mudança de nome e definição.

# Sumário de conteúdo

GRI

SASB

## Declaração de uso

LATAM Airlines Group relatou as informações citadas neste sumário de conteúdo da GRI para o período de 1º de janeiro a 31 de dezembro de 2023 com base nas Normas GRI.

## GRI 1 utilizada

### GRI 1: FUNDAMENTOS 2021

## NORMAS GRI/ SASB COMPANHIAS AÉREAS

## GRI 2: Conteúdos gerais 2021

2-1 Detalhes da organização	14, 126
2-2 Entidades incluídas no relatório de sustentabilidade	4-5
2-3 Período coberto pelo relatório, frequência e ponto de contato	4-5
2-4 Atualização de informações	83, 105, 114
<i>Os casos de atualização de informações publicadas anteriormente estão claramente indicados nas tabelas correspondentes.</i>	
2-5 Verificação externa	123-124
2-6 Atividades, cadeia de valor e outras relações comerciais	14, 26-31, 109
2-7 Colaboradores	8, 159-162
2-8 Trabalhadores que não são empregados	159-160
2-9 Estrutura de governança e composição	36-41, 130
2-10 Nomeação e seleção do mais alto órgão de governança	39
2-11 Presidente do mais alto órgão de governança	36, 129
2-12 Papel desempenhado pelo mais alto órgão de governança na supervisão da gestão dos impactos	40-41
2-13 Delegação de responsabilidade na gestão de impactos	40-41
2-14 Papel desempenhado pelo mais alto órgão de governança na apresentação dos relatórios de sustentabilidade	114
2-15 Conflitos de interesse	50

2-16 Comunicando de preocupações cruciais	51
2-17 Conhecimento coletivo do mais alto órgão de governança	40, 130
2-18 Avaliação do desempenho do mais alto órgão de governança	40
2-19 Políticas de remuneração	45, 48-49, 133
2-22 Declaração sobre a estratégia de desenvolvimento sustentável	10-12
2-23 Compromissos e políticas	18
2-26 Mecanismos para aconselhamento e apresentação de preocupações	50-51
2-27 Conformidade com leis e regulamentos	50, 74, 134-139
2-28 Participação em associações	53
2-29 Abordagem para o engajamento de grupos de interesse	52
2-30 Acordos de negociação coletiva	162

## GRI 3: Temas Materiais 2021

3-1 Processo de definição de temas materiais	114-115
3-2 Lista de temas materiais	115-116

NORMA GRI/ SASB COMPANHIAS AÉREAS	CONTEÚDO	LOCALIZAÇÃO
<b>Tema material: Estratégia de cambio climático</b>		
GRI 3 TEMAS MATERIAIS	3-3 Gestão dos temas materiais	17, 77-83, 157-158
SASB COMPANHIAS AÉREAS - EMISSÕES DE GEE	TR-AL- 110a.1 Emissões mundiais brutas de escopo 1	82-83, 157
	TR-AL- 110a.2 A Análise da estratégia ou plano de longo e curto prazo para gerenciar as emissões de escopo 1, metas de redução de emissões e análise dos resultados em relação a esses objetivos	9, 77-83, 156-157
	TR-AL-110a.3 Total de combustível consumido, percentual de alternativa, percentual de sustentabilidade	75
GRI 302: ENERGÍA 2016	302-1 Consumo de energia dentro da organização	75-76
	302-3 Intensidade energética	74, 76
GRI 305: EMISIONES 2016	305-1 Emissões diretas de GEE (escopo 1)	82-83, 157-158
	305-2 Emissões indiretas de GEE provenientes da geração de energia (escopo 2)	82-83, 157-158
	305-3 Outras emissões indiretas de GEE (escopo 3)	82-83, 157-158
	305-4 Intensidade das emissões de GEE	83, 157
	305-5 Redução das emissões de GEE	157
	305-6 Emissões de substâncias destruidoras da camada de ozônio	158
	305-7 Óxidos de nitrogênio (NOx), óxidos de enxofre (SOx) e outras emissões significativas para a atmosfera	158
<b>Tema material: Transformação digital e cibersegurança</b>		
GRI 3 TEMAS MATERIAIS	3-3 Gestão dos temas materiais	106-107
GRI 418: PRIVACIDADE DO CLIENTE	418-1 Reclamações fundamentadas relativas a violações da privacidade do cliente e perda de dados do cliente	107
<b>Tema material: Experiência do cliente</b>		
GRI TEMAS MATERIAIS	3-3 Gestão dos temas materiais	14, 28, 102-105
OUTROS INDICADORES	Net Promoter Score	28, 105
	OTP (on time performance)	105
<b>Tema material: Innovación sostenible</b>		
GRI 3 TEMAS MATERIALES	3-3 Gestão dos temas materiais	84-87
GRI 306: RESÍDUOS 2020	306-1 Geração de resíduos e impactos significativos relacionados a resíduos	84
	306-2 Gestão dos impactos significativos relacionados com os resíduos	84-86
	306-3 Resíduos gerados	87
	306-4 Resíduos não destinados a eliminação	87
	306-5 Resíduos destinados a eliminação	87

**Tema material: Segurança operacional**

<b>GRI 3 TEMAS MATERIAIS</b>	<b>3-3</b> Gestão dos temas materiais	65-69, 98
<b>GRI 403: SALUD Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO 2018</b>	<b>403-1</b> Sistema de gestão de saúde e segurança ocupacional	65, 98
	<b>403-2</b> Identificação de perigos, avaliação de riscos e investigação de incidentes	98
	<b>403-5</b> Formação dos trabalhadores em matéria de saúde e segurança ocupacional	92
	<b>403-7</b> Prevenção e mitigação dos impactos na saúde e segurança ocupacional diretamente vinculados com as relações empresariais	66-67, 98
	<b>403-9</b> Acidentes de trabalho	98-99
<b>SASB COMPANHIAS AÉREAS - GESTÃO DE ACIDENTES E SEGURANÇA</b>	<b>TR-AL- 540a.1</b> Descrição da aplicação e dos resultados de um sistema de gestão da segurança	65
	<b>TR-AL-540a.2</b> Número de acidentes aeronáuticos	69
	<b>TR-AL-540a.3</b> Número de ações governamentais de aplicação dos regulamentos de segurança na aviação	69

**Tema material: Eficiência da Frota**

<b>GRI 3 TEMAS MATERIAIS</b>	<b>3-3</b> Gestão dos temas materiais	7, 14, 26-31
<b>SASB COMPANHIAS AÉREAS - PARÂMETROS DE ATIVIDADE</b>	<b>TR-AL-000.A</b> Assentos-quilômetro oferecidos (ASK)	31
	<b>TR-AL-000.B</b> Fator de ocupação	31
	<b>TR-AL-000.C</b> Passageiros-quilômetro pagos (RPK)	31
	<b>TR-AL-000.D</b> Toneladas-quilômetro transportadas (RTK)	31
	<b>TR-AL-000.E</b> Número de partidas	31
	<b>TR-AL-000.F</b> Antiguidade média da frota	30

**Tema material: Equipe Humana**

<b>GRI 3 TEMAS MATERIAIS</b>	<b>3-3</b> Gestão dos temas materiais	8, 91-100
<b>GRI 404: TRABALHO 2016</b>	<b>401-1</b> Contratações de novos colaboradores e rotatividade de pessoal	93-94, 163
	<b>401-2</b> Benefícios para os colaboradores em tempo integral que não são fornecidos aos colaboradores em tempo parcial ou temporários	94-95
	<b>401-3</b> Licença maternidade/paternidade	164-165
<b>GRI 404: FORMAÇÃO E ENSINO 2016</b>	<b>404-1</b> Média anual de horas de treinamento por colaborador	92
	<b>404-3</b> Percentual de colaboradores que recebem avaliações regulares de desempenho e desenvolvimento de carreira	93
<b>SASB COMPANHIAS AÉREAS - PRÁTICAS DE TRABALHO</b>	<b>TR-AL-310a.1</b> Percentual de força de trabalho ativa coberta por acordos coletivos de trabalho	162
	<b>TR-AL-310a.2</b> Número de interrupções de trabalho e total de dias parados	162
OUTROS INDICADORES	Índice de Saúde Organizacional (IHO)	91

**Tema material: Proteção dos ecossistemas**

<b>GRI 3 TEMAS MATERIAIS</b>	<b>3-3</b> Gestão dos temas materiais	81, 88-89
------------------------------	---------------------------------------	-----------

**Tema material: Adaptação contínua ao ambiente**

<b>GRI 3 TEMAS MATERIAIS</b>	<b>3-3</b> Gestão dos temas materiais	42-43, 60, 142-156
------------------------------	---------------------------------------	--------------------

**Tema material: Conectividade e desenvolvimento regional**

<b>GRI 3 TEMAS MATERIAIS</b>	<b>3-3</b> Gestão dos temas materiais	14, 52, 60, 88-89
<b>GRI 201: DESEMPENHO ECONÔMICO 2016</b>	<b>201-1</b> Valor econômico direto gerado e distribuído	61
<b>GRI 203: IMPACTOS ECONÔMICOS INDIRETOS 2016</b>	<b>203-1</b> Investimentos em infraestrutura e serviços apoiados	88
	<b>203-2</b> Impactos econômicos indiretos significativos	28-29
OUTROS INDICADORES	Destinos	7,14, 26-29

**Tema material: Direitos Humanos**

<b>GRI 3 TEMAS MATERIAIS</b>	<b>3-3</b> Gestão dos temas materiais	18, 96, 110, 128
<b>GRI 405: DIVERSIDADE E IGUALDADE DE OPORTUNIDADES 2016</b>	<b>405-1</b> Diversidade nos órgãos de governança e colaboradores	8,97,160-161
	<b>405-2</b> Razão entre o salário básico e a remuneração de mulheres e homens	45,97
<b>GRI 406: NÃO DISCRIMINAÇÃO 2016</b>	<b>406-1</b> Casos de discriminação e ações corretivas empreendidas	128

**Tema material: Ética e Compliance**

<b>GRI 3 TEMAS MATERIAIS</b>	<b>3-3</b> Gestão dos temas materiais	50-51, 110, 134-139
<b>GRI 205: ANTICORRUPÇÃO 2016</b>	<b>205-2</b> Comunicação e treinamento sobre políticas e procedimentos anticorrupção	50, 110
	<b>205-3</b> Incidentes de corrupção confirmados e medidas tomadas	50, 128
<b>GRI 206: CONCORRÊNCIA DESLEAL 2016</b>	<b>206-1</b> Ações legais relacionadas à concorrência desleal e práticas monopolistas e contra a livre concorrência	50
<b>GRI 415: POLÍTICA PÚBLICA 2016</b>	<b>415-1</b> Contribuições a partidos e/ou representantes políticos	50
<b>SASB COMPANHIAS AÉREAS - COMPORTAMENTO ANTICOMPETITIVO</b>	<b>TR-AL-520a.1</b> Valor total das perdas monetárias como resultado de processos judiciais relacionados às normas de concorrência desleal	50

**Tema material: Responsabilidade e colaboração com fornecedores**

<b>GRI 3 TEMAS MATERIAIS</b>	<b>3-3</b> Gestão dos temas materiais	109-112
<b>GRI 414: AVALIAÇÃO SOCIAL DE FORNECEDORES</b>	<b>GRI 414-1</b> Novos fornecedores que passaram por filtros de seleção de acordo com critérios sociais	112
	<b>GRI 414-2</b> Impactos sociais negativos na cadeia de suprimentos e medidas tomadas	112
<b>GRI 308 AVALIAÇÃO AMBIENTAL DOS FORNECEDORES</b>	<b>GRI 308-1:</b> Novos fornecedores que passaram por filtros de seleção de acordo com critérios ambientais	112
	<b>GRI 308-2:</b> Impactos ambientais negativos na cadeia de suprimentos e medidas tomadas	112

**Outros indicadores GRI e SASB relatados**

<b>GRI 303: ÁGUA E AFLUENTES 2018</b>	<b>303-3</b> Captação de água	74
---------------------------------------	-------------------------------	----

# Sumário de de conteúdo

## NCG 461

### 2. 2. Perfil da organização

2.1 Missão, visão, propósito e valores 15,18

2.2 Informação histórica 21-23

### 2.3 Propriedade

2.3.1 Situação de controle 33

2.3.2 Mudanças relevantes na propriedade ou no controle 34-35

2.3.3 Identificação de sócios ou acionistas majoritários 34-35

2.3.4 Ações, suas características e direitos 33-35, 63

2.3.5 Outros valores 33-35

### 3. Governança corporativa

3.1 Estrutura de governança 40-41, 44, 50, 52, 78, 80, 96, 107

3.2 Conselho de Administração 36-41, 45, 129-130, 133

3.3 Comitês do Conselho de Administração 39-40, 45, 131-133

3.4 Principais executivos 34, 46-49

3.5 Adesão a códigos nacionais ou internacionais 50

3.6 Gestão de riscos 42-43, 48-51, 93, 142-156

3.7 Relação com os grupos de interesse e público geral 52

### 4. Estratégia

4.1 Horizontes de tempo 16

4.2 Objetivos estratégicos 16-18

4.3 Planos de investimento 62

### 5. Pessoas

#### 5.1 Dotação de pessoal

5.1.1 Número de pessoas por gênero 159-160

5.1.2 Número de pessoas por nacionalidade 159-160

5.1.3 Número de pessoas por faixa etária 161

5.1.4 Antiguidade no trabalho 161

5.1.5 Número de pessoas com deficiência 161

5.2 Relações de trabalho 162

5.3 Adaptabilidade no trabalho 162

#### 5.4 Equidade salarial por gênero

5.4.1 Política de equidade 96-97

5.4.2 Diferença salarial 97

5.5 Assédio moral e sexual 51, 128

5.6 Segurança ocupacional 98-99

5.7 Licença maternidade/paternidade 94-95, 164-165

5.8 Capacitação e benefícios 92, 94-95, 98

5.9 Política de subcontratação 110

### 6. Modelo de negocio

6.1 Setor industrial 14, 27, 52-53, 134-139

6.2 Negócios 14, 59, 109, 127-128

6.3 Grupos de interesse 52-53

6.4 Propriedades e instalações 126-127

6.5 Subsidiárias, associadas e investimentos em outras sociedades

6.5.1 Subsidiárias e associadas 260-269, 296

6.5.2 Investimento em outras sociedades No aplica

### 7. Fornecedores

7.1 Pagamento de fornecedores 111-112

7.2 Avaliação de fornecedores 111-112

### 8. Indicadores

8.1 Conformidade com leis e regulamentos

8.1.1 Relacionados aos clientes 50

8.1.2 Relacionados aos colaboradores 50

8.1.3 Ambientais 73-74

8.1.4 Livre concorrência 50

8.1.5 Outros 50

8.2 Indicadores de sustentabilidade por indústria

Ver detalhes no índice padrão GRI-SASB 118-120

**9. Fatos relevantes ou essenciais 140-141**

**10. Comentários de acionistas e do Comitê de 131-132**

**Diretores**

**11. Relatórios financeiros 167-259, 270-294**

# Glossário



**ADR:** Acrônimo em inglês para American Depositary Receipt

**AFPs:** Administradoras de Fundos de Pensão

**ANAC:** Acrônimo em português para Agência Nacional de Aviação Civil (Brasil)

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

**ATK:** Acrônimo em inglês para “toneladas-quilômetro oferecidas” - equivale à capacidade disponível em toneladas multiplicado pela distância voada

**CMF:** Comissão para o Mercado Financeiro (Chile)

**CORSIA:** Acrônimo em inglês para “Plano de Compensação e Redução de Carbono para a Aviação Internacional” das Nações Unidas

**DIP:** Acrônimo em inglês para Debtor-in-Possession (mecanismo de financiamento previsto no Capítulo 11 da lei americana, no qual os credores do empréstimo têm prioridade no recebimento dos valores)

**EBITDA:** Lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização

**EBITDAR:** Acrônimo em inglês que significa “Lucro antes de juros, impostos, depreciação, amortização”

**GEI:** Gases de efeito estufa

**GRI:** Acrônimo em inglês que significa “Iniciativa de Relatório Global”

**IATA:** Acrônimo em inglês que significa “Associação Internacional de Transporte Aéreo”

**IEnvA:** Acrônimo em inglês que significa “Avaliação Ambiental da IATA”

**IFRS:** Acrônimo em inglês que significa “Normas Internacionais de Informação Financeira”

**IOSA:** Acrônimo em inglês que significa “Auditoria de Segurança Operacional da IATA”

**JBA:** Acrônimo em inglês que significa “Acordo de Negociação Conjunta”

**LSA:** Lei das Sociedades Anônimas (Chile)

**MRO:** Manutenção, Reparação e Operação

**NPS:** Acrônimo em inglês que significa Índice de Promotores Líquido (Net Promoter Score) para medir a satisfação de clientes.

**NYSE:** Bolsa de Valores de Nova York

**OACI:** Organização da Aviação Civil Internacional das Nações Unidas

**ODS:** Objetivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas

**OHI:** Acrônimo em inglês que significa “Índice de Saúde Organizacional”

**ONU:** Organização das Nações Unidas

**OTC:** Acrônimo em inglês que significa over-the-counter (é um mercado de balcão, no qual os instrumentos financeiros são negociados diretamente entre as partes, fora do ambiente dos mercados organizados)

**OTP:** Acrônimo em inglês que significa on-time performance (é um indicador de pontualidade)

**PHH:** Países de língua espanhola

**RASK:** Acrônimo em inglês que significa “receitas por assento-quilômetro” (mede a eficiência da companhia aérea; é obtido por meio da divisão da receita operacional pelo ASK)

**RPK:** Acrônimo em inglês que significa “passageiros-quilômetro pagos” (equivalente ao total de passageiros pagantes multiplicado pela distância percorrida)

**RTK:** Acrônimo em inglês que significa “toneladas-quilômetro transportadas” (equivalente ao total de toneladas transportadas multiplicado pela distância percorrida)

**SEC:** Acrônimo em inglês usado para Comissão de Câmbio e Valores Mobiliários dos Estados Unidos”

**TDLC:** Tribunal de Defesa da Livre Concorrência (Chile)

# Verificação externa

Abril 4, 2024

Senhores  
LATAM Airlines

De nossa consideração:

Realizamos a revisão dos seguintes aspectos do Relatório Integrado 2023 da LATAM Airlines (doravante “a Sociedade”).

## ESCOPO

Revisão de segurança limitada da adaptação dos conteúdos e indicadores do Relatório Integrado 2023, conforme estabelecido nos Padrões da Global Reporting Initiative (GRI) em relação ao perfil da organização e indicadores materiais resultantes do processo de materialidade realizado pela Sociedade em torno dos critérios estabelecidos por esse padrão, relacionados às dimensões Econômica, Social e Ambiental.

## PADRÕES E PROCESSOS DE VERIFICAÇÃO

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

Nosso trabalho de revisão consistiu na formulação de perguntas a diversas unidades e gerências da LATAM Airlines envolvidas no processo de elaboração deste relatório, bem como a aplicação de procedimentos analíticos e testes de revisão, conforme descrito abaixo:

- Reunião com a equipe que liderou o processo de elaboração do Relatório Integrado 2023.

- Solicitação e revisão de evidências para os indicadores detalhados nesta carta como resultado do processo de materialidade, com as áreas envolvidas na elaboração do

Relatório Integrado 2023.

- Análise da adaptação dos conteúdos do Relatório Integrado 2023 às recomendações do Padrão GRI e comparação de que os indicadores verificados e detalhados nesta carta têm base nos protocolos estabelecidos por este guia.

- Verificação por meio de testes de revisão das informações quantitativas e qualitativas correspondentes aos indicadores do Padrão GRI incluídos no Relatório Integrado 2023, e sua adequada compilação a partir dos dados fornecidos pelas fontes de informação da LATAM Airlines.

## CONCLUSÕES

O processo de verificação foi realizado com base nos indicadores declarados a partir do processo de materialidade realizado pela Sociedade. Uma vez identificados, priorizados e revisados, os indicadores foram incluídos no relatório. Os indicadores relatados e verificados são apresentados na tabela a seguir:

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

Indicadores DJSI:

1.5.4 1.7.5 1.7.6 1.8.3 2.3.2 2.3.3 2.8.2 3.1.4 3.5.2

Em relação aos indicadores verificados, podemos afirmar que não foi identificado nenhum aspecto que nos leve a acreditar que esses indicadores incorporados no Relatório Integrado 2023 da LATAM Airlines não foram elaborados de acordo com o Padrão GRI nos aspectos e requisitos mencionados no escopo.

## RESPONSABILIDADES DA LATAM AIRLINES E DA DELOITTE

- A preparação do Relatório Integrado 2023, assim como seu conteúdo, é de responsabilidade da LATAM Airlines, que também é responsável por definir, adaptar e manter os sistemas de gestão e controle interno dos quais as informações são obtidas.

- Nossa responsabilidade é emitir uma carta de verificação independente, com base nos procedimentos aplicados em nossa revisão.

- Este relatório foi preparado exclusivamente no interesse da LATAM Airlines, de acordo com os termos estabelecidos nas condições comerciais da proposta de serviços.

- Realizamos nosso trabalho de acordo com as normas de independência exigidas pelo Código de Ética da IFAC.

- As conclusões de verificação realizadas pela Deloitte são válidas para a última versão do Relatório Integrado 2023 em nosso poder, recebida em 03 de abril de 2024.

- O escopo de uma revisão de segurança limitada é substancialmente inferior ao de uma auditoria ou revisão de segurança razoável, portanto, não fornecemos uma opinião de auditoria sobre o Relatório Integrado da LATAM Airlines.

Tomás Castro G.

Sócio



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

#### INFORME DE REVISIÓN INDEPENDIENTE DE ESTUDIO DOBLE MATERIALIDAD 2023 LATAM

Sr.  
Juan José Tohá,  
Director Asuntos Corporativos y Sostenibilidad  
LATAM Airlines  
Presente

De nuestra consideración:

Hemos realizado la revisión de los siguientes aspectos del Estudio de Doble Materialidad realizado por LATAM Airlines Group S.A ( L A T A M ) :

#### Estándar y alcance

La revisión del estudio de doble materialidad se hizo conforme al Estándar de Informes de Sostenibilidad Empresarial (ESRS), iniciativa del Grupo Asesor Europeo de Informes Financieros (EFRAG) en colaboración con el Consejo de Normas de Información sobre Desarrollo Sostenible (CDRS) de la Comisión Europea.

El estándar ESRS incorpora criterios tanto de elaboración, como de divulgación. Esta revisión independiente se limita únicamente al análisis de los criterios de elaboración. Los requisitos asociados a la etapa de divulgación no fueron considerados en el alcance del proceso de elaboración del estudio de doble materialidad y, por tanto, tampoco de la revisión independiente.

#### Proceso de revisión independiente

Nuestro trabajo de revisión ha consistido en el análisis de las evidencias entregadas por LATAM para respaldar el ejercicio que realizó para su estudio de doble materialidad. En cada uno de los pasos, se analizó la evidencia respectiva para entender cómo se llevó a cabo el análisis y si este se alineó con lo requerido por el ESRS y ESRS 2. Para esta revisión se examinó la aplicación de procedimientos analíticos y pruebas de estudio que se describen a continuación:

- Nos reunimos con la contraparte encargada de elaborar el estudio de doble materialidad para aclarar dudas y revisar la metodología aplicada.
- Analizamos las evidencias presentadas para verificar el proceso de análisis, incluyendo la aplicación metodológica, los resultados obtenidos y las partes involucradas en el proceso.
- Realizamos pruebas de revisión de la información cuantitativa y cualitativa, asegurándonos de que se cumplieran los requisitos metodológicos establecidos por el estándar.

#### Conclusiones

Como resultado del proceso de revisión independiente, habiendo evaluado aquellos criterios mencionados en el Estándar de Informes de Sostenibilidad Empresarial (ESRS), podemos concluir que se han presentado las evidencias para señalar que el Estudio de Doble Materialidad conducido por LATAM se realizó siguiendo las directrices establecidas en el ESRS 1 y ESRS 2. En específico, se revisan de conformidad los siguientes criterios del estándar ESRS 1 3; 3.1; 3.2; 3.3; 3.4; 3.5; 3.6; 3.7 y ESRS 2 SBM-3; IRO-1; IRO-2.

Agradecemos la cooperación y disposición de LATAM durante el proceso de revisión. Si tiene alguna pregunta o requiere más información, no dude en contactarnos.

Atentamente,

Manuel Gálvez  
Socio

21 de marzo, 2024



# 12 Anexos



## Neste capítulo

**126** | Quem somos

**129** | Governança corporativa

**134** | Nosso negócio

**157** | Compromisso com a sustentabilidade

**159** | Colaboradores

# Quem somos

## Grupo LATAM

### LATAM AIRLINES GROUP S.A.

RUT: 89.862.200-2

DOMICILIO: SANTIAGO, CHILE

NOMBRES DE FANTASIA: LATAM AIRLINES, LATAM AIRLINES GROUP, LATAM GROUP, LAN AIRLINES, LAN GROUP Y/O LAN

### GRI 2-1

#### CONSTITUIÇÃO LEGAL

Constituída como uma Sociedade de Responsabilidade Limitada, por meio de uma escritura pública datada de 30 de dezembro de 1983, realizada no Cartório de Eduardo Avello Arellano, tendo inscrito um extrato dessa no Registro de Comércio de Santiago, sob o número 11.248 do ano de 1983, na página 20.341, e publicado no Diário Oficial em 31 de dezembro de 1983.

Por meio de uma escritura pública datada de 20 de agosto de 1985, realizada no Cartório de Miguel Garay Figueroa, a Sociedade foi transformada em uma Sociedade Anônima, sob o nome de Línea Aérea Nacional Chile S.A. (hoje LATAM Airlines Group S.A.), que, de acordo com a disposição expressa da Lei Nº 18.400, tem a qualidade de sucessora jurídico da empresa pública do Estado criada em 1929 sob o nome de Línea Aérea Nacional de Chile, no que diz respeito às concessões aeronáuticas e de radiocomunicações, direitos de tráfego e outras concessões administrativas.

#### OBJETO DA SOCIEDADE

- Comércio de transporte aéreo e/ou terrestre, em qualquer uma de suas formas, seja de passageiros, carga, correio e tudo o que tenha relação direta ou indireta com a referida atividade, dentro e fora do país, em nome próprio ou de terceiros.
- Prestação de serviços relacionados à manutenção e reparação de aeronaves próprias ou de terceiros.
- Desenvolvimento e exploração de outras atividades derivadas do objeto social e/ou relacionadas, conexos, auxiliares ou complementares ao mesmo.

- Comércio e desenvolvimento de atividades relacionadas a viagens, turismo e hotelaria.

- Desenvolvimento e exploração de outras atividades derivadas do objeto social e/ou relacionados, conexos ou complementares ao mesmo.

- Participação em sociedades de qualquer tipo ou espécie que permitam à sociedade cumprir seus objetivos.

#### PROPRIEDADES, PLANTAS E EQUIPAMENTOS

##### NCG 461: 6.4 PROPRIEDADES E INSTALAÇÕES

#### Chile

**Casa Matriz:** Nossa principal instalação corporativa está localizada em Las Condes, onde alugamos 6.750 m<sup>2</sup> para nossos escritórios executivos em uma localização central de Santiago, Chile. Este espaço é distribuído em sete andares de um prédio.

**Base de Manutenção:** Nossa base de manutenção de 160.000 m<sup>2</sup> está localizada em um terreno de nossa propriedade dentro do Aeroporto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez. Esta instalação contém nosso hangar de aeronaves (12.000 m<sup>2</sup>), armazéns (10.000 m<sup>2</sup>), escritórios (11.000 m<sup>2</sup>) e outros espaços (20.000 m<sup>2</sup>), bem como uma área de estacionamento de aeronaves de 98.000 m<sup>2</sup> com capacidade para até dezessete aeronaves de curto alcance. Também alugamos para a Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel S.A. aproximadamente 6.220 m<sup>2</sup> de espaço dentro do Aeroporto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez para fins operacionais e de serviços.

**Outras instalações:** Somos proprietários de dezesseis acres de terreno e um edifício no lado oeste do Aeroporto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez, que abriga um centro de treinamento de voo. Esta

instalação possui três simuladores de voo completos (que não são propriedade da LATAM), um para aeronaves Boeing 787 e dois para aeronaves Airbus A320.

Fast Air Almacenes de Carga S.A., uma de nossas subsidiárias que opera depósitos aduaneiros de importação, utiliza um armazém de 10.500 m<sup>2</sup> localizado no Aeroporto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez.

#### Brasil

**Sede Principal:** As principais instalações da LATAM Airlines Brasil estão localizadas em São Paulo, em hangares dentro do Aeroporto de Congonhas e nos arredores. No Aeroporto de Congonhas, a LATAM Airlines Brasil aluga instalações de escritório em hangares reconvertidos pertencentes à INFRAERO (o Administrador Local do Aeroporto). Essas instalações compreendem uma área aproximada de 38.807 m<sup>2</sup>.

**Sede Principal da Presidência:** A sede principal da Presidência da Academia de Serviço está localizada na Rua Atica, cerca de 2,5 km do Aeroporto de Congonhas. Este imóvel, de propriedade da LATAM Brasil, é utilizado para seleção de recursos humanos, serviços médicos, treinamento, modelo em escala e escritórios. A Academia de Serviço compreende 15.342 m<sup>2</sup> de terreno e 9.032 m<sup>2</sup> de construção.

**Base de Manutenção:** Nos Hangares II e V do Aeroporto de Congonhas, que a LATAM Airlines Brasil aluga da INFRAERO, a LATAM Airlines Brasil possui 23.886 m<sup>2</sup> de escritórios e hangares com cerca de 1.300 estações de trabalho. Este local também abriga os departamentos de manutenção de aeronaves, aquisições, logística de materiais aeronáuticos e atualização.

**Outras instalações:** Em São Paulo, a LATAM Airlines Brasil possui outras instalações, incluindo um prédio de call center com 3.199 m<sup>2</sup>, distribuído em cinco

andares (além do térreo e subsolo), que atualmente abriga cerca de 272 postos de trabalho de apoio de apoio (reuniões/capacitação/refeitório/coordenação) das operações de reservas do call center, e outros serviços de back office da ABSA.

Em Guarulhos, a LATAM possui uma superfície total aproximada de 12.649 m<sup>2</sup> distribuídos dentro do terminal de passageiros, incluindo áreas como check-in, venda de bilhetes, check-out, áreas operacionais, Sala VIP e espaços de manutenção de aeronaves. O Complexo Hangar tem uma superfície total de 65.080 m<sup>2</sup>. O terminal de carga possui 252 m<sup>2</sup> de escritórios e 17.215 m<sup>2</sup> de área aberta. A área de abastecimento do nosso centro de distribuição ocupa 3.030 m<sup>2</sup>.

### Novas instalações

A LATAM Airlines Brasil concluiu vários projetos de infraestrutura no Brasil durante 2023, incluindo:

1. Entrega de nova Sala de Diretório no Hangar II, no aeroporto de Guarulhos;
2. Otimização e adaptação aos novos padrões de qualidade do MRO de São Carlos;
3. Início do projeto de construção de um novo hangar no MRO em São Carlos com 5.000 m<sup>2</sup>;
4. Obtenção da “Certificado de Acessibilidade ao Edifício da Academia de Serviços”, em conformidade com a regulamentação brasileira;
5. Atualização da comunicação visual nos Terminais de Carga;
6. Desenvolvimento da infraestrutura necessária no Aeroporto de Passo Fundo, habilitar Passo Fundo como um dos destinos da LATAM;
7. Encerramento das bases de Juiz de Para (IZA) e Presidente Prudente (PPB).

### Outras Localizações

Ocupamos um terreno de 36,3 acres no Aeroporto Internacional de Miami que nos foi alugado sob um acordo de concessão pelo Departamento de Aviação de Miami-Dade. Nossas instalações

incluem um edifício corporativo de 13.609 m<sup>2</sup>, um armazém de carga de 115.824 m<sup>2</sup> (Incluindo 35.561 m<sup>2</sup> de área refrigerada) e uma plataforma de estacionamento de aeronaves de 238.658 m<sup>2</sup>. Essas instalações foram construídas e agora são alugadas para nós sob um contrato de longo prazo pela Aeroterm, uma divisão da Realterm. No ano que terminou em 2023, pagamos USD 10,8 milhões em aluguel vido a arrendamentos anteriores.

Em fevereiro de 2014, a Companhia celebrou um contrato de arrendamento com o condado de Miami-Dade que cobre aproximadamente 1,81 acres de terreno localizado nos terrenos do Aeroporto Internacional de Miami. O arrendamento tem um prazo de 30 anos com um custo total anual do terreno de USD 172.080.

De acordo com o contrato de locação, reservamos o direito de construir um hangar nas instalações alugadas. A Companhia concluiu a construção em novembro de 2015 e o hangar está em operação desde junho de 2016. A propriedade possui um espaço de manutenção de aeronave de 15.479 m<sup>2</sup>, suficiente para acomodar um avião Boeing 777, além de área de 9.888 m<sup>2</sup> designada para escritórios. O investimento total deste hangar em construção e despesas relacionadas pela LATAM foi de USD 16,5 milhões.

### MARCAS, PATENTES, LICENÇAS E FRANQUIAS

#### NCG 461: 6.2 NEGÓCIOS

#### GRI 2-1

A LATAM foi registrada e/ou renovada na Argentina, Austrália, Bolívia, Brasil, Canadá, Chile, China, Colômbia, Costa Rica, Cuba, República Dominicana, Equador, El Salvador, União Europeia, Guatemala, Honduras, Hong Kong, Índia, Japão, México, Nicarágua, Nova Zelândia, Panamá, Paraguai, Peru, Coreia do Sul, Uruguai, Estados Unidos, Reino Unido e Venezuela; LATAM AIRLINES foi registrada e/ou renovada na Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, China, Colômbia, Costa Rica, Cuba,

República Dominicana, Equador, El Salvador, União Europeia, Guatemala, Honduras, Índia, Japão, México, Nicarágua, Panamá, Paraguai, Peru, Coreia do Sul, Espanha, Taiwan, Reino Unido, Uruguai e Venezuela.

Por sua vez, a LATAM Airlines Argentina foi registrada e/ou renovada na Argentina; a LATAM Airlines Colômbia foi registrada e/ou renovada na Colômbia; a LATAM Airlines Equador foi registrada e/ou renovada no Equador; a LATAM Airlines Paraguai foi registrada e/ou renovada no Paraguai; e a LATAM Airlines Peru foi registrada e/ou renovada em Peru.

Paralelamente, a LAN foi registrada e/ou renovada no Chile, México, Reino Unido e União Europeia; a LAN América foi registrada e/ou renovada na Bolívia; LAN Bolívia tem foi registrada e/ou renovada na Bolívia; a LAN CHILE foi registrada e/ou renovada no Chile; a LAN Peru foi registrada e/ou renovada na Costa Rica; a LAN Peru foi registrada e/ou renovada no Brasil; a TAM foi registrada e/ou renovada no México e no Peru; a LANTAM GRUPO LATAM AIRLINES foi registrada e/ou renovada no Equador.

Por sua vez, a LATAM Corporate foi registrada e/ou renovada na Argentina, Bolívia, Colômbia, Chile, Costa Rica, Equador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicarágua, Panamá, Paraguai, Peru, República Dominicana, União Europeia, Reino Unido e Uruguai. A LATAM LÍNEAS AÉREAS foi registrada e/ou renovada na Argentina, Chile, Colômbia, Equador e Peru; a LATAM MRO foi registrada e/ou renovada na Argentina; Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, México, Paraguai, Peru, União Europeia, Reino Unido, Uruguai, Estados Unidos e Venezuela.

Além disso, a LATAM CARGO foi registrada e/ou renovada na Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, México, Paraguai, Peru, União Europeia, Reino Unido, Uruguai, Estados Unidos e Venezuela; a LATAM CARGO BRASIL foi registrada e/ou renovada no Brasil; a LATAM CARGO COLOMBIA foi registrada e/ou renovada na Colômbia; LINEA AÉREA CARGUERA DE COLOMBIA foi registrada e/ou renovada na

Colômbia; a LATAM PUBLICAR MÉXICO foi registrada e/ou renovada em México; a LAN CARGO MÉXICO foi registrada e/ou renovada no México; ABSA foi registrada e/ou renovada no Chile; a LAN CARGO COLOMBIA foi registrada e/ou renovada na Colômbia; a LAN EQUADOR foi registrada e/ou renovada no Reino Unido e na União Europeia; a TAM CARGO foi renovada no Brasil; a TAM CARGO CONVENCIONAL foi registrada e/ou renovada no Brasil.

Por outro lado, LATAM FIDELIDADE foi registrada e/ou renovada na Argentina, Austrália, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, México, Nova Zelândia, Paraguai, Peru, União Europeia, Reino Unido, Uruguai e Estados Unidos; FIDELIDADE foi registrada e/ou renovada na Argentina; FIDELIDADE TAM foi registrada e/ou renovada no Paraguai.

A marca LATAM PASS foi registrada e/ou renovada na Argentina, Austrália, Bolívia, Brasil, Chile, Canadá, Colômbia, Equador, México, Nova Zelândia, Paraguai, Peru, União Europeia, Reino Unido, Uruguai, Estados Unidos e Venezuela; LATAM PASS MILES foi registrada e/ou renovada na Nova Zelândia e Austrália; LAN PASS foi registrada e/ou renovada no Chile.

Enquanto isso, LATAM TOURS foi registrada e/ou renovada na Argentina, Chile, Colômbia, Equador e Peru; LATAM TRADE foi registrada e/ou renovada na Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Costa Rica, Equador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicarágua, Panamá, Paraguai, Peru, República Dominicana, União Europeia, Reino Unido e Uruguai; LATAM TRAVEL foi registrada e/ou renovada na Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, México, Paraguai, Peru, União Europeia, Reino Unido, Uruguai, Estados Unidos e Venezuela; LATAM TRAVEL SOLUTIONS foi registrada e/ou renovada no Panamá; LATAM VIAGENS foi registrada e/ou renovada no Brasil; TAM VIAGENS foi renovada no Brasil. TAM VACATIONS foi renovada na Argentina e Brasil; DESTINOS LANTOURS foi registrada e/ou renovada no Peru.

LATAM, JUNTOS MÁS LEJOS foi registrada e/ou renovada na Argentina, Chile e Equador; LATAM, TOGETHER, FURTHER foi

registrada e/ou renovada na Austrália, Nova Zelândia, Reino Unido e União Europeia.

LATAMPLAY foi registrada e/ou renovada na Argentina, Brasil, Chile, Colômbia e Equador; LATIN AIRLINE NETWORK foi registrada e/ou renovada no Chile; LIBREVOLADOR foi registrada e/ou renovada na Bolívia, Chile, Equador, Paraguai e Peru; LIBREVOLADORES foi registrada e/ou renovada na Bolívia, Chile, Equador, Paraguai e Peru; LIDERES DEL SERVICIO foi registrada e/ou renovada na Argentina.

LATAM AIRLINES, SANS FRONTIÈRES foi registrada e/ou renovada na França; LATAM AIRLINES, GRENZENLOS foi registrada e/ou renovada na Alemanha; LATAM AIRLINES, SIN FRONTERAS foi registrada e/ou renovada na Espanha; LATAM AIRLINES, SIN FRONTERAS foi registrada e/ou renovada em Honduras; LATAM AIRLINES, SENZA FRONTIERE foi registrada e/ou renovada na Itália.

LATAM, SOSTENIBILIDAD: UN DESTINO NECESARIO foi registrada e/ou renovada na União Europeia; LATAM UN DESTINO NECESARIO foi registrada e/ou renovada no Chile, Colômbia, Equador, México e Peru; LATAM UM DESTINO NECESSÁRIO foi registrada e/ou renovada no Reino Unido; LATAM DESTINADAS A ESTAR JUNTAS foi registrada e/ou renovada no Peru.

LATAM VUELA NEUTRAL foi registrada e/ou renovada na Bolívia e Uruguai; SOSELVA foi registrada e/ou renovada no Peru; POSITIVE FS POSITIVE FLIGHT SPECIFIC foi registrada e/ou renovada no Canadá.

LATAM RECICLE SUA VIAGEM foi registrada e/ou renovada no Brasil; LATAM RECICLA TU VIAJE foi registrada e/ou renovada na Bolívia, Chile, Paraguai e Uruguai.

LATAM 1+1 COMPENSAR PARA CONSERVAR foi registrada e/ou renovada no Chile, Peru e México; LATAM 1+1 OFFSET TO CONSERVE foi registrada e/ou renovada na Austrália, Reino Unido e Nova Zelândia.

LATAM SEGUNDO VUELO foi registrada e/ou renovada na

Bolívia, Chile, Equador, México, Peru, União Europeia e Uruguai; LATAM SECOND FLIGHT foi registrada e/ou renovada na Austrália, Reino Unido e Nova Zelândia.

LATAM AVIÓN SOLIDARIO foi registrada e/ou renovada na Bolívia, Chile, Paraguai e Uruguai; LATAM AVIÃO SOLIDÁRIO foi registrada e/ou renovada no Brasil.

TAM solicitou registro de marca, registrou ou renovou as seguintes marcas no Brasil: LATAM; LATAM AIRLINES; LATAM AIRLINES BRASIL; LATAM CARGO, LATAM CARGO BRA- SIL; LATAM FIDELIDADE; LATAM MRO, LATAM PASS; LATAM TRADE; LATAM LINHAS AÉREAS; LATAM TRAVEL; LATAM VIA- GENS; LATAM TRADE; LATAMPLAY; MERCADO LATAM; VAMOS LATAM. AJATO, BUSINESS CLASSIC, BUSINESS PLUS, CLASSIC, FIDELIDADE, FIRST, LAN. LAN CARGO, LAN COLOMBIA, LAN PERU, LAN.COM, LATAM AVIÃO SOLIDÁRIO, LATAM RECICLE SUA VIAGEM, LATAM SEM FRONTEIRAS, LATAM WALLET, MAX, MEGA PROMO, MUSEU TAM, PAIXÃO PELO RIO TAM, PREFERRED PARTNERS LAN, PROMO, RED REPORT, RELAX, TAM, TAM AIRLINES, TAM BUSCA PREÇO, TAM CARGO, TAM CARGO , ONVENCIONAL, 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 , RICE, TAM TARIFA LIGHT, TAM TARIFA MAX, TAM TARIFA PROMO, TAM TARIFA TOP, TAM VACATIONS, TAM VIAGENS.

## CANAIS DE VENDA

### NCG 461: 6.2 NEGÓCIOS

#### Operação de passageiros:

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

#### Operações de carga:

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

## DIREITOS HUMANOS

### 5.5 Assédio moral e sexual

#### GRI 406-1

#### NCG 461: 5.5 ASSÉDIO MORAL E SEXUAL

Durante 2023, foram registrados casos de discriminação e conflitos de interesse tanto no Brasil quanto nos países de língua espanhola. Diante desses casos, a LATAM realizou uma revisão dos processos, criou e reforçou sistemas de controle, auditoria e treinamento, como medidas de mitigação, e também aplicou as sanções previstas pelas regulamentações trabalhistas locais, como forma de remediação.

## CANAL CONFIDENCIAL 2023

#### GRI 205-3 E 406-1

#### NCG 461: 5.5 ASSÉDIO MORAL E SEXUAL

TIPO DE DENÚNCIA	BRASIL	PAÍSES DE LÍNGUA -HISPÂNICA	TOTAL
Corrupción o soborno	0	0	0
Corrupção ou suborno	0	0	0
Discriminação ou assédio	86	11	97
Confidencialidade da Informação ou política de privacidade	0	0	0
Conflitos de interesses	9	1	10
Lavagem de dinheiro ou uso de informação privilegiada	0	0	0

## INFORMAÇÃO ADICIONAL

### NCG 461: 6.2 NEGÓCIOS

**Seguros Aeronáuticos:** O grupo LATAM possui Seguro de Aviação, incluindo Casco e Responsabilidade Legal, cobrindo assim os riscos inerentes à operação aérea, danos a aeronaves, motores e peças, e responsabilidade civil perante terceiros (passageiros, carga, etc.). O Seguro de Aviação do Grupo LATAM é gerenciado em conjunto com o Grupo IAG (composto por British Airways, Iberia e suas subsidiárias e franqueadas). O aumento dos volumes negociados resultou em melhorias na cobertura e preços mais competitivos.

**Seguros gerais:** Estes incluem diversos riscos que podem eventualmente afetar os ativos e o patrimônio da empresa, contemplando uma cobertura multirrisco (incluindo danos e perdas decorrentes de riscos de incêndio, catástrofes naturais, roubo e outros), seguro automotivo e seguros de responsabilidade civil. Além disso, a empresa contrata seguros de vida, complementares de saúde e acidentes que cobrem o pessoal do grupo.

**Cientes:** Nenhum cliente da LATAM representa individualmente mais de 10% das vendas.

**Fornecedores:** Em 2023, 26 fornecedores representavam individualmente mais de 10% de sua categoria.

# Governança corporativa

## Acordo de acionistas

Na data ou perto da saída do grupo LATAM do seu processo de reorganização nos termos do Capítulo 11 nos Estados Unidos da América (a "Data de Saída"), de acordo com os termos e condições do plano de reorganização (o "Plano de Reorganização") aprovado e confirmado em 18 de junho de 2022 pelo Tribunal de Falências no referido processo de reorganização, os Credores Garantidores e os Acionistas Garantidores desse Plano de Reorganização assinaram um Acordo de Acionistas (o "Acordo de Acionistas") que estabelece, entre outras coisas, que: (A) Por um período de dois anos a partir da Data de Saída, as partes do Acordo de Acionistas votarão com suas ações para que o Conselho de Administração da LATAM Airlines Group S.A. seja composto, inicialmente e ao preencher as vagas correspondentes, por nove conselheiros que, de acordo com a legislação chilena, serão nomeados da seguinte forma: (i) Cinco conselheiros, incluindo o vice-presidente do Conselho de Administração da LATAM Airlines Group S.A., indicado pelos Credores Garantidores; e (ii) quatro conselheiros, incluindo o presidente do Conselho de Administração da LATAM Airlines Group S.A. (que será de nacionalidade chilena), designado pelos Acionistas Garantidores; e (B) durante os primeiros cinco anos após a Data de Saída, em caso de liquidação ou dissolução da LATAM Airlines Group S.A., as recuperações das ações entregues como resultado do exercício da opção de conversão dos Novos Títulos Conversíveis da Série H (denominados ilustrativamente como "Classe B" no Plano de Reorganização), estarão subordinadas a qualquer direito de recuperação por qualquer ação de suporte entregue como resultado do exercício da opção de conversão dos Novos Títulos Conversíveis da Série G (denominados ilustrativamente como "Classe A" no Plano de Reorganização) ou os Novos Títulos Conversíveis da Série I (denominados ilustrativamente como "Classe C" no Plano de Reorganização), em cada caso de posse dos Credores de Suporte na Data de Saída.

## COMPOSIÇÃO DO CONSELHO DE LATAM AIRLINES GROUP

NCG 461: 3.2 CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO  
GRI 2-11

Em 15 de novembro de 2022, Ignacio Cueto Plaza foi eleito presidente do conselho de administração.

Da mesma forma, em 15 de novembro de 2022, o conselho do grupo LATAM Airlines foi renovado, com a eleição de Ignacio Cueto Plaza, Bornah Moghbel, Enrique Cueto Plaza, Frederico P. Fleury Curado, Antonio Gil Nieves, Michael Neruda, Bouk Van Geloven, Sonia J.S. Villalobos e Alexander Wilcox.

## GESTÃO DA LATAM AIRLINES GROUP

O CEO do LATAM Airlines Group é o oficial de mais alto escalão dessa empresa e se reporta diretamente ao conselho de administração do grupo LATAM Airlines. Dessa forma, o CEO da LATAM tem a responsabilidade de supervisionar, dirigir e controlar o negócio geral da LATAM. No caso da saída do atual CEO da LATAM, o conselho de administração selecionará o sucessor após receber a recomendação do Comitê de Liderança.

É importante ressaltar que os principais escritórios da LATAM Airlines Group ainda estão localizados em Santiago, Chile.

## CONVENÇÕES DE VOTAÇÃO, TRANSFERÊNCIAS E OUTROS ACORDOS

### Convenções de Votação

As partes do acordo de acionistas da Holdco I e do acordo de acionistas da TAM concordaram em usar o voto de suas ações com direito da Holdco I e das ações da TAM para efetivar os acordos relacionados à representação no conselho de administração da TAM.

## Restrições de Transferência

Conforme estabelecido nos acordos de acionistas mencionados anteriormente, a TEP Chile S.A. ("TEP Chile") pode vender todas as ações com direito a voto da Holdco I que estão em sua posse como um bloco, sujeito ao cumprimento das disposições de venda em bloco, caso ocorra um evento de liberação (conforme descrito abaixo). Um "evento de liberação" ocorrerá se (i) houver um aumento de capital da LATAM Airlines Group, (ii) a TEP Chile não exercer todos os seus direitos preferenciais concedidos pela lei chilena aplicável com relação a esse aumento de capital em relação a todas as suas ações ordinárias restritas da LATAM Airlines Group e (iii) uma vez concluído esse aumento de capital, a pessoa designada pela TEP Chile para sua eleição ao Conselho de Administração da LATAM Airlines Group com a assistência do Grupo Cueto não for eleita para o Conselho de Administração da LATAM Airlines Group. Como resultado da implementação da reestruturação estabelecida em nosso Plano de Reorganização, ocorreu um "evento de liberação". No entanto, nenhuma venda das ações com direito a voto da Holdco I detidas pela TEP Chile foi implementada.

## Restrição às transferências de ações da TAM

A LATAM concordou, no acordo de acionistas da Holdco I, em não vender ou transferir nenhuma das ações da TAM para qualquer pessoa (exceto nossas subsidiárias) em momento algum enquanto a TEP Chile detiver ações com direito a voto da Holdco I. No entanto, a LATAM terá o direito de realizar essa venda ou transferência se, no momento dessa venda ou transferência, a LATAM (ou seu beneficiário) adquirir todas as ações com direito a voto da Holdco I de propriedade da TEP Chile por um valor igual à base fiscal da TEP Chile naquele momento em ações e qualquer custo que a TEP Chile incorrer para efeitos dessa venda ou transferência. A TEP Chile nos con-

cedeu irrevogavelmente o direito atribuível de comprar todas as ações com direito a voto da Holdco I de propriedade da TEP Chile em relação a essa venda.

### Opção de Conversão

Conforme o acordo de acionistas da Holdco I, temos o direito unilateral de converter nossas ações sem direito a voto da Holdco I em ações com direito a voto da Holdco I da forma mais ampla permitida pela lei e de aumentar nossa representação nos Conselhos de Administração da TAM e da Holdco I, sempre que permitido de acordo com as leis de controle de propriedade no Brasil e outras leis aplicáveis, se a conversão não tiver efeitos adversos (conforme definido anteriormente na seção "Restrições de Transferência"). Em fevereiro de 2019, concluímos os procedimentos para a troca de ações da Holdco I S.A., através da qual a LATAM Airlines Group S.A. aumentou sua participação indireta na TAM S.A., de 48,99% para 51,04%. Esta operação foi realizada de acordo com a Medida Provisória 863/2018 de 13 de dezembro de 2018, que permite a participação de até 100% do capital estrangeiro em companhias aéreas no Brasil.

Se pudermos comprar e/ou converter nossas ações e não exercermos nosso direito de fazê-lo oportunamente, então os acionistas controladores da TAM terão o direito de nos oferecer suas ações da Holdco I com direito a voto por um valor igual à contraprestação da venda.

### Compra de ações da TAM

As partes concordaram que todas as aquisições de ações ordinárias da TAM pela LATAM Airlines Group, Holdco I, TAM ou qualquer uma de suas respectivas subsidiárias a partir do momento efetivo da combinação serão realizadas pela Holdco I.

## Características do Conselho de Administração

### Composição do Conselho de Administração<sup>1</sup>

#### NCG 461 3.2 CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

#### GRI 2-9

	HOMENS	MULHERES
<b>Por sexo</b>	<b>8</b>	<b>1</b>
<b>Por nacionalidade</b>		
Brasil	1	1
Chile	2	-
Espanha	1	-
Estados Unidos	3	-
Países Baixos	1	-
<b>Por faixa etária</b>		
Menos de 30 anos	-	-
Entre 30 e 40 anos	1	-
Entre 41 e 50 anos	2	-
Entre 51 e 60 anos	3	1
Entre 61 e 70 anos	2	-
Mais de 70 anos	-	-
<b>Por tempo de antiguidade</b>		
Menos de 3 anos	5	-
Entre 3 e 6 anos	2	1
Mais de 6 e menos de 9 anos	1	-
Entre 9 e 12 anos	-	-
Mais de 12 anos	-	-
<b>Pessoas com deficiência</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

<sup>1</sup> Não há conselheiros suplentes, todos são titulares.

### Matriz de conhecimentos, habilidades e experiências dos membros do conselho de administração

#### NCG 461: 3.2. CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

#### GRI 2-17

#### Habilidades, conhecimentos e experiências anteriores

	EXPERIÊNCIA NA INDÚSTRIA AÉREA	EXPERIÊNCIA EM ESTRATÉGIA CORPORATIVA	EXPERIÊNCIA EM RISCOS	ECONOMIA E FINANÇAS	EXPERIÊNCIA EM COMPLIANCE	ESG
Conselheiro 1	●		●			
Conselheiro 2						
Conselheiro 3	●		●			
Conselheiro 4		●	●	●		
Conselheiro 5			●	●	●	●
Conselheiro 6				●		
Conselheiro 7	●	●	●	●	●	●
Conselheiro 8				●		
Conselheiro 9	●	●			●	

#### GRI 2-9

#### Outros mandatos

Nenhum dos conselheiros ocupa cargos de direção (diretor ou CEO) em quatro ou mais empresas externas adicionais e listadas publicamente.

#### Média de antiguidade

A antiguidade média dos membros do conselho de administração até 2023 é de 2,4 anos.

## Relatório anual da gestão do comitê de diretores

**NCG 461: 3.3 COMITÊS DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO e 10. COMENTÁRIOS DE ACIONISTAS E DO COMITÊ DE DIRETORES**

Conforme o disposto no item 5 do inciso 8 do artigo 50 bis da Lei nº 18.046 sobre Sociedades Anônimas, o Comitê de Diretores da LATAM Airlines Group S.A. (a "Sociedade", a "Companhia" ou "LATAM"), procede a emitir o seguinte relatório anual de sua gestão em relação ao exercício de 2023.

### INTEGRAÇÃO DO COMITÊ DE DIRETORES

O Comitê de Diretores da Sociedade está composto desde 15 de novembro de 2022 por Frederico Curado, Sonia J.S. Villalobos e Michael Neruda, que detêm a qualidade de independentes conforme a legislação norte-americana. Sob a legislação chilena, o Sr. Frederico Curado tem a qualidade de diretor independente e é o Presidente do Comitê de Diretores.

Os diretores foram eleitos na Assembleia Extraordinária de Acionistas realizada em 15 de novembro de 2022, e a duração de seus mandatos é de dois anos, conforme disposto nos estatutos da Sociedade.

### RELATÓRIO DE ATIVIDADES DO COMITÊ

Durante o exercício de 2023, o Comitê de Diretores realizou 13 reuniões, a fim de exercer suas atribuições e cumprir seus deveres de acordo com o artigo 50 Bis da Lei nº 18.046 sobre Sociedades Anônimas, bem como revisar ou avaliar outros assuntos que o Comitê de Diretores considerou necessário.

A seguir, são relatados os principais temas discutidos:

### Exame do balanço e das Demonstrações Financeiras

O Comitê de Diretores examinou e revisou as demonstrações financeiras da Sociedade em 31 de dezembro de 2022, bem como no encerramento dos trimestres findos em 31 de março, 30 de junho e 30 de setembro de 2023, em sessões ordinárias realizadas em 9 de março e 2 de agosto de 2023, respectivamente, e sessões extraordinárias realizadas em 3 de maio e 30 de outubro de 2023, respectivamente, incluindo os relatórios dos Auditores Externos da Sociedade, PriceWaterhouseCoopers Consultores, Auditores SPA ("PwC"), que participaram das quatro sessões.

### Revisão de relatórios de imparidade

Nas sessões realizadas em 18 de janeiro, 24 de abril, 11 de julho, 10 de outubro e 13 de dezembro de 2023, o Comitê de Diretores tratou de questões relacionadas à análise de indicadores de imparidade em relação a certos ativos incluídos nas demonstrações financeiras da unidade geradora de caixa Transporte Aéreo. Foram discutidos em detalhes os resultados do teste de imparidade (Teste de Impairment) em 31 de dezembro de 2022, bem como a análise de indicadores de imparidade em 31 de março, 30 de junho de 2023 e 30 de setembro, concluindo que não foram identificados indícios de imparidade que justifiquem a necessidade de a Companhia realizar testes adicionais até essa data, nem realizar ajustes contábeis nos ativos na data do teste.

### Sistemas de compensação para executivos e colaboradores

Nas sessões de 11 de julho, 13 de setembro e 10 de outubro de 2023, o Comitê examinou as políticas e sistemas de remuneração em vigor e a atualização dos planos de compensação para executivos principais e colaboradores da Sociedade, incluindo o Programa de Incentivos Corporativos (CIP).

### Auditoria Interna

Em sessões realizadas em 18 de janeiro, 9 de março, 9 de maio, 14 de junho, 11 de julho, 2 de agosto, 13 de setembro, 10 de outubro, 7 de novembro e 13 de dezembro de 2023, foram revisados assuntos relativos à Auditoria Interna. O estado do plano de Auditoria Interna realizado durante o ano de 2022 foi revisado, destacando a quantidade de projetos abordados, os aspectos relevantes do trabalho realizado e a apresentação dos relatórios de auditoria que analisam os riscos mais importantes, bem como a apresentação e aprovação do plano de trabalho para o ano de 2023 e o progresso do trabalho em relação a esse plano.

### Auditorias de acordo com os regulamentos SOX

Nas sessões do Comitê de Diretores em 18 de janeiro, 9 de março, 9 de maio, 2 de agosto, 13 de setembro, 10 de outubro, 7 de novembro e 13 de dezembro de 2023, foi discutido o planejamento a ser seguido em relação aos regulamentos SOX para a certificação do ano de 2023. Também foram apresentados os resultados obtidos na certificação SOX durante o ano de 2022, os assuntos mais relevantes a serem considerados durante o ano de 2023, os projetos da Companhia que poderiam afetar os regulamentos SOX, e um cronograma a ser seguido em relação a essa certificação durante o ano de 2023. Nas sessões dos meses de janeiro, março, agosto, outubro e dezembro, a PwC participou como auditora externa, informando sobre os progressos dessa auditoria.

### Serviços de Auditoria Externa

Nas sessões realizadas em 14 de junho, 10 de outubro e 13 de dezembro de 2023, a PwC apresentou o plano de trabalho a ser seguido em relação à Auditoria Externa durante o ano de 2023, abordando temas relacionados aos requisitos regulamentares relativos à comunicação e entregáveis de trabalho, composição da equipe da PwC, abordagem consolidada de auditoria, progressos alcançados durante o ano na revisão do controle interno e cronograma de atividades e comunicações a serem mantidas com os membros do Comitê.

### Gestão de Riscos Corporativos

Nas sessões do Comitê de Diretores realizadas em 24 de abril e 13 de dezembro de 2023, foram revisadas questões relacionadas aos riscos corporativos, incluindo prevenção, modelo de risco e seu estado.

### Compliance

O Comitê de Diretores, nas sessões de 18 de janeiro e 13 de setembro de 2023, recebeu os relatórios semestrais e treinamentos sobre Compliance, revisando, entre outros assuntos, o Programa de Compliance em vigor e seus principais conteúdos, incluindo o compromisso da alta direção, as normas e leis mais relevantes, desenvolvimento de políticas, treinamentos e comunicações, estado dos Third Party Intermediaries ("TPIs"), identificação e gestão de riscos de Compliance, relatório de Compliance em nível corporativo, entre outros. Além disso, nas sessões de 9 de março, 24 de abril e 11 de julho, foram apresentadas atualizações em temas de Compliance, como políticas corporativas, modelo de prevenção de crimes e a nova Lei de Crimes Econômicos.

### Políticas LATAM

Nas sessões de 24 de abril e 13 de dezembro de 2023, foi revisado o processo de elaboração, revisão e aprovação das políticas existentes, analisando tanto atualizações nas políticas existentes quanto algumas novas políticas, incluindo a Política de Recuperação de Compensações Concedidas Indevidamente (Clawback).

### Análise de relatórios relacionados à Política de Operações com Partes Relacionadas ("OPR")

Nas sessões do Comitê realizadas em 9 de março, 14 de junho e 13 de setembro de 2023, em cumprimento à obrigação de relatório estabelecida na Política de OPR em vigor da Companhia, a administração informou ao Comitê de Diretores sobre: (i) as operações habituais realizadas pelo Grupo LATAM

com aquelas subsidiárias em que sua participação é inferior a 95%, (ii) as principais operações realizadas entre empresas do Grupo LATAM em geral e (iii) as operações reveladas na nota das demonstrações financeiras sobre transações com partes relacionadas.

### Recomendações do Comitê de Diretores

Além disso, o Comitê de Diretores fez as recomendações indicadas a seguir, por ocasião da nomeação dos Auditores Externos da Empresa, Agências de Classificação de Risco Privadas para o exercício de 2023, além de outras questões relacionadas ao seu papel.

### Relatório de Atividades por Sessão do Comitê de Diretores

O Comitê de Diretores se reuniu e realizou treze reuniões, com a participação de seus três membros em cada uma dessas sessões, detalhadas a seguir, com uma breve lista dos principais assuntos discutidos em cada uma das sessões:

#### 1. Sessão Ordinária N°239 18/01/2023

- Estado da Certificação SOx 2022
- Teste de imparidade em relação à Demonstração Financeira de 31.12.22
- Modelo de gestão de Fraude
- Atualização do Programa de Compliance
- Plano de trabalho da Auditoria Interna de 2023
- Resultados das Metas de Auditoria Interna de 2022
- Sessão executiva - slot reservado para CEO LATAM

#### 2. Sessão Ordinária N°240 09/03/2023

- Revisão das Demonstrações Financeiras de 31/12/22
- Encerramento da Certificação SOx 2022
- Avaliação de desempenho do Auditor Externo
- Proposta de Auditores Externos e Agências de Classificação de Risco Privadas para o exercício de 2023
- Revisão de operações com partes relacionadas

- Relatório anual de gestão do Comitê de Diretores
- Metas da Auditoria Interna para 2023

#### 3. Sessão Ordinária N° 241 24/04/2023

- Indícios de deterioração no primeiro trimestre de 2023
- Revisão de Políticas Corporativas
- Estado dos Riscos Corporativos
- Sessão executiva - slot reservado para VP Jurídico

#### 4. Sessão Ordinária N°190 03/05/2023

- Revisão das Demonstrações Financeiras em 31/03/23

#### 5. Sessão Ordinária N°242 09/05/2023

- Atualização do plano de trabalho da Auditoria Interna e Certificação SOx 2023
- Revisão dos temas de Brasil

#### 6. Sessão Ordinária N°243 14/06/2023

- Plano de trabalho 2023 do Auditor Externo
- Transações com partes relacionadas
- Revisão dos temas de Colômbia
- Estado de projetos incluídos no plano de Auditoria Interna
- Sessão executiva - slot reservado para CFO LATAM

#### 7. Sessão Ordinária N°244 11/07/2023

- Sistemas de remuneração e Planos de Compensação para Executivos e colaboradores da Sociedade (CIP)
- Indícios de imparidade no segundo trimestre de 2023
- Projeto de Lei - Modelo de Prevenção de Crimes Econômicos e ataques ao Meio Ambiente
- Estado de projetos incluídos no plano de Auditoria Interna
- Sessão executiva - slot reservado para Auditoria Externa

#### 8. Sessão Ordinária N°245 02/08/2023

- Revisão das Demonstrações Financeiras em 30/06/23
- Estado do plano de trabalho da Auditoria Interna
- Revisão dos temas de Peru

#### 9. Sessão Ordinária N°246 13/09/2023

- Atualização dos Planos de Compensação para Executivos e colaboradores da Sociedade (CIP)
- Revisão dos temas de Equador
- Transações com partes relacionadas
- Estado do Plano de Trabalho da Auditoria Interna
- Atualização do Programa de Compliance
- Sessão executiva - slot reservado para VP Jurídico

#### 10. Sessão Ordinária N°247 10/10/2023

- Indícios de imparidade no terceiro trimestre de 2023
- Tratamento contábil CIP.
- Estado do plano de trabalho da Certificação SOx
- Revisão dos temas de Paraguai
- Estado de projetos incluídos no plano de Auditoria Interna
- Sessão executiva - slot reservado para CEO

#### 11. Sessão Extraordinária N°191 30/10/2023

- Revisão das Demonstrações Financeiras em 30/09/23

#### 12. Sessão Ordinária N°248 7/11/2023

- Questões Tributárias
- Revisão de estimativas e políticas contábeis relevantes
- Estado do Plano de trabalho de Auditoria Interna
- Revisão dos temas dos Estados unidos e de Carga
- Processo de simplificação da estrutura do Grupo
- Atualização do Plano de Auditoria
- Sessão executiva - slot reservado para Diretor de Auditoria Interna

#### 13. Sessão Ordinária N°249 13/12/2023

- Teste de Imparidade
- Estado do Plano de trabalho da Certificação SOx 2023
- Revisão das operações com partes relacionadas
- Revisão de Políticas Corporativas
- Estado de Riscos Corporativos
- Estado do plano de Auditoria Interna 2023
- Sessão executiva - slot reservado para Auditoria Externa

## REMUNERAÇÕES E DESPESAS DO COMITÊ DE DIRETORES

GRI-19

NCG 461: 3.3 COMITÊS DO DIRETÓRIO

Na Assembleia Ordinária de Acionistas da Sociedade, realizada em 20 de abril de 2023, ficou acordado para o Exercício de 2023 e até a realização da próxima Assembleia Ordinária de Acionistas a ser realizada em 2024:

1. Como remuneração base para cada Diretor integrante do Comitê de Diretores, uma taxa fixa anual de USD 50.000 e de USD 85.417 para o Presidente do Comitê de Diretores, pagáveis mensalmente à razão de um doze avos desse montante independentemente do número de sessões do Comitê de Diretores a que compareçam, sem limite de sessões.

2. Como remuneração adicional para cada Diretor integrante do Comitê de Diretores, um montante variável, equivalente a um terço (1/3) adicional calculado sobre a remuneração incremental por meio de URAs (Unidades Adicionais de Remuneração) que ao respectivo membro do Comitê corresponder como Diretor, considerando o tempo que cada um serviu no cargo de membro do Comitê de Diretores.

Para o funcionamento do Comitê de Diretores e seus assessores, a Lei número 18.046 sobre Sociedades Anônimas estabelece que seu orçamento de despesas deverá ser pelo menos igual à soma das remunerações anuais dos membros do Comitê. Nesse sentido, a Assembleia Ordinária de Acionistas realizada em 20 de abril de 2023, aprovou um orçamento de despesas anual para o comitê de USD 185.417 para o Exercício de 2023 e até a realização da próxima Assembleia Ordinária de Acionistas a ser realizada em 2024. Durante o ano de 2023, não houve uso deste orçamento de despesas.

## RECOMENDAÇÕES DO COMITÊ DE DIRETORES

### IV.1 Proposta de Nomeação de Auditores Externos

Na sessão do Comitê de Diretores de 9 de março de 2023 e de acordo com o disposto no item 2) do oitavo inciso do artigo 50 bis da Lei número 18.046 sobre Sociedades Anônimas, foi acordado propor ao Conselho de Administração da Sociedade, com base na análise realizada pela administração em relação à avaliação técnica e econômica da licitação deste serviço realizada em 2022 e do trabalho e avaliação de desempenho do trabalho de auditoria do ano anterior, continuar com os auditores externos da PwC para o exercício de 2023. A proposta anterior foi aprovada pela Assembleia de Acionistas da Sociedade realizada em 20 de abril de 2023.

### IV.2 Proposta de Classificadores Privados de Risco

O Comitê de Diretores, na sessão de 9 de março de 2023 e de acordo com o disposto no item 2) do oitavo inciso do artigo 50 bis da Lei número 18.046 sobre Sociedades Anônimas, decidiu propor ao Conselho de Administração aos Classificadores de Risco para submeter à aprovação da Assembleia Ordinária de Acionistas da Sociedade em 20 de abril de 2023. Nesse sentido, o Comitê resolveu propor ao Conselho de Administração da Sociedade a designação das seguintes firmas locais de Classificação de Risco: Fitch Chile Clasificadora de Riesgo Limitada, Feller-Rate Clasificadora de Riesgo Limitada e International Credit Rating (ICR) Compañía Clasificadora de Riesgo Limitada. Quanto às agências de classificação de risco internacionais, o Comitê de Diretores decidiu propor ao Conselho de Administração a designação das seguintes firmas: Fitch Ratings, Inc., Moody's Investors Service e Standard & Poor's Ratings Services.

### IV.3 Outras recomendações

Além das recomendações mencionadas anteriormente e como parte de sua gestão habitual, o Comitê de Diretores recomendou ao Conselho de Administração, entre outros assuntos, a aprovação das Demonstrações Financeiras Trimestrais de março,

junho e setembro; a adoção de novas políticas corporativas e atualizações das mesmas; aprovar o Plano de Incentivos para Executivos e funcionários da Sociedade (CIP).

## NOVA ESTRUTURA DE REMUNERAÇÃO ANUAL DO DIRETÓRIO

NCG 461: 3.2 DIRETÓRIO

Em 20 de abril de 2023, a assembleia ordinária de acionistas aprovou a nova estrutura de remuneração anual do Conselho de Administração, para o exercício de 2023 e até a próxima assembleia ordinária de acionistas prevista para o primeiro trimestre de 2024. Nessa assembleia, os acionistas concordaram com uma remuneração fixa anual de USD 80.000 para cada membro do conselho (US\$ 160.000 no caso do presidente). Essa remuneração é paga mensalmente à taxa de um doze avos do seu valor, independentemente do número de reuniões do conselho que os diretores participem, sem limite de sessões.

Além da remuneração base, na assembleia de acionistas realizada em 20 de abril de 2023, foi aprovada uma remuneração adicional para cada membro do Conselho, que será determinada com base nos seguintes critérios: a. De 15 de novembro de 2022 a 15 de novembro de 2023, cada membro do Conselho teve direito a receber uma remuneração adicional equivalente a 9.226.234 unidades de remuneração ou "URAs", desde que o diretor atue ininterruptamente como membro do Conselho até o final desse período. b. De 16 de novembro de 2023 a 15 de novembro de 2024, cada membro do Conselho terá direito a receber outro valor adicional equivalente a 9.226.234 URAs, desde que o diretor atue ininterruptamente como membro do Conselho até o final desse período. c. Além disso, os membros do Conselho que também são membros do Comitê de Diretores e do Comitê de Auditoria têm direito a certas remunerações fixas e variáveis (ver "Comitê de Diretores e Comitê de Auditoria" mais adiante).

# Nosso negócio

## Contexto setorial

### Estrutura regulatória

NGC 461: 6.1 SETOR INDUSTRIAL

GRI 2-27

Confira abaixo uma breve referência que o grupo LATAM faz aos efeitos materiais das regulamentações aeronáuticas e de outros tipos vigentes nas jurisdições em que operamos.

É importante destacar que o grupo está sujeito à jurisdição de vários órgãos reguladores e de aplicação da lei em cada um dos países em que opera. Nesse sentido, considera-se que foram obtidas e mantidas as autorizações necessárias, incluindo as autorizações e certificados operacionais quando necessário, que estão sujeitos ao cumprimento contínuo dos estatutos, normas e regulamentos relativos à indústria aérea, incluindo normas e regulamentos que possam ser adotados no futuro.

Os países onde o grupo LATAM tem a maior parte de suas operações são signatários e membros permanentes da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), um organismo das Nações Unidas criado em 1947 para auxiliar no planejamento e desenvolvimento do transporte aéreo internacional. Esta estabelece normas técnicas para a indústria da aviação internacional e, na ausência de regulamentação local aplicável em matéria de segurança ou manutenção, os países onde o grupo opera incorporaram por referência a maioria de suas normas técnicas.

No entanto, o grupo LATAM considera que cumpriu integralmente todas as normas técnicas pertinentes.

### REGULAMENTOS AMBIENTAIS E DE RUÍDO

Nas jurisdições em que o grupo LATAM opera, não existem regulamentos ou controles ambientais significativos aplicados às companhias aéreas, às aeronaves ou que nos afetem de outra forma, exceto as leis e regulamentos ambientais de aplicação geral.

No Chile, Brasil, Colômbia, Equador e Peru, entre outros, as aeronaves das subsidiárias devem cumprir certas restrições acústicas. As aeronaves da LATAM cumprem substancialmente todas essas restrições, tendo implementado em toda sua frota pelo menos o padrão conhecido como "Requisitos de etapa 3".

Em 2016, a OACI adotou uma resolução criando o Esquema de Compensação e Redução de Emissões de Carbono para a Aviação Internacional (CORSIA, na sigla em inglês), que fornece uma estrutura para uma medida global baseada no mercado para estabilizar as emissões de CO2 na aviação civil internacional (ou seja, voos de aviação civil que saem de um país e chegam a outro país). Com a adoção desta estrutura, o setor da aviação se tornou a primeira indústria a chegar a um acordo sobre suas emissões de CO2. Os Estados membros da OACI estão implementando em várias fases a partir de 2021 o plano, que define um padrão unificado para regular as emissões de CO2 em voos internacionais (com Estados membros voluntários).

### SEGURANÇA E PROTEÇÃO

As operações do grupo LATAM estão sujeitas à jurisdição de vários órgãos em cada um dos países em que operamos, que estabelecem normas e requisitos para a operação de aeronaves e sua manutenção.

Nos Estados Unidos, a Lei de Segurança da Aviação e do Transporte (Aviation and Transportation Security Act) exige, entre outras coisas, a implementação

de determinadas medidas de segurança pelas companhias aéreas e aeroportos, como a obrigação de inspecionar todas as bagagens dos passageiros em busca de explosivos. O financiamento da segurança das companhias aéreas e dos aeroportos exigido pela Lei de Segurança da Aviação provém em parte de uma taxa de segurança dos passageiros de USD 5,60 por segmento, sujeita a um limite de USD 11,20 por viagem de ida e volta; no entanto, as companhias aéreas são responsáveis pelos custos que excedem essa taxa. A implementação dos requisitos da Lei de Segurança da Aviação resultou em aumento de custos para as companhias aéreas e seus passageiros. Desde os eventos de 11 de setembro de 2001, o Congresso dos Estados Unidos ordenou e a Administração de Segurança nos Transportes (TSA, na sigla em inglês) tem implementado numerosos procedimentos e requisitos de segurança que impuseram e continuarão impondo ônus às companhias aéreas, passageiros e transportadoras.

A seguir, estão algumas regulamentações aeronáuticas específicas relacionadas aos direitos de rota e à política de preços nos países em que o grupo LATAM opera.

### CHILE

#### Regulamentação aeronáutica

Tanto a Direção Geral de Aeronáutica Civil (DGAC) quanto a Junta de Aeronáutica Civil (JAC) supervisionam e regulam a indústria aeronáutica chilena. A DGAC reporta-se diretamente à Força Aérea do Chile (FACH) e é responsável por supervisionar o cumprimento das leis e regulamentos chilenos relacionados à navegação aérea. Enquanto isso, a JAC é a autoridade chilena de aviação civil. De fato, com base principalmente no Decreto-Lei N° 2.564, que regula a aviação comercial, a JAC estabelece as principais políticas comerciais para

a indústria da aviação no Chile e regula a alocação de rotas internacionais e o cumprimento de determinados requisitos de seguro, enquanto a DGAC regula as operações de voo, incluindo pessoal, aeronaves e normas de segurança, controle de tráfego aéreo e gestão aeroportuária.

Nesse contexto, o grupo LATAM obteve e manteve a autorização necessária do governo chileno para realizar operações de voo, incluindo os certificados de autorização da JAC e os certificados técnicos operacionais da DGAC, cuja continuidade está sujeita ao cumprimento ininterrupto de estatutos, normas e regulamentos aplicáveis à indústria aeronáutica, incluindo normas e regulamentos que possam ser adotados no futuro.

Vale ressaltar que o Chile é um estado signatário e membro permanente da OACI. Nesse sentido, as autoridades chilenas incorporaram as normas técnicas da OACI para a indústria da aviação internacional às leis e regulamentos chilenos. Além disso, na ausência de regulamentação local aplicável em segurança ou manutenção, a DGAC incorporou por referência a maioria das normas técnicas da OACI.

Nesse sentido, o grupo LATAM considera que cumpriu integralmente todas as normas técnicas pertinentes.

#### Direitos de rota

**Rotas domésticas:** As companhias aéreas chilenas não são obrigadas a obter permissões para transportar passageiros ou carga em qualquer rota nacional, apenas a cumprir os requisitos técnicos e de seguro estabelecidos respectivamente pela DGAC e pela JAC.

Não existem barreiras regulatórias que impeçam uma companhia aérea estrangeira de criar uma subsidiária chilena e entrar no mercado nacional chileno por meio dessa subsidiária. Na verdade, em 18 de janeiro de 2012, o Ministério dos Transportes e o Ministério de Economia do Chile anunciaram a abertura unilateral dos céus nacionais chilenos. Isso foi confirmado em novembro de 2013 e está em vigor desde então.

**Rotas internacionais:** Como uma companhia aérea que opera em rotas internacionais, o grupo LATAM também está sujeito a diversos acordos bilaterais de transporte aéreo civil que regulam a troca de direitos de tráfego aéreo entre o Chile e vários outros países. No entanto, não é possível garantir que os acordos bilaterais existentes entre o Chile e governos estrangeiros continuem, e qualquer modificação, suspensão ou revogação de um ou mais tratados bilaterais poderia ter um efeito adverso material em nossas operações e resultados financeiros.

Além disso, os direitos de rotas internacionais, bem como os correspondentes direitos de pouso, derivam de diversos acordos de transporte aéreo negociados entre o Chile e governos estrangeiros. Sob esses acordos, o governo de um país concede ao outro país o direito de designar uma ou várias de suas companhias aéreas nacionais para operar serviços regulares para determinados destinos no primeiro país e, em alguns casos, para conectar também com destinos de terceiros países. No Chile, quando frequências de rota adicionais estão disponíveis de e para cidades estrangeiras, qualquer companhia aérea elegível pode solicitar sua obtenção. Além disso, se houver mais de um requerente para uma frequência de rota, a JAC concede por meio de licitação pública por um período de cinco anos. A JAC concede frequências de rota sob a condição de que a companhia aérea beneficiária as opere permanentemente.

No entanto, se uma companhia aérea não operar uma rota por um período de seis meses ou mais, a JAC pode revogar seus direitos sobre essa rota. Além disso, as frequências das rotas internacionais são livremente transferíveis.

Em outubro de 2023, a JAC realizou uma licitação pública de 13 frequências internacionais para a rota Santiago - Lima na qual participaram três companhias aéreas chilenas e o grupo LATAM se adjudicou dez das treze, pelas quais foram pagos USD 315.000.

#### Política de preços de passagens

As companhias aéreas chilenas podem estabelecer suas próprias tarifas nacionais e internacionais sem regulação governamental. Para mais informações, veja "Regulamentação antimonopólio" mais adiante.

Em 1997, o Tribunal de Defesa da Livre Concorrência (TDLC) aprovou e impôs um plano específico de autorregulação de tarifas para as operações nacionais do grupo LATAM no Chile, em linha com a diretriz do TDLC de manter um ambiente competitivo. Segundo este plano, o grupo LATAM deve notificar a JAC de qualquer aumento ou diminuição das tarifas padrão nas rotas que a JAC considere "não competitivas" e qualquer diminuição das tarifas nas rotas "competitivas" com pelo menos 20 dias de antecedência. Da mesma forma, deve notificar a JAC de qualquer aumento nas tarifas nas rotas "competitivas" com pelo menos 10 dias de antecedência. Igualmente, as autoridades chilenas exigem agora que o grupo LATAM informe qualquer modificação que faça em suas tarifas em rotas não competitivas, bem como garantir que seus rendimentos médios em uma rota não competitiva não sejam superiores aos das rotas competitivas de distância similar.

#### PERU

##### Regulamentação aeronáutica

A Direção Geral de Aeronáutica Civil (PDGAC) supervisiona e regula a indústria aeronáutica peruana. Esta depende diretamente do Ministério dos Transportes e Comunicações e é responsável por supervisionar o cumprimento das leis e regulamentos peruanos relativos à navegação aérea. Além disso, a PDGAC regula a atribuição de rotas nacionais e internacionais e o cumprimento de certos requisitos de seguro, bem como regula as operações de voo, incluindo normas sobre pessoal, aeronaves e padrões de segurança, controle de tráfego aéreo e gestão aeroportuária.

Nesse sentido, o grupo LATAM obteve e mantém a autorização necessária do governo peruano para realizar operações de voo,

incluindo certificados de autorização e certificados técnicos operacionais, cuja continuidade está sujeita ao cumprimento contínuo de estatutos, normas e regulamentos aplicáveis à indústria aeronáutica, incluindo normas e regulamentos que possam ser adotados no futuro.

É importante ressaltar que o Peru é um estado signatário e membro permanente da OACI. Nesse sentido, a OACI estabelece normas técnicas para a indústria da aviação internacional, que as autoridades peruanas incorporaram às leis e regulamentos peruanos. Além disso, na ausência de regulamentação local aplicável em matéria de segurança ou manutenção, a PDGAC incorporou por referência a maioria das normas técnicas da OACIO.

Neste contexto, o grupo LATAM considera que cumpriu integralmente todas as normas técnicas pertinentes.

#### Direitos de rota

**Rotas domésticas:** As companhias aéreas peruanas são obrigadas a obter permissões para transportar passageiros ou carga em qualquer rota nacional e a cumprir os requisitos técnicos e legais estabelecidos pela PDGAC. Enquanto isso, as companhias aéreas estrangeiras não estão autorizadas a fornecer serviços aéreos nacionais entre destinos dentro do Peru.

**Rotas internacionais:** Como uma companhia aérea que opera em rotas internacionais, o grupo LATAM também está sujeito a vários acordos bilaterais de transporte aéreo civil que regulam a troca de direitos de tráfego aéreo entre o Peru e vários outros países. No entanto, não é possível garantir que os acordos bilaterais existentes entre o Peru e governos estrangeiros continuem e qualquer modificação, suspensão ou revogação de um ou mais tratados bilaterais poderia ter um efeito material adverso em nossas operações e nossos resultados financeiros.

Por sua vez, os direitos de rotas internacionais, bem como os correspondentes direitos de pouso, derivam de vários acordos de transporte aéreo negociados entre o Peru e governos es-

trangeiros. Sob esses acordos, o governo de um país concede ao de outro país o direito de designar uma ou várias de suas companhias aéreas nacionais para operar serviços regulares para destinos específicos do primeiro país e, em alguns casos, para conectar também com destinos de terceiros países.

Nesse contexto, no Peru, quando há disponibilidade de frequências de rota adicionais de e para cidades estrangeiras, qualquer companhia aérea elegível pode solicitar sua obtenção. De fato, se houver mais de um solicitante para uma frequência de rota, a PDGAC a concede em conformidade com diversas normas de atribuição por um período de cinco anos. Nesse contexto, é importante ressaltar que a PDGAC concede frequências de rota com a condição de que a companhia aérea receptora as opere de forma permanente. Além disso, se uma companhia aérea não operar uma rota por um período de 90 dias ou mais, a PDGAC pode revogar seus direitos sobre essa rota. Um exemplo disso é que nos últimos anos, a PDGAC revogou as frequências de rota não utilizadas de vários operadores peruanos.

## EQUADOR

### Regulamentação aeronáutica

Existem duas instituições que controlam a aviação comercial em nome do estado equatoriano: (i) O Conselho Nacional de Aviação Civil (CNAC), que dirige a política aeronáutica; e (ii) a Direção Geral de Aviação Civil (DGAC), que é um órgão técnico de regulação e controle.

Nesse contexto, o CNAC solicita autorizações de operação e concede concessões de operação a companhias aéreas nacionais e internacionais. Além disso, emite pareceres sobre tratados bilaterais e multilaterais de transporte aéreo, atribui rotas e direitos de tráfego e aprova acordos de operação conjunta, assim como arrendamentos com tripulação e códigos compartilhados.

Por outro lado, a DGAC é responsável, principalmente, por:

- Assegurar que as normas e regulamentos técnicos nacionais, bem como os padrões e regulamentos internacionais da OACI;
- Manter registros de seguros, aeronavegabilidade e licenças para aeronaves civis do Equador;
- Manter o Registro Nacional de Aeronaves;
- Emitir licenças para as tripulações;
- Controlar o tráfego aéreo no espaço aéreo doméstico;
- Aprovar códigos compartilhados; e
- Modificar as autorizações de operação.

A DGAC também deve seguir as normas e as práticas recomendadas da OACI, uma vez que o Equador é signatário da Convenção de Chicago de 1944.

### Direitos de rota

**Rotas domésticas:** As companhias aéreas devem obter autorização do CNAC (permissão ou concessão de operação) para fornecer serviços de transporte aéreo. Para operações nacionais, apenas empresas constituídas no Equador podem operar localmente e apenas aeronaves com licença equatoriana e arrendamentos sem tripulação estão autorizados a operar nacionalmente.

**Rotas internacionais:** As permissões para operações internacionais são baseadas em tratados de transporte aéreo assinados pelo Equador ou, na falta destes, aplica-se o princípio da reciprocidade. Dessa forma, todas as companhias aéreas que operam na América Latina e que são constituídas em países membros da Comunidade Andina de Nações (CAN) obtêm seus direitos de tráfego com base nas decisões atualmente em vigor dentro desse regime, especialmente a decisão N° 582 de 2004, que garante acesso livre aos mercados, sem restrições além de considerações técnicas.

### Política de preços de passagens

Em 13 de outubro de 2011, foi aprovada a Lei Orgânica de Regulação e Controle do Poder de Mercado com o objetivo de evitar, prevenir, corrigir, eliminar e sancionar o abuso dos operadores econômicos com poder de mercado, assim como sancionar acordos restritivos, desleais e que envolvam práticas colusivas. Esta Lei cria um novo organismo público como máxima autoridade de aplicação e estabelece os procedimentos de investigação e as sanções aplicáveis, que são severas.

No entanto, as tarifas não são regulamentadas e apenas estão sujeitas a registro. Nesse sentido, de forma geral, os tratados bilaterais de transporte aéreo permitem que as tarifas aéreas sejam regidas pela legislação do país de origem.

## BRASIL

### Regulamentação aeronáutica

A indústria aeronáutica brasileira é regulada e supervisionada pela Agência Nacional de Aviação Civil do Brasil (ANAC). Esta agência está diretamente subordinada à Secretaria de Aviação Civil, vinculada ao poder executivo federal do país.

A ANAC, que é a autoridade brasileira de aviação civil e é responsável por supervisionar o cumprimento das leis e regulamentos brasileiros relacionados à navegação aérea, foi criada principalmente com base na Lei nº 182/2005, para regular a aviação comercial, a navegação aérea, a atribuição de rotas nacionais e internacionais, o cumprimento de determinados requisitos de seguro, as operações de voo, incluindo normas relativas a pessoal, aeronaves e padrões de segurança, e controle de tráfego aéreo. Para este último, compartilha suas atividades e responsabilidades com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), que é um órgão público também subordinado ao Ministério da Defesa do Brasil, e a gestão aeroportuária, neste último caso, compartilhando responsabilidades com a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO), uma empresa pública criada pela

Lei nº 5862/72 e responsável por administrar, operar e explorar os aeroportos brasileiros industrial e comercialmente (com exceção dos aeroportos concedidos à iniciativa privada).

A LATAM Airlines Brasil obteve e mantém a autorização necessária do governo brasileiro para realizar operações de voo, incluindo os certificados de autorização e os certificados técnicos operacionais da ANAC, cuja continuidade está sujeita ao cumprimento ininterrupto de estatutos, normas e regulamentos aplicáveis à indústria aeronáutica, incluindo normas e regulamentos que possam ser adotados no futuro.

É importante destacar que o Brasil é um estado signatário e membro permanente da OACI. Nesse sentido, a OACI estabelece normas técnicas para a indústria da aviação internacional que as autoridades brasileiras, representadas pelo Ministério da Defesa, incorporaram às leis e regulamentos brasileiros. Além disso, na ausência de uma regulamentação local aplicável em matéria de segurança ou manutenção, a ANAC incorporou por referência a maioria das normas técnicas da OACI.

### Direitos de rota

**Rotas domésticas:** As companhias aéreas brasileiras operam em regime de concessão de serviços públicos, portanto, são obrigadas a obter do governo brasileiro uma concessão para fornecer serviços de transporte aéreo de passageiros e carga. Da mesma forma, um Certificado de Operador Aéreo (AOC, em inglês) é necessário para que as companhias aéreas brasileiras forneçam serviços regulares de transporte nacional de passageiros ou carga. Além disso, as companhias aéreas brasileiras devem cumprir todos os requisitos técnicos estabelecidos pela autoridade brasileira de aviação (ANAC).

De acordo com o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), estabelecido pela Lei Federal brasileira nº 7.565/86, não há limitações à propriedade de companhias aéreas brasileiras por investidores estrangeiros. O CBA também estabelece que as companhias aéreas estrangeiras não estão autorizadas a fornecer serviços de transporte aéreo nacional no Brasil.

Rotas internacionais: As companhias aéreas brasileiras e estrangeiras que operam em rotas internacionais estão sujeitas a diversos acordos bilaterais de transporte aéreo civil que preveem a troca de direitos de tráfego aéreo entre o Brasil e vários outros países. Os direitos de rotas internacionais, bem como os correspondentes direitos de pouso, derivam de diversos acordos de transporte aéreo negociados entre o Brasil e governos estrangeiros. Sob esses acordos, o governo de um país concede ao de outro país o direito de designar uma ou várias de suas companhias aéreas nacionais para operar serviços regulares para destinos específicos do primeiro país e, em alguns casos, para conectar também com destinos de terceiros países.

Nesse sentido, no Brasil, quando há disponibilidade de frequências de rota adicionais de e para cidades estrangeiras, qualquer companhia aérea elegível pode solicitar sua obtenção. Além disso, se houver mais de um solicitante para uma frequência de rota, a ANAC deve realizar um processo de licitação pública e atribuí-la à companhia aérea selecionada. No entanto, a ANAC concede frequências de rota sob a condição de que a companhia aérea beneficiária as opere de forma permanente. Na verdade, a resolução 491/18 da ANAC estabelece os requisitos para determinar a subutilização de uma frequência e como ela poderia ser revogada e reatribuída. Esta disposição da resolução entrou em vigor em setembro de 2019.

### Política de preços de passagens

As companhias aéreas brasileiras e estrangeiras têm permissão para estabelecer suas próprias tarifas internacionais e nacionais, neste último caso apenas para as companhias brasileiras, sem regulamentação governamental, desde que não abusem da posição dominante que possam ter no mercado. Apesar disso, as companhias aéreas podem apresentar queixas ao tribunal antimonopólio em relação a práticas monopolísticas ou outras práticas de fixação de preços por parte de outras companhias aéreas que violem as leis antimonopólio do Brasil.

## COLOMBIA

### Regulamentação aeronáutica

A entidade governamental responsável por regular, direcionar e supervisionar a aviação civil na Colômbia é a Aeronáutica Civil (AC), um órgão técnico subordinado ao Ministério dos Transportes do país. A AC é a autoridade aeronáutica para todo o território nacional, encarregada de regular e supervisionar o espaço aéreo colombiano. Além disso, pode interpretar, aplicar e complementar toda a regulamentação da aviação civil e do transporte aéreo para garantir o cumprimento do Regulamento Aeronáutico Colombiano (RAC). Da mesma forma, a AC emite as permissões necessárias para o transporte aéreo.

### Direitos de rota

A AC concede permissões de operação para operadoras nacionais e estrangeiras que pretendem operar dentro, de e para a Colômbia. No caso das companhias aéreas colombianas, para obter a permissão de operação, a empresa deve cumprir o RAC e os requisitos legais, econômicos e técnicos, para depois ser submetida a audiências públicas onde se considera a conveniência e a necessidade pública do serviço.

Da mesma forma, o mesmo processo deve ser seguido para agregar rotas nacionais ou internacionais, cuja concessão está sujeita aos instrumentos bilaterais assinados pela Colômbia. Além disso, a única exceção para não cumprir o procedimento de audiência pública é se a solicitação vier de um país membro da Comunidade Andina (CAN) ou se a rota ou permissão solicitada fizer parte de um regime desregulamentado. Na verdade, mesmo que não passe pelo processo de audiência pública, a companhia aérea deve apresentar um estudo completo à AC e a solicitação é tornada pública no site da autoridade.

É importante ressaltar que as rotas não podem ser transferidas sob nenhuma circunstância e não há limites para o investimento estrangeiro em companhias aéreas nacionais.

### Política de preços de passagens

Desde julho de 2007, conforme estabelecido na resolução 3299 da Unidade Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEC), as tarifas aéreas de nível inferior foram eliminadas tanto para o transporte internacional quanto nacional.

Por outro lado, de acordo com a resolução 904 emitida em fevereiro de 2012, a autoridade da Aeronáutica Civil deixou de impor a obrigação de cobrar um adicional por combustível tanto para o transporte nacional quanto internacional de passageiros e carga.

Além disso, desde 1º de abril de 2012, as companhias aéreas podem decidir livremente se cobram um adicional por combustível. Na verdade, caso seja cobrado um adicional por combustível, este deve fazer parte da tarifa aérea, mas será discriminado nos bilhetes, na publicidade ou em outros métodos de marketing utilizados pela companhia.

Da mesma forma, a partir de 1º de abril de 2012, não há mais restrições sobre as tarifas máximas publicadas pelas companhias aéreas, nem sobre as obrigações das companhias aéreas de comunicar à autoridade de aviação civil as tarifas e condições no dia seguinte à sua publicação.

No entanto, as taxas administrativas não estão sujeitas a nenhuma mudança e sua cobrança é obrigatória para o transporte de passageiros de acordo com o regulamento da aviação civil. Além disso, são aplicadas taxas administrativas diferenciadas para a venda de passagens pela Internet.

## REGULAMENTAÇÃO ANTIMONOPÓLIO

### Chile

A autoridade antimonopólio chilena, conhecida como Fiscalía Nacional Económica (FNE), supervisiona e investiga questões antimonopólio, regidas pelo Decreto-Lei Nº 211 de 1973, com suas modificações, ou a "Lei Antimonopólio". De fato, a lei de defesa da concorrência considera anticompetitiva qualquer conduta que impeça, restrinja ou dificulte a concorrência ou que tenha por objetivo produzir tais efeitos.

A lei de defesa da concorrência continua a dar exemplos das seguintes condutas anticompetitivas: (i) cartéis; (ii) abuso de posição dominante; e (iii) interlocking. Além disso, define práticas abusivas como (i) a exploração abusiva por um agente ou grupo de agentes econômicos de uma posição dominante no mercado, fixando preços de compra ou venda, impondo a aquisição de um produto específico dentro de uma venda, atribuindo territórios ou quotas de mercado ou impondo abusos semelhantes a outros concorrentes; e (ii) práticas predatórias ou de concorrência desleal, realizadas com o objetivo de alcançar, manter ou aumentar uma posição dominante no mercado. De fato, um indivíduo prejudicado pode processar por danos decorrentes de uma violação da lei de defesa da concorrência perante o Tribunal de Defesa da Livre Concorrência do Chile (TDLC). Este tribunal tem o poder de impor diversas sanções por violações da lei de defesa da concorrência, incluindo: (i) modificação ou rescisão de atos e contratos; (ii) modificação ou dissolução das pessoas jurídicas envolvidas na violação; e/ou (iii) imposição de multa de até 30% das vendas da entidade infratora correspondentes à linha de produtos e/ou serviços associados à violação, durante todo o período de duração da violação; alternativamente, uma multa equivalente ao dobro do benefício econômico obtido pela empresa infratora; ou quando nenhuma dessas alternativas puder ser aplicada, uma multa de até aproximadamente USD 50 milhões (60.000 UTA).

Neste sentido, é importante observar que em 17 de agosto de 2023, foi publicada no Diário Oficial a Lei chilena Nº 21.595,

correspondente à Lei de Delitos Econômicos (LDE). Esta entrou em vigor na mesma data para pessoas naturais e entrará em vigor em relação às pessoas jurídicas (por exemplo, como LATAM Airlines Group) em 1º de setembro de 2024.

Entre outras disposições, a LDE modifica consideravelmente a atual regulamentação sobre a responsabilidade penal aplicável às pessoas jurídicas. Por exemplo:

1. Amplia a lista de delitos que podem desencadear a responsabilidade penal da pessoa jurídica de 20 para cerca de 230 delitos.
2. Estende os indivíduos capazes de desencadear a responsabilidade penal de uma pessoa jurídica, que, em sua versão modificada, consistem em:
  - Aqueles que ocupam um cargo, posição ou função dentro da pessoa jurídica correspondente.
  - Aqueles que prestam serviços gerenciando os assuntos da pessoa jurídica com terceiros, com ou sem representação.

Pessoas físicas incluídas nos itens (a) e (b) anteriores que (i) prestam serviços a outra pessoa jurídica ou (ii) são proprietárias ou participam dessa outra pessoa jurídica de forma que a outra pessoa jurídica careça de autonomia operacional (ou seja, um funcionário de uma subsidiária controlada pode desencadear a responsabilidade penal da controladora).

3. Adiciona a nomeação pelos tribunais de um supervisor da pessoa jurídica como possível sanção ou ordem de proteção que pode ser adotada durante a fase de investigação do processo penal. As instruções do supervisor são vinculativas para a empresa.
4. Não exigirá mais que o crime seja cometido em favor da pessoa jurídica para que esta seja penalmente responsável.

A pessoa jurídica só estará isenta dessa responsabilidade

quando o crime for cometido exclusivamente contra ela.

5. Haverá um sistema especial de multas diárias para pessoas jurídicas. Nesse caso, as multas potencialmente aplicáveis variarão entre aproximadamente USD 725 e USD 145 milhões.

Como descrito anteriormente na seção "—Direitos de rota— Política de preços de passagens aéreas", de acordo com a Resolução Nº 445 de agosto de 1995, o TDLC aprovou a fusão entre LAN Chile e LADECO, mas impôs um plano específico de autorregulação de tarifas para o mercado nacional de passageiros aéreos, conforme diretriz do TDLC de manter um ambiente competitivo dentro do mercado nacional. Este Plano de Política de Fixação de Tarifas Aéreas foi atualizado pelo TDLC, especialmente para manter seu objetivo de regulação tarifária, através do estabelecimento de tarifas máximas em rotas não competitivas sob um esquema de cumprimento mensal.

Desde outubro de 1997, LATAM e LATAM Chile seguem um plano de autorregulação, que foi modificado e aprovado pelo TDLC em julho de 2005 e posteriormente, em setembro de 2011.

Por sua vez, em fevereiro de 2010, a FNE encerrou a investigação iniciada em 2007 sobre o cumprimento deste plano de autorregulação pelo grupo LATAM e não foram emitidas mais observações.

Além disso, em junho de 2012, as autoridades antimonopólio do Chile e do Brasil impuseram certas medidas de mitigação como parte de sua aprovação da combinação de LAN e TAM. Além disso, a associação também foi apresentada às autoridades antimonopólio da Alemanha, Itália, Espanha e Argentina. Todas essas jurisdições concederam autorizações incondicionais para essa transação. Para mais informações sobre essas medidas mitigadoras, consulte abaixo.

Em 21 de setembro de 2011, o TDLC emitiu uma decisão (a "Decisão") em relação ao processo de consulta iniciado em 28 de janeiro de 2011, sobre a combinação da LAN e da TAM.

Nessa decisão, o TDLC indicou que aprovou a fusão proposta da LAN e da TAM, sujeita a 14 condições que são descritas de forma geral a seguir:

1. Troca de alguns slots no aeroporto de Guarulhos, em São Paulo (Brasil), para que sejam utilizados por terceiros interessados em oferecer voos diretos entre São Paulo e Santiago;
2. Expansão do programa de passageiro frequente às companhias aéreas que operam ou pretendem operar as rotas Santiago (Chile) - São Paulo (Brasil); Santiago (Chile) - Rio de Janeiro (Brasil); Santiago (Chile) - Montevideu (Uruguai); e Santiago (Chile) - Assunção (Paraguai) por um período de cinco anos a partir do momento que a combinação de negócios entrar em vigor;
3. Execução de acordos interlineares com companhias aéreas que operam as rotas Santiago (Chile) - São Paulo (Brasil); Santiago (Chile) - Rio de Janeiro (Brasil); e Santiago (Chile) - Assunção (Paraguai);
4. Algumas restrições de capacidade e outras restrições transitórias aplicáveis à rota Santiago (Chile) - São Paulo (Brasil);
5. Algumas modificações no plano tarifário de autorregulação da LAN aprovado pelo TDLC em relação ao negócio de transporte doméstico de passageiros da LAN;
6. A obrigação da LATAM de renunciar a uma aliança global de companhias aéreas em um período de até 24 meses a partir da data em que a combinação se torne efetiva, exceto se o TDLC aprovar o contrário ou optar por não participar de nenhuma aliança global de companhias aéreas;
7. Algumas restrições aos acordos de codeshare fora da aliança global de companhias aéreas à qual a LATAM pertence para rotas com origem ou destino no Chile ou conectando com a América do Norte e Europa ou com a Avianca/TACA ou Gol para rotas internacionais na América do Sul, incluindo a obrigação de consultar e obter aprovação prévia do TDLC antes de executar

alguns desses acordos de codeshare (a "Sétima Condição");

8. Abandonar quatro frequências de tráfego aéreo com direitos de liberdade entre o Chile e o Peru, limitações para adquirir mais de 75% das frequências de tráfego aéreo nessa rota e períodos em que as autoridades chilenas podem conceder frequências de tráfego aéreo à LATAM;
  9. Emissão de uma declaração da LATAM apoiando a abertura unilateral dos céus domésticos do Chile (cabotagem) e abstenção de qualquer ação que impeça tal abertura;
  10. Promoção pela LATAM do crescimento e funcionamento normal dos aeroportos de Guarulhos (Brasil) e Arturo Merino Benítez (Chile), para facilitar o acesso de outras companhias aéreas aos mesmos;
  11. Restrições específicas relacionadas a incentivos para agências de viagens;
  12. Manter temporariamente 12 voos semanais de ida e volta entre o Chile e os Estados Unidos e pelo menos sete voos semanais sem escalas de ida e volta entre o Chile e a Europa;
  13. Restrições transitórias específicas ao aumento de tarifas nas rotas Santiago-São Paulo e Santiago-Rio de Janeiro para o negócio de passageiros e nas rotas Chile-Brasil para o negócio de carga; e
  14. Contratar um consultor independente especialista em operações aéreas para, em coordenação com a FNE, supervisionar e auditar o cumprimento das condições impostas pela Decisão por 36 meses.
- Por volta de junho de 2015, a FNE iniciou uma ação legal contra a LATAM perante o TDLC, alegando que a LATAM não estava cumprindo certas condições de mitigação relacionadas aos acordos de codeshare com companhias aéreas fora da aliança global da LATAM, conforme mencionado anteriormente na sétima condição. Embora a LATAM tenha se oposto a essa

alegação e respondido à reclamação, um acordo transacional foi alcançado entre a FNE e a LATAM (o "Acordo de Conciliação"). Este acordo, aprovado pelo TDLC em 22 de dezembro de 2015, encerrou o processo judicial iniciado pela FNE e não determinou nenhuma violação por parte da LATAM das resoluções do TDLC ou de qualquer legislação antimonopólio aplicável pela LATAM.

No entanto, o Acordo de Conciliação estabeleceu a obrigação da LATAM de modificar e rescindir certos acordos de codeshare e de contratar um consultor terceirizado independente, que agiria como assessor da FNE para supervisionar o cumprimento pela LATAM da Sétima Condição e do Acordo de Conciliação.

Em 31 de outubro de 2018, o TDLC aprovou os acordos comerciais conjuntos (JBA, na sigla em inglês) entre a LATAM e a American Airlines, e entre a LATAM e o International Airlines Group (IAG), sujeitos a nove medidas de mitigação. Em 23 de maio de 2019, a Suprema Corte do Chile revogou a decisão do TDLC de aprovar esses acordos e, no final de 2019, a LATAM decidiu encerrar ambos os acordos.

Em 15 de outubro de 2019, a LATAM Airlines Group foi notificada de que a Fiscalía Nacional Económica do Chile (FNE) havia iniciado uma investigação relacionada a um acordo de empresa conjunta (joint venture agreement) celebrado entre a LATAM Airlines Group e a Delta Airlines Inc. (Delta).

Em 13 de agosto de 2021, a Delta e a LATAM chegaram a um acordo extrajudicial com a FNE para encerrar a investigação e permitir a implementação de seu acordo de joint venture, sujeito a certas medidas de mitigação. Assim, em 28 de outubro de 2021, o acordo foi aprovado pelo TDLC.

É importante ressaltar que as medidas de mitigação incluíam, entre outras coisas, a obrigação da LATAM de restringir e isolar as trocas de informações e bancos de dados relacionados aos mercados da joint venture, bem como a atualização do programa de compliance da companhia. Além disso, o acordo impõe certas obrigações à Delta e aos membros do conselho

da LATAM nomeados com os votos da Delta, como declarações juramentadas de independência dos diretores da LATAM nomeados com os votos da Delta, medidas de compliance para restringir a troca de informações comerciais sensíveis e treinamento antimonopólio periódico em relação às suas obrigações nos termos do acordo.

Em relação ao exposto, em 12 de agosto de 2021, a LATAM foi notificada de uma resolução emitida pela FNE alegando o descumprimento das restrições impostas em relação a certos acordos de codeshare. No entanto, em 6 de novembro de 2023, a LATAM, Delta Air Lines e a FNE chegaram a um acordo extrajudicial para modificar parte dos acordos de codeshare, que foi aprovado pelo TDLC em 7 de dezembro de 2023.

### Brasil

O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) aprovou a combinação entre LAN e TAM por decisão unânime durante sua sessão em 14 de dezembro de 2011, sujeita às seguintes condições: (1) o novo grupo combinado (LATAM) deveria sair de uma das duas alianças globais das quais fazia parte (*Star Alliance* ou *oneworld*); e (2) o novo grupo combinado (LATAM) deveria oferecer a troca de dois pares de slots no Aeroporto Internacional de Guarulhos, para serem utilizados por um terceiro interessado em oferecer voos diretos sem escalas entre São Paulo e Santiago do Chile. Essas imposições estão em conformidade com as medidas de mitigação adotadas pelo TDLC, no Chile.

Em 24 de fevereiro de 2021, o CADE aprovou sem restrições o acordo de *joint venture* entre Delta Air Lines e LATAM Airlines Group. Anteriormente, em um caso separado, o CADE aprovou sem restrições a aquisição pela Delta Air Lines de até 20% das ações ordinárias da LATAM em 18 de março de 2020.

### Uruguai

Em 14 de dezembro de 2020, a autoridade antimonopólio do Uruguai (Comissão de Promoção e Defesa da Concorrência)

aprovou o Acordo de joint venture entre LATAM e Delta Air Lines. O mesmo acordo foi apresentado à autoridade aeronáutica do Uruguai (Direção Nacional de Aviação Civil e Infraestrutura Aeronáutica) em 21 de setembro de 2020 e aprovado por padrão em 20 de dezembro de 2020, pois o prazo concedido pelo Código Aeronáutico à autoridade para decidir sobre o assunto expirou (90 dias após a apresentação).

### Estados Unidos

Em 8 de julho de 2020, LATAM e Delta Air Lines solicitaram a aprovação e autorização antimonopólio de todos os acordos relacionados ao seu acordo de joint venture ao Departamento de Transporte dos Estados Unidos (DOT). Assim, em 30 de setembro de 2022, o DOT aprovou o acordo de joint venture entre Delta Air Lines e LATAM Airlines Group.

### Colômbia

Em 4 de setembro de 2020, LATAM e Delta Air Lines solicitaram a aprovação do acordo de joint venture à Aerocivil, que foi finalmente recebida em 10 de maio de 2021.

## Fatos Essenciais

### NCG 461: 9 FATOS RELEVANTE OU ESSENCIAIS

#### Santiago, 09 de março de 2023 OUTROS

De acordo com o estabelecido no Artigo 9º e no segundo parágrafo do Artigo 10º da Lei nº 18.045, e conforme o disposto no Regulamento Geral nº 30, devidamente autorizado pelo Conselho de Administração em reunião realizada nesta mesma data, informamos à Comissão para o Mercado Financeiro (a "Comissão"), como FATO ESSENCIAL da LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM" ou a "Companhia"), o seguinte:

Conforme informado por meio de fato relevante datado de 15 de dezembro de 2022, em 3 de novembro de 2022, a LATAM emergiu de seu processo de reorganização nos Estados Unidos da América de acordo com as normas estabelecidas no Capítulo 11 do Título 11 do Código dos Estados Unidos da América (o "Procedimento do Capítulo 11"). No entanto, algumas regras do Capítulo 11 do Título 11 do Código dos Estados Unidos da América ainda impõem certas obrigações à Companhia. Uma dessas obrigações é emitir, como parte do encerramento do Procedimento do Capítulo 11, trimestralmente, relatórios denominados "Post Confirmation Reports" ("PCR").

Portanto, disponibilizamos à vossa Comissão e ao mercado em geral o PCR trimestral correspondente ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 2022, o qual foi emitido na data de hoje juntamente com as demonstrações financeiras anuais e que está incluído abaixo como Anexo.

O PCR não substitui de forma alguma as informações financeiras que a Companhia regularmente fornece de acordo com as normas de valores mobiliários e/ou regulamentos aplicáveis e foi preparado exclusivamente para cumprir as obrigações posteriores ao término do Procedimento do Capítulo 11. Sem limitar a generalidade do exposto, as informações financeiras aqui apresentadas não constituem nem substituem de forma

alguma a entrega das demonstrações financeiras correspondentes à Comissão e ao mercado, quanto aos requisitos de conteúdo, procedimentos e prazos de apresentação estabelecidos por esse órgão na regulamentação vigente.

Portanto, e sem prejuízo das demais limitações detalhadas no PCR, fazemos presente que as informações contidas neste relatório, realizado exclusivamente para cumprir as obrigações posteriores ao término do Procedimento do Capítulo 11, não foram auditadas, têm alcance limitado e abrangem um período de tempo restrito. Portanto, tais informações estão sujeitas a alterações materiais à medida que o trimestre correspondente avança e de acordo com os processos regulares de preparação das demonstrações financeiras trimestrais, incluindo a revisão limitada pelos auditores externos quando aplicável.

#### Santiago, 09 de março de 2023 OUTROS

Conforme estabelecido no Artigo 9º e no segundo parágrafo do Artigo 10º da Lei nº 18.045, e de acordo com o disposto no Regulamento Geral nº 30, devidamente autorizado pelo Conselho em reunião realizada nesta mesma data, informo à Comissão para o Mercado Financeiro, como FATO ESSENCIAL da LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM" ou a "Companhia"), o seguinte:

Na data de hoje, o Conselho de Administração da LATAM, em reunião extraordinária, aprovou as Demonstrações Financeiras Anuais referentes ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 2022, as quais relatam um lucro do exercício de USD 1.339.210.295. Por outro lado, a Companhia apresenta prejuízos acumulados de exercícios anteriores no valor de USD 8.841.105.611, principalmente devido aos resultados negativos impactados pela pandemia de COVID-19 nas operações do negócio de 2020 a 2022. Diante disso, os lucros do exercício encerrado em 31 de dezembro de 2022 devem primeiro absorver tais prejuízos. Após essas operações, a LATAM apresenta prejuízos líquidos acumulados de USD 7.501.895.316 em 31 de dezembro de 2022. Portanto, não cabe a distribuição de

dividendos relativos ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 2022.

Na mesma reunião, o Conselho deliberou recomendar aos acionistas a redução do capital social no valor de USD 7.501.895.316, absorvendo o total dos prejuízos líquidos acumulados mencionados no parágrafo anterior. Para tanto, nos próximos dias, o Conselho pretende convocar uma assembleia extraordinária de acionistas para se pronunciar sobre este assunto.

#### Santiago, 27 de março de 2023 CONVOCAÇÃO PARA ASSEMBLEIAS ORDINÁRIA E EXTRAORDINÁRIA DE ACIONISTAS

De acordo com o artigo 9º e o segundo parágrafo do artigo 10º da Lei nº 18.045 e com o Regulamento Geral nº 30, de vossa Comissão, devidamente autorizado para tal fim, informo a você o seguinte Fato Essencial referente à LATAM Airlines Group S.A. (a "Sociedade"):

O Conselho da Companhia, em reunião realizada hoje, deliberou convocar uma Assembleia Ordinária de Acionistas a ser realizada em 20 de abril de 2023, às 11:00 horas, e uma Assembleia Extraordinária de Acionistas, a ser realizada imediatamente após a anterior, ambas a serem realizadas em Mac-Iver 125, 17º andar, Santiago, com o objetivo de conhecer ou se pronunciar, conforme aplicável, sobre os assuntos indicados a seguir:

##### Assembleia Ordinária de Acionistas

A Assembleia Ordinária terá como objeto as seguintes matérias:

- Relatório, Balanço e Demonstrações Financeiras correspondentes ao Exercício de 2022; a situação da Sociedade; e respectivo relatório da Empresa de Auditoria Externa;
- Remuneração do Conselho de Administração para o Exercício de 2023;
- Remuneração e orçamento do Comitê de Diretores para o Exercício de 2023;

- Nomeação da Empresa de Auditoria Externa;
- Nomeação de Agências Classificadoras de Risco;
- Determinação do periódico para as publicações que a Sociedade deve fazer;
- Relatório das operações com partes relacionadas; e
- Outros assuntos de interesse social pertinentes à Assembleia Ordinária de Acionistas.

##### Assembleia Extraordinária de Acionistas

A Assembleia Extraordinária terá como objeto as seguintes matérias:

1. Decidir sobre a redução de capital da Sociedade pela absorção das perdas acumuladas da Sociedade em 31 de dezembro de 2022, após imputar os lucros do Exercício de 2022 a essas perdas acumuladas;
  2. Decidir sobre a redução de capital da Sociedade pela absorção da conta patrimonial de "Ações próprias em carteira", resultante da redução automática do capital social de janeiro de 2012, conforme disposto no Artigo 27 da Lei sobre Sociedades Anônimas;
  3. Reconhecer qualquer modificação no capital social decorrente de emissões de ações e debêntures conversíveis realizadas com base no aumento de capital aprovado na Assembleia Extraordinária de Acionistas de 5 de julho de 2022; e deduzir do capital integralizado os custos de emissão e colocação dessas ações e debêntures conversíveis; e
  4. Em geral, adotar reformas dos estatutos sociais e todos os demais acordos que sejam necessários ou convenientes para efetivar as decisões adotadas pela Assembleia.
- Terão direito a participar das Assembleias e a exercer nelas seu direito de voz e voto os titulares de ações inscritos no Registro

de Acionistas à meia-noite do quinto dia útil anterior ao dia de sua realização, ou seja, inscritos à meia-noite do dia 14 de abril de 2023.

Decidiu-se que as Assembleias serão realizadas de forma remota, a fim de evitar que as pessoas que nelas participam se exponham ao contágio. Para isso, o acionista interessado em participar das Assembleias, ou seu representante, deverá, até as 15:00 horas do dia anterior às Assembleias, registrar-se enviando um e-mail para o endereço [registrojuntas@dvc.cl](mailto:registrojuntas@dvc.cl), manifestando seu interesse em participar das Assembleias, anexando uma imagem digitalizada de seu documento de identidade frente e verso ou seu passaporte; do mandato, se aplicável; e do formulário de solicitação de participação nas Assembleias. As Assembleias serão realizadas por meio da plataforma de videoconferência Zoom e as votações por aclamação ou votação oral, ou por meio da plataforma de votação eletrônica fornecida pela DCV Registros S.A., à qual se acessará através da plataforma Click&Vote, pelo link "Participar da Assembleia". O restante da documentação necessária e informações mais detalhadas sobre como se registrar, participar e votar remotamente nas Assembleias e outros aspectos pertinentes serão disponibilizados e comunicados oportunamente por meio de um manual que será disponibilizado no site da Sociedade, [www.latamairlinesgroup.net](http://www.latamairlinesgroup.net).

Os avisos de convocação serão publicados no Diário La Tercera, de Santiago, nos dias 10, 12 e 17 de abril de 2023.

Os acionistas poderão obter uma cópia dos documentos que fundamentam as matérias sobre as quais deverão se pronunciar nas Assembleias, a partir de 10 de abril de 2023, no site da Sociedade, [www.latamairlinesgroup.net](http://www.latamairlinesgroup.net). Além disso, qualquer acionista que deseje obter uma cópia desse documento pode entrar em contato, também a partir de 10 de abril de 2023, com o departamento de atendimento aos investidores da Sociedade pelo e-mail [InvestorRelations@latam.com](mailto:InvestorRelations@latam.com) ou pelo telefone (56-2) 2565-8785, para tal fim. Entre esses documentos, estarão disponíveis informações sobre as alter-

nativas de empresas de auditoria externa que serão propostas à Assembleia Geral Ordinária para o Exercício de 2023 e seus respectivos fundamentos.

### Santiago, 03 de maio de 2023 OUTROS

De acordo com o estabelecido no Artigo 9º e no inciso segundo do Artigo 10º da Lei Nº 18.045, e conforme disposto no Regulamento Geral Nº 30, devidamente autorizado pelo Conselho de Administração em reunião realizada nesta mesma data, informo à Comissão para o Mercado Financeiro (a "Comissão"), como FATO ESSENCIAL da LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM" ou a "Companhia"), o seguinte:

- Como foi informado por meio de fato essencial de 15 de dezembro de 2022, em 3 de novembro de 2022, a LATAM emergiu de seu processo de reorganização nos Estados Unidos da América conforme as normas estabelecidas no Capítulo 11 do Título 11 do Código dos Estados Unidos da América (o "Procedimento Capítulo 11"). No entanto, certas regras do Capítulo 11 do Título 11 do Código dos Estados Unidos da América ainda impõem certas obrigações à Companhia. Uma dessas obrigações é emitir, como parte do encerramento do Procedimento Capítulo 11, relatórios trimestrais denominados "Post Confirmation Reports" ("PCR").

- Em virtude do exposto, disponibilizamos à vossa Comissão e ao mercado em geral o PCR trimestral correspondente ao exercício encerrado em 31 de março de 2023, que, juntamente com os demonstrativos financeiros trimestrais, foi emitido na data de hoje e está incluído a seguir como Anexo.

- O PCR não substitui de forma alguma as informações financeiras que a Companhia entrega regularmente de acordo com as normas de valores mobiliários e/ou regulamentos aplicáveis e foi preparado exclusivamente para cumprir as obrigações após a saída do Procedimento Capítulo 11. Sem limitar a generalidade do exposto, as informações financeiras aqui contidas não constituem nem substituem de forma alguma a entrega

das demonstrações financeiras correspondentes à Comissão e ao mercado, em relação aos requisitos de conteúdo, procedimentos e prazos de apresentação estabelecidos por esse Serviço na regulamentação vigente.

Portanto, e sem prejuízo de outras limitações detalhadas no PCR, ressaltamos que as informações contidas neste relatório, preparado exclusivamente para cumprir as obrigações após a saída do Procedimento Capítulo 11, não foram auditadas, têm alcance limitado e abrangem um período restrito de tempo. Portanto, essas informações estão sujeitas a mudanças materiais à medida que o trimestre correspondente avança e de acordo com os processos regulares de preparação de demonstrativos financeiros trimestrais, incluindo a revisão limitada dos auditores externos, quando aplicável.

### Santiago, 02 de agosto de 2023 OUTROS

Conforme estabelecido no Artigo 9º e no inciso segundo do Artigo 10º da Lei Nº 18.045, e de acordo com o disposto no Regulamento Geral Nº 30, devidamente autorizado pelo Conselho de Administração em reunião realizada nesta mesma data, informo à Comissão para o Mercado Financeiro (a "Comissão"), como FATO ESSENCIAL da LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM" ou a "Companhia"), o seguinte:

- Como já informado por meio de fato essencial de 15 de dezembro de 2022, em 3 de novembro de 2022, a LATAM emergiu de seu processo de reorganização nos Estados Unidos da América conforme as normas estabelecidas no Capítulo 11 do Título 11 do Código dos Estados Unidos da América (o "Procedimento Capítulo 11"). No entanto, certas regras do Capítulo 11 do Título 11 do Código dos Estados Unidos da América ainda impõem certas obrigações à Companhia. Uma dessas obrigações é emitir, como parte do encerramento do Procedimento Capítulo 11, relatórios trimestrais até o encerramento do caso, denominados "Post Confirmation Reports" ("PCR").

- Em 29 de junho de 2023, após a resolução substancial dos assuntos remanescentes no Procedimento Capítulo 11 e todos os recursos da Ordem de Confirmação, o Tribunal de Falências emitiu o decreto final no Procedimento do Capítulo 11 e ordenou o encerramento do caso (a "Data de Encerramento").

- Em virtude do exposto, disponibilizamos à vossa Comissão e ao mercado em geral o último PCR com informações parciais até a Data de Encerramento, o qual, juntamente com os demonstrativos financeiros trimestrais até 30 de junho de 2023, foi emitido na data de hoje e está incluído a seguir como Anexo.

- O PCR não substitui de forma alguma as informações financeiras que a Companhia entrega regularmente conforme as normas de valores mobiliários e/ou regulamentos aplicáveis e foi preparado exclusivamente para cumprir as obrigações após a saída do Procedimento Capítulo 11. Sem limitar a generalidade do exposto, as informações financeiras aqui contidas não constituem nem substituem de forma alguma a entrega dos demonstrativos financeiros correspondentes à Comissão e ao mercado, em relação aos requisitos de conteúdo, procedimentos e prazos de apresentação estabelecidos por esse Serviço na regulamentação vigente.

Consequentemente, e sem prejuízo de outras limitações detalhadas no PCR, ressaltamos que as informações contidas neste relatório, preparado exclusivamente para cumprir as obrigações após a saída do Procedimento Capítulo 11, não foram auditadas, têm alcance limitado e abrangem um período restrito de tempo. Portanto, essas informações estão sujeitas e qualificadas conforme indicado em nossos demonstrativos financeiros trimestrais até 30 de junho de 2023 divulgados nesta mesma data, incluindo a revisão limitada dos auditores externos, quando aplicável.

## Fatores de risco

GRI 3-3

NCG 461: 3.6 GESTÃO DE RISCOS

Os seguintes fatores de risco, bem como outros fatores de risco importantes descritos em outros relatórios apresentados ou arquivados na Comissão de Valores Mobiliários (SEC), podem afetar os resultados reais do grupo LATAM e fazer com que estes diferem materialmente das declarações prospectivas feitas por nós ou em nosso nome.

Para avaliar os riscos mencionados nos fatores de risco, o grupo LATAM possui um modelo de risco global que abrange diversos aspectos do nosso negócio e é revisado trimestralmente. Este modelo de risco serve como estrutura para identificar, avaliar e mitigar os riscos potenciais que podem afetar a organização.

No entanto, o grupo entende que o cenário de riscos evolui e, portanto, revisa continuamente seu modelo de riscos para garantir sua relevância e eficácia ao lidar com os riscos emergentes.

Em particular, como o grupo LATAM não é uma empresa americana, existem riscos associados ao investimento em seus ADS que não são típicos dos investimentos em ações de empresas americanas. Portanto, antes de tomar uma decisão de investimento, toda a informação contida neste documento, incluindo a descrita a seguir, deve ser cuidadosamente considerada.

### Resumo dos fatores de risco

A seguir, são resumidos os principais riscos que podem afetar negativamente as atividades, operações e os resultados financeiros do grupo LATAM.

### Riscos relacionados ao negócio

- Os altos níveis de concorrência no setor aéreo e a consolidação ou fusão de concorrentes nos mercados em que o grupo opera podem afetar negativamente o nível de operações.
- Alguns concorrentes podem receber apoio externo, o que poderia afetar adversamente a posição competitiva do grupo.
- A atividade e os resultados das operações do grupo podem ser afetados adversamente se não forem obtidas e mantidas rotas, acessos aeroportuários e slots adequados, e outros licenciamentos de operação.
- Não é possível garantir que no futuro o grupo terá acesso às instalações adequadas e aos direitos de pouso necessários para realizar seus planos de expansão.
- O grupo depende de alianças estratégicas ou relações comerciais em muitos países diferentes e o negócio pode ser afetado se alguma das alianças estratégicas ou relações comerciais terminar.
- Não alcançar a implementação da estratégia do grupo ou a adaptação dessa estratégia à situação atual prejudicaria o negócio do grupo e o valor de mercado de seus ADS e ações ordinárias.
- O grupo LATAM pode enfrentar dificuldades para encontrar, formar e reter funcionários, o que pode levar a um aumento nos custos e prejudicar sua capacidade de executar a estratégia e implementar iniciativas operacionais.
- Se o grupo perder executivos e outros funcionários-chave e não forem substituídos por pessoas com habilidades comparáveis ou se não conseguir manter a cultura de sua empresa, seus negócios e os resultados de suas operações podem ser adversamente afetados.
- O negócio pode enfrentar consequências adversas se o grupo

não conseguir alcançar acordos de negociação coletiva satisfatórios com os funcionários sindicalizados. Ações coletivas dos funcionários podem causar interrupções operacionais e afetar o negócio de maneira adversa.

- O grupo depende de manter uma alta taxa de utilização das aeronaves para aumentar suas receitas e absorver seus custos fixos, tornando-o especialmente vulnerável a atrasos.
- As operações do grupo estão sujeitas a flutuações no fornecimento e custo do combustível de aviação, o que poderia afetar seu negócio de maneira adversa.
- O grupo está exposto a aumentos nas taxas de pouso e outros encargos por serviços aeroportuários que poderiam ter um efeito adverso em sua margem e posição competitiva.
- Uma parte significativa das receitas de carga do grupo vem de relativamente poucas categorias de produtos e pode ser impactada por eventos que afetem sua produção, comércio ou demanda.
- Uma acumulação de devoluções de passagens poderia ter um efeito adverso nos resultados financeiros do grupo.
- Se o grupo não conseguir incorporar aeronaves arrendadas à frota a preços e condições aceitáveis no futuro, seu negócio poderia ser afetado de maneira adversa.
- Aumentos nos custos de seguros e/ou reduções significativas na cobertura poderiam prejudicar a situação financeira e os resultados das operações do grupo.
- Aumentos nos custos de mão de obra, que constituem uma parte importante dos gastos operacionais totais, poderiam afetar diretamente os lucros do grupo.
- O grupo enfrenta riscos de reputação relacionados ao uso de suas redes sociais.

### Segurança e riscos operacionais

- O grupo LATAM depende de um número limitado de fornecedores para determinadas peças de aeronaves e motores. Na verdade, voa e depende de aeronaves Airbus e Boeing, e seu negócio poderia ser afetado adversamente se não receber entregas pontuais de aeronaves, se as aeronaves desses fornecedores deixarem de estar disponíveis ou se o público desenvolver uma percepção negativa das aeronaves utilizadas em suas operações.
- Problemas com os sistemas de controle de tráfego aéreo ou outras falhas técnicas podem interromper as operações e ter um efeito adverso material no negócio do grupo LATAM.
- Perdas e responsabilidades em caso de acidente de uma ou mais aeronaves poderiam afetar materialmente o negócio.
- Problemas técnicos e operacionais prolongados com a infraestrutura aeroportuária nas cidades onde o grupo tem uma presença importante podem ter um efeito adverso material em suas operações.
- O negócio do grupo pode ser afetado negativamente por uma recessão no setor aéreo causada por eventos externos que afetem o comportamento dos viajantes ou aumentem os custos, como surtos de doenças, condições meteorológicas e catástrofes naturais, guerras ou atos terroristas.
- As repercussões de uma pandemia e os esforços para mitigar a propagação de um vírus podem afetar o negócio, as operações e os resultados financeiros do grupo de maneira adversa.
- Interrupções ou violações de segurança nos sistemas ou na infraestrutura tecnológica de informação podem interferir nas operações, comprometer as informações de passageiros ou funcionários e expor o grupo a responsabilidades, o que poderia ter um efeito adverso em seu negócio e reputação.

### Riscos relacionados ao setor aéreo e aos países onde o grupo LATAM opera

- Como os resultados dependem em grande parte das condições econômicas dos países onde o grupo opera, condições econômicas negativas nesses países poderiam afetar adversamente a atividade e os resultados das operações do grupo, levando a uma diminuição no preço de mercado de suas ações ordinárias e ADS.
- Os governos latino-americanos exerceram e continuam exercendo uma influência significativa sobre suas economias.
- A instabilidade política e os distúrbios sociais na América Latina podem afetar negativamente o negócio.
- Como o negócio depende em grande medida de terceiros provedores de serviços, se estes não desempenharem conforme o esperado ou se for interrompido o relacionamento do grupo com eles ou a prestação de seus serviços, poderia haver um efeito adverso na situação financeira e nos resultados das operações do grupo.
- Os resultados financeiros do grupo estão expostos a flutuações cambiais.

### Riscos ambientais e regulatórios

- As operações estão sujeitas a regulamentações ambientais locais, nacionais e internacionais; os custos de conformidade com as regulamentações aplicáveis, ou as consequências de seu descumprimento, poderiam afetar negativamente os resultados, o negócio ou a reputação do grupo.
- O negócio pode ser adversamente afetado pelas consequências das mudanças climáticas.
- O negócio é altamente regulamentado e mudanças no ambiente regulatório dos diferentes países poderiam afetar negativamente o negócio e os resultados das operações do grupo.

- O grupo está sujeito às leis e regulamentações anticorrupção, antissuborno, antilavagem de dinheiro e antimonopólio no Chile, Brasil, Peru, Estados Unidos e nos demais países onde opera. A violação de qualquer uma dessas leis ou regulamentações poderia ter um efeito adverso material na reputação e nos resultados das operações e situação financeira do grupo.
- O grupo está sujeito a riscos relacionados a litígios e processos administrativos que poderiam afetar negativamente seu negócio e seus resultados financeiros em caso de uma sentença desfavorável.
- Os avanços tecnológicos rápidos e a digitalização poderiam gerar riscos na aplicação e controle regulatório do grupo.
- A reputação e marca do grupo poderiam ser afetadas negativamente se este não avançar na consecução de seus objetivos de sustentabilidade ambiental e diversidade, equidade e inclusão.

### Riscos relacionados ao endividamento

- O grupo tem importantes necessidades de liquidez e continua buscando diversas opções de financiamento. O negócio poderia ser adversamente afetado se o grupo não conseguir cobrir sua dívida ou satisfazer suas futuras necessidades de financiamento.
- O grupo possui uma exposição significativa ao SOFR e a outros tipos de juros variáveis; aumentos nas taxas de juros resultariam em aumento no custo de financiamento e podem ter efeitos adversos na situação financeira e nos resultados de suas operações.
- Os contratos de dívida contêm diversas cláusulas afirmativas, negativas e financeiras, que poderiam limitar a capacidade do grupo de desenvolver o negócio. O descumprimento de determinadas cláusulas negativas também poderia desencadear um caso de descumprimento e aceleração do endividamento do grupo.

### Riscos relacionados às ações ordinárias e ADR

- Os acionistas principais podem ter interesses diferentes dos detentores dos ADR.
- Os detentores de ADR podem ser prejudicados pela diluição substancial das ações representadas pelos ADR.
- A negociação dos ADS e das ações ordinárias nos mercados de valores é limitada e poderia experimentar uma menor liquidez e maior volatilidade de preços.
- Os detentores de ADR podem ser prejudicados pelas depreciações das moedas e pelas flutuações das taxas de câmbio.
- Futuras mudanças nos controles de investimento estrangeiro e nos impostos de retenção no Chile poderiam afetar negativamente os residentes não chilenos que investem nas ações do grupo.
- É possível que os detentores de ADS não possam exercer direitos preferenciais em determinadas circunstâncias.
- O grupo não é obrigado a divulgar aos investidores tantas informações quanto um emissor estadunidense e, portanto, é possível que se receba menos informações sobre o grupo do que se receberia de uma empresa estadunidense comparável.

A seguir, é detalhado os fatores de risco mencionados anteriormente:

### Riscos relacionados ao negócio

#### Os altos níveis de competição no setor aéreo e a consolidação ou fusão de concorrentes nos mercados onde o grupo opera podem afetar negativamente o nível de operações.

A atividade, situação financeira e resultados operacionais podem ser adversamente afetados pelos altos níveis de competição dentro do setor, especialmente pela entrada de novos

concorrentes nos mercados onde o grupo opera e pela possível aplicação de estratégias de preços agressivas pela concorrência. As companhias aéreas competem principalmente em termos de tarifas, frequências e confiabilidade do serviço, reconhecimento da marca, comodidades para passageiros (como programas de fidelidade) e disponibilidade e conveniência de outros serviços de passageiros ou carga. Companhias aéreas novas e existentes (e empresas que prestam serviços de transporte terrestre de carga ou passageiros) podem entrar nos mercados do grupo e competir em qualquer uma dessas bases, inclusive oferecendo preços mais baixos, serviços mais atraentes ou aumentando sua oferta de rotas na tentativa de ganhar maior participação de mercado.

As companhias aéreas de baixo custo têm um impacto significativo nas receitas do setor, devido aos seus baixos custos unitários. Os custos mais baixos permitem que as companhias aéreas de baixo custo ofereçam tarifas baratas que, por sua vez, permitem que clientes sensíveis aos preços voem ou mudem das companhias aéreas tradicionais para as de baixo custo. Nos últimos anos, tem havido um aumento do interesse no desenvolvimento do modelo de baixo custo em toda a América Latina. Por exemplo, a Sky Airline e a JetSmart são os principais concorrentes nos mercados do Chile e Peru, e ambas têm modelos de negócios de baixo custo. Além disso, a pandemia de COVID-19 causou mudanças nos modelos de negócios, com a transição da Avianca para um modelo de baixo custo. Além disso, algumas dessas companhias aéreas têm seguido estratégias de consolidação através de alianças ou fusões com empresas tradicionais. Exemplos disso são a criação do Grupo Abra (Avianca e Gol) e a recente aprovação pelas autoridades competentes da aquisição pela American Airlines de uma participação minoritária na JetSmart.

No setor de carga, empresas como Maersk, CMA CGM e MSC começaram a competir no transporte aéreo, em parte devido à pandemia da COVID-19 e à escassez de contêineres; as companhias aéreas CMA CGM e Air France-KLM concordaram em compartilhar espaço de carga em seus aviões; e American Airlines Cargo e Web Cargo se associaram para aumentar

seus destinos. Essas consolidações, fusões ou novas alianças podem continuar surgindo, aumentando a concentração e os níveis de competição.

Da mesma forma, como resultado do ambiente competitivo, pode ocorrer uma maior consolidação no setor de companhias aéreas latino-americanas e globais, seja por meio de aquisições, joint ventures, parcerias ou alianças estratégicas. O grupo não pode prever os efeitos de uma maior consolidação do setor. Além disso, a consolidação do setor aéreo e as mudanças nas alianças internacionais continuarão afetando o cenário competitivo do setor e podem resultar no desenvolvimento de companhias aéreas e alianças com recursos financeiros maiores, redes globais mais extensas e estruturas de custos reduzidas.

Os planos estratégicos de crescimento internacional dependem, em parte, da obtenção de aprovações regulatórias dos países onde o grupo planeja expandir suas operações com acordos de negócios conjuntos (JBA). É possível que o grupo não consiga obter essas autorizações, enquanto outros concorrentes o façam. Portanto, pode não ser possível competir pelas mesmas rotas que os concorrentes, o que poderia reduzir a participação de mercado do grupo e afetar negativamente seus resultados financeiros. Não é possível garantir os benefícios que, eventualmente, possam ser obtidos desses acordos.

**Alguns competidores podem receber apoio externo, o que poderia afetar adversamente a posição competitiva do grupo.**

Alguns concorrentes podem receber apoio de fontes externas, como seus governos nacionais, que podem não estar ao alcance do grupo. Esse apoio pode incluir, entre outras coisas, subsídios, assistência financeira ou isenções fiscais. Esse apoio poderia colocar o grupo em uma posição de desvantagem competitiva e afetar adversamente as operações e os resultados financeiros. Por exemplo, a Aerolíneas Argentinas tem uma longa história de subsídios governamentais. Além disso, durante a pandemia da COVID-19, alguns concorrentes em rotas de longa distância (como American Airlines, Delta Airlines, Southwest, United e Airfrance-KLM) receberam auxílio público. Esse apoio

poderia colocar o grupo em desvantagem competitiva e afetar adversamente seu negócio, situação financeira e resultados operacionais.

**A atividade e os resultados das operações do grupo podem ser adversamente afetados se não conseguir obter e manter rotas, acessos aeroportuários e slots adequados, e outros permissões de operação.**

O negócio da LATAM depende do acesso a rotas e aeroportos-chave. Acordos bilaterais de aviação entre países, leis de céus abertos e aprovações locais de aviação geralmente envolvem considerações políticas e outras que estão além de seu controle. As operações do grupo podem ser limitadas por qualquer atraso ou impossibilidade de acessar rotas ou aeroportos-chave, incluindo:

- limitações à capacidade de transportar mais passageiros;
- imposição de restrições de capacidade de voo;
- incapacidade de garantir ou manter direitos de rota nos mercados locais ou sob acordos bilaterais; ou
- incapacidade de manter os slots existentes e obter slots adicionais.

O grupo opera várias rotas internacionais sujeitas a acordos bilaterais, bem como voos domésticos dentro do Chile, Peru, Brasil, Equador e Colômbia, que estão sujeitos a autorizações locais de rota e acesso a aeroportos.

Não é possível garantir que os acordos bilaterais existentes com os países onde as empresas do grupo estão localizadas e as licenças de governos estrangeiros permanecerão vigentes. A modificação, suspensão ou revogação de um ou mais acordos bilaterais poderia ter um efeito adverso material nos negócios do grupo, sua situação financeira e seus resultados operacionais. A suspensão de sua permissão para operar em determinados aeroportos, destinos ou slots, ou a imposição de outras sanções, também poderiam ter um efeito adverso significativo em seus negócios. Uma mudança na administração das leis e regulamentos atuais ou a adoção de novas leis e regulamentos em qualquer um dos países onde o grupo opera,

que restrinjam suas rotas, aeroportos ou outros acessos, pode ter um efeito adverso material em seus negócios, situação financeira e resultados operacionais.

**Não é possível garantir que no futuro o grupo terá acesso às instalações adequadas e aos direitos de pouso necessários para realizar seus planos de expansão.**

Alguns aeroportos onde o grupo opera atualmente ou planeja operar no futuro podem ter limitações de capacidade e impor diversas restrições. Essas restrições incluem limitações nos slots de decolagem e aterrissagem durante períodos específicos do dia e restrições nos níveis de ruído das aeronaves. Não se pode garantir que o grupo conseguirá um número adequado de slots, portões de embarque e outras instalações nos aeroportos para expandir seus serviços de acordo com sua estratégia de crescimento. Além disso, os aeroportos que atualmente não estão sujeitos a limitações de capacidade podem estar no futuro.

Além disso, as companhias aéreas devem utilizar seus slots regularmente e prontamente, caso contrário, correm o risco de perdê-los para outras empresas. Se os slots ou outros recursos aeroportuários não estiverem disponíveis ou forem restritos de alguma forma, o grupo pode ter que modificar os horários, alterar as rotas ou reduzir a utilização das aeronaves. As autoridades de aviação dos países onde o grupo opera podem modificar as regras de alocação de slots de decolagem e pouso. Um exemplo disso é o aeroporto de São Paulo (Congonhas), onde os slots anteriormente operados pela Avianca Brasil foram redistribuídos principalmente para a Azul em 2019, após a Agência Nacional de Aviação Civil do Brasil (ANAC) aprovar novas regras para a distribuição dos slots. Além disso, em 7 de junho de 2022, a ANAC aprovou a Resolução Nº 682, que aprovou um novo regulamento para a coordenação aeroportuária e definiu as regras para a alocação e controle do uso da infraestrutura aeroportuária por meio do uso de slots (por exemplo, coordenação das horas de chegada e partida) nos aeroportos coordenados. Também foram atualizados os parâmetros aplicáveis aos aeroportos de Congonhas, Guarulhos

(Aeroporto Internacional Governador André Franco Montoro), Rio de Janeiro (Aeroporto Santos Dumont), Recife (Aeroporto Internacional Gilberto Freyre) e Pampulha (Aeroporto Carlos Drummond de Andrade). A ocorrência de qualquer um desses cenários nas operações da LATAM poderia ter um impacto financeiro adverso em seus negócios.

Além disso, o grupo não pode garantir que os aeroportos que atualmente não têm restrições não as apliquem no futuro ou que as restrições existentes não se tornem mais onerosas. Essas restrições podem limitar sua capacidade de continuar a prestar serviços ou expandir suas operações nesses aeroportos.

**O grupo depende de alianças estratégicas ou relações comerciais em muitos países diferentes, e os negócios podem ser afetados se alguma das alianças estratégicas ou relações comerciais terminar.**

O grupo mantém uma série de alianças e outras relações comerciais em muitas das jurisdições onde a LATAM e suas subsidiárias operam. Essas alianças ou relações comerciais permitem melhorar sua rede e, em alguns casos, oferecer serviços aos clientes que de outra forma não poderiam oferecer. Se alguma de suas alianças estratégicas ou relações comerciais se deteriorar, ou se algum desses acordos for rescindido, os negócios, a situação financeira e os resultados operacionais do grupo podem ser negativamente afetados.

Não conseguir implementar a estratégia do grupo ou adaptar essa estratégia à situação atual prejudicaria os negócios do grupo e o valor de mercado de suas ADS e ações ordinárias.

O grupo desenvolveu um plano estratégico com o objetivo de se tornar uma das companhias aéreas mais admiradas do mundo e renovar seu compromisso com lucratividade sustentada e desempenho superior para os acionistas. Sua estratégia requer que identifique propostas de valor atraentes para seus clientes, encontre eficiências em suas operações diárias e se transforme em uma empresa mais forte e resistente ao risco. Um dos princípios do plano estratégico do grupo é a continua

adoção de um novo modelo de viagem para serviços nacionais e internacionais, a fim de abordar a dinâmica em mudança dos clientes e do setor e aumentar sua competitividade.

O novo modelo de viagem é baseado na segmentação de passageiros e na desagregação de tarifas, o que permite que o transporte aéreo seja acessível a um público mais amplo e com atenção especial aos que desejam voar com mais frequência e aos que buscam um serviço premium. Esse modelo requer um esforço contínuo de redução de custos e aumento de receitas provenientes de atividades auxiliares. Em relação a esses esforços, o grupo continua implementando uma série de iniciativas para reduzir o custo por ASK em todas as suas operações, bem como desenvolver novas iniciativas de receitas *ancillary*.

As dificuldades na implementação da nossa estratégia podem afetar adversamente os negócios do grupo, os resultados das operações e o valor de mercado de nossas ADSs e ações ordinárias.

**O grupo LATAM poderia enfrentar problemas para encontrar, treinar e reter colaboradores, o que pode levar a um aumento nos custos e diminuir sua capacidade de executar a estratégia e implementar iniciativas operacionais.**

O setor aéreo requer muita mão de obra. O grupo emprega um grande número de pilotos, comissários de bordo, técnicos de manutenção e outras equipes operacionais e administrativas, incluindo pessoal especializado em tecnologia. A indústria da aviação tem experimentado uma escassez de pessoal qualificado, principalmente pilotos e técnicos de manutenção, o que se intensificou durante a fase de recuperação do tráfego aéreo após o pico da pandemia. Se a rotatividade de colaboradores aumentar rapidamente, principalmente de pilotos e técnicos de manutenção, nossos custos de treinamento serão substancialmente maiores. A LATAM não pode garantir que será capaz de recrutar, treinar e reter gerentes, pilotos, técnicos e outro pessoal qualificado necessário para continuar as operações atuais ou substituir os funcionários que deixarem a empresa. Um aumento na rotatividade de pessoal ou a incapacidade de

recrutar, treinar e reter funcionários qualificados a um custo razoável pode ter um efeito material adverso nos negócios, na situação financeira e nos resultados operacionais. A perda de pessoal-chave ou a queda na moral dos colaboradores pode afetar negativamente a capacidade de executar estratégias e implementar iniciativas operacionais, afetando negativamente o grupo.

**Se o grupo perder executivos e outros funcionários-chave e não forem substituídos por pessoas com habilidades comparáveis, ou se não conseguir manter a cultura de sua empresa, seus negócios e resultados operacionais podem ser adversamente afetados. Além disso, os negócios podem enfrentar consequências adversas se o grupo não for capaz de alcançar acordos de negociação coletiva satisfatórios com os funcionários sindicalizados.**

O grupo depende da experiência e conhecimento do setor de seus altos executivos e outros funcionários-chave para projetar e executar seus planos de negócios. Se houver uma rotatividade significativa de seus executivos e outros funcionários-chave e não conseguirem substituir essas pessoas por outras com habilidades comparáveis, ou não conseguirem manter sua cultura empresarial, seu desempenho pode ser adversamente afetado. Além disso, é possível que o grupo não consiga atrair e reter novos executivos qualificados e outro pessoal-chave no futuro.

**O negócio pode enfrentar consequências adversas se o grupo não conseguir alcançar acordos de negociação coletiva satisfatórios com os funcionários sindicalizados. Ações coletivas dos funcionários podem causar interrupções operacionais e afetar adversamente o negócio.**

Em 31 de dezembro de 2023, aproximadamente 45% dos funcionários do grupo, incluindo pessoal administrativo, tripulação de cabine, comissários de bordo, pilotos e técnicos de manutenção, estão afiliados a sindicatos e têm contratos e acordos coletivos que expiram periodicamente. O negócio, a situação financeira e os resultados das operações podem

ser prejudicados se não for alcançado um acordo com algum sindicato que represente esses funcionários ou se o acordo com um sindicato contiver condições que não atendam às expectativas ou impeçam o grupo de competir eficazmente com outras companhias aéreas.

Alguns grupos de funcionários, como pilotos, comissários de bordo, mecânicos e pessoal de aeroportos, têm conhecimentos altamente especializados. Portanto, as ações desses grupos, como greves, paralisações ou interrupções trabalhistas, podem perturbar gravemente as operações e afetar adversamente os resultados operacionais e financeiros do grupo, bem como sua imagem.

Uma greve, interrupção ou paralisação do trabalho ou qualquer conflito prolongado com os funcionários representados por qualquer um desses sindicatos pode ter um impacto adverso nas operações. Esses riscos geralmente se agravam durante os períodos de renegociação com os sindicatos, que ocorrem a cada dois ou quatro anos, dependendo da jurisdição e do sindicato. Qualquer acordo coletivo renegociado poderia resultar em aumentos salariais significativos e no conseqüente aumento dos custos operacionais do grupo. Se não houver acordo durante as negociações com os sindicatos, o grupo poderá ser obrigado a iniciar um processo de arbitragem, usar recursos financeiros e de gestão e, potencialmente, aceitar condições menos favoráveis do que as de seus contratos atuais.

Os funcionários que atualmente não estão afiliados a sindicatos também podem formar novos sindicatos que busquem aumentos salariais ou benefícios.

Em 6 de outubro de 2023, os controladores de tráfego aéreo sindicalizados afiliados ao Colégio de Controladores de Tráfego Aéreo (ATC) do Chile realizaram uma greve nacional parcial para exigir várias concessões das autoridades nacionais. A greve durou 2 dias e afetou apenas voos domésticos no Aeroporto Arturo Merino Benítez, no Chile.

Em 3 de outubro de 2023, os funcionários do Aeroporto In-

ternacional Governador André Franco Montoro, em Guarulhos (Brasil), protestaram contra a proibição do uso de telefones celulares nas áreas de carga e descarga durante o horário de trabalho. Isso causou atrasos nos voos domésticos da LATAM Airlines Brasil, que também afetaram as operações internacionais do grupo. No entanto, esse incidente durou 2 dias, após os quais o grupo tomou medidas paliativas (como alterações de datas, voos, rotas e destinos) para normalizar suas operações.

Embora a LATAM tenha estabelecido protocolos de contingência para essas situações, não há garantia de que possa chegar a um acordo mutuamente benéfico em caso de futuros desacordos com seus funcionários e sindicatos.

**O grupo depende de manter uma alta taxa de utilização das aeronaves para aumentar suas receitas e absorver seus custos fixos, tornando-o especialmente vulnerável a atrasos.**

Em geral, um elemento-chave da estratégia do grupo é manter uma alta taxa de utilização diária das aeronaves, que mede o número de horas que suas aeronaves são utilizadas por dia. Uma alta utilização diária das aeronaves permite maximizar a quantidade de receitas geradas com suas aeronaves e absorver os custos fixos associados à sua frota, em parte, reduzindo os tempos de espera nos aeroportos e desenvolvendo horários que permitam aumentar a média de horas voadas por dia. A taxa de utilização das aeronaves pode ser afetada negativamente por vários fatores fora de nosso controle, como congestionamento do tráfego aéreo e dos aeroportos, condições meteorológicas adversas, manutenção não programada e atrasos de terceiros fornecedores de serviços relacionados a questões como fornecimento de combustível, restauração e assistência em terra (*ground handling*). Se as aeronaves se atrasarem em relação ao previsto, os conseqüentes atrasos podem causar uma interrupção no desempenho operacional e ter um impacto financeiro nos resultados do grupo.

**As operações do grupo estão sujeitas a flutuações no fornecimento e no custo do combustível de aviação, o que poderia afetar seu negócio adversamente.**

O aumento do preço do combustível para aviões poderia ter um efeito adverso no negócio do grupo, sua situação financeira e seus resultados operacionais. Os custos do combustível para aviões historicamente representaram uma parte significativa dos gastos operacionais e corresponderam a 37,2% do custo total das vendas em 2023.

Tanto o custo quanto a disponibilidade do combustível estão sujeitos a vários fatores e eventos econômicos e políticos que não podem ser controlados ou previstos, incluindo circunstâncias políticas e econômicas internacionais como a instabilidade política dos principais países exportadores de petróleo. Qualquer futura escassez de suprimento de combustível (por exemplo, como resultado de cortes na produção pela Organização dos Países Exportadores de Petróleo), interrupção das importações de petróleo, interrupções no suprimento devido a condições meteorológicas adversas ou desastres naturais, ações trabalhistas como a greve dos caminhoneiros de 2018 no Brasil, os contínuos distúrbios no Oriente Médio, o conflito na Ucrânia ou outros eventos que possam levar a aumentos nos preços do combustível ou reduções nos serviços regulares das companhias aéreas. Não pode ser assegurado que o grupo possa compensar qualquer aumento no preço do combustível.

Além disso, a diminuição dos preços do combustível pode resultar em tarifas menores devido à redução ou eliminação das sobretaxas de combustível. O grupo celebrou acordos de cobertura de combustível, mas não pode ser garantido que tais acordos serão suficientes para protegê-lo de aumentos nos preços do combustível no futuro próximo ou a longo prazo.

O grupo está exposto a aumentos nas taxas de pouso e outros encargos por serviços aeroportuários que podem ter um efeito adverso em sua margem e posição competitiva.

O grupo deve pagar taxas aos operadores aeroportuários pelo uso de suas instalações. Qualquer aumento substancial nas taxas aeroportuárias, incluindo no Aeroporto Internacional de Guarulhos em São Paulo, Aeroporto Internacional Jorge Chávez em Lima ou Aeroporto Internacional Comodoro Arturo Merino

Benítez em Santiago, poderia ter um impacto adverso material nos resultados de suas operações. Os impostos sobre passageiros e as taxas aeroportuárias aumentaram consideravelmente nos últimos anos. Não pode ser garantido que os aeroportos nos quais o grupo opera não aumentarão ou manterão altos os impostos sobre passageiros e as taxas de serviço no futuro. Qualquer aumento desse tipo poderia ter um efeito adverso em sua situação financeira e nos resultados de suas operações.

**Uma parte significativa das receitas de carga do grupo provém de relativamente poucas categorias de produtos e pode ser afetada por eventos que afetem sua produção, comércio ou demanda.**

A demanda de carga do grupo, especialmente dos exportadores latino-americanos, está concentrada em um pequeno número de categorias de produtos, como exportações de peixe, frutos do mar e frutas do Chile, aspargos do Peru e flores frescas do Equador e da Colômbia. Eventos que afetem adversamente a produção, o comércio ou a demanda dessas mercadorias podem ter um impacto negativo no volume de mercadorias transportadas e podem ter um impacto significativo nos resultados das operações.

Medidas futuras de proteção comercial adotadas por ou contra os países para os quais o grupo presta serviços de carga podem afetar os volumes de tráfego de carga e afetar negativamente seus resultados financeiros. Alguns produtos de carga são sensíveis às taxas de câmbio e, portanto, os volumes de tráfego podem ser afetados pela valorização ou desvalorização das moedas locais.

**Uma acumulação de reembolsos de passagens pode ter um efeito adverso nos resultados financeiros do grupo.**

Se o grupo for obrigado a pagar em dinheiro uma quantia significativa de reembolsos de passagens, isso poderia ter um efeito adverso em seus resultados financeiros ou em sua posição de liquidez. Além disso, a LATAM possui acordos com instituições financeiras que processam transações de cartões

de crédito dos clientes para a venda de passagens aéreas e outros serviços. Sob alguns dos acordos de processamento de cartões de crédito da LATAM, as instituições financeiras, em certas circunstâncias, têm o direito de exigir que a LATAM mantenha uma reserva equivalente a uma parcela das vendas antecipadas de passagens que foram processadas por essa instituição financeira, mas para as quais a LATAM ainda não prestou o serviço (ou seja, transporte aéreo). Tais instituições financeiras podem exigir que reservas colaterais de dinheiro ou outras garantias sejam estabelecidas, ou que os pagamentos relacionados às contas a receber sejam retidos, mesmo que a LATAM não mantenha certos níveis mínimos de dinheiro não restrito, equivalentes de dinheiro e investimentos de curto prazo. Os reembolsos reduzem a liquidez do grupo e o expõem ao risco de violar as cláusulas de liquidez desses acordos de processamento, o que poderia exigir a entrega de garantias em dinheiro às companhias de cartão de crédito pelas vendas antecipadas de passagens.

**Se o grupo não puder adquirir aeronaves arrendadas para a frota a preços e condições aceitáveis no futuro, seu negócio poderá ser afetado adversamente.**

Grande parte da frota de aeronaves está sujeita a contratos de arrendamento a longo prazo. Os arrendamentos geralmente têm duração de 3 a 12 anos a partir da data de execução. É possível que o grupo enfrente maior concorrência ou oferta limitada de aeronaves arrendadas, o que dificultaria a negociação em condições competitivas quando os atuais contratos de arrendamento expirarem ou ao arrendar a capacidade adicional necessária para o nível de operações previsto. Se no futuro o grupo for obrigado a pagar taxas de arrendamento mais altas para manter sua capacidade e o número de aeronaves na frota, sua rentabilidade poderá ser negativamente afetada.

**Aumentos nos custos de seguros e/ou reduções significativas na cobertura podem prejudicar a situação financeira e os resultados operacionais do grupo.**

Grandes eventos que afetam o setor de seguros de aviação

(como ataques terroristas, acidentes de avião e epidemias e as resultantes restrições generalizadas de viagem impostas pelo governo) podem levar a aumentos significativos nos prêmios de seguros para companhias aéreas e/ou reduções relevantes na cobertura de seguros. Aumentos adicionais no custo dos seguros e/ou reduções nas coberturas de seguros disponíveis podem ter um impacto significativo nos resultados financeiros do grupo, alterar a estratégia de seguros e aumentar o risco de sofrer perdas não cobertas.

**Aumentos nos custos de mão de obra, que representam uma parcela significativa das nossas despesas operacionais totais, podem afetar diretamente nossas receitas.**

Os custos de mão de obra representam uma porcentagem significativa do custo total de vendas (14,9% em 2023) do grupo e, em alguns momentos da história da nossa operação, sofremos pressão para aumentar os salários e benefícios de nossos funcionários. Um aumento significativo nos custos de mão de obra pode resultar em uma redução significativa nas receitas do grupo.

**O grupo enfrenta riscos reputacionais relacionados ao uso de mídias sociais.**

A LATAM usa frequentemente plataformas de mídia social como ferramenta de marketing. Essas plataformas fornecem à LATAM, assim como aos indivíduos, acesso a um amplo público de consumidores e outras partes interessadas. Comentários negativos sobre a LATAM ou produtos que vende podem ser publicados em plataformas de mídia social e dispositivos similares a qualquer momento e podem prejudicar a reputação ou os negócios da LATAM. Além disso, como as leis, regulamentos e termos de serviço das diferentes plataformas que regem para regular o uso de redes sociais evoluem rapidamente, o descumprimento das leis e regulamentos aplicáveis no uso dessas plataformas e dispositivos pela LATAM, seus funcionários ou terceiros que atuam em nome da LATAM, poderia afetar negativamente o negócio, a situação financeira e os resultados operacionais da LATAM ou resultar em multas ou outras sanções.

## Segurança e riscos operacionais

**O grupo LATAM depende de um número limitado de fornecedores para determinadas peças de aeronaves e motores. Especificamente, voa e depende de aeronaves Airbus e Boeing, e seu negócio poderia ser adversamente afetado se não receber entregas pontuais de aeronaves, se as aeronaves desses fornecedores deixarem de estar disponíveis, ou se o público desenvolver uma percepção negativa das aeronaves usadas em suas operações.**

O grupo depende de um número limitado de fornecedores de aeronaves, motores de aeronaves e várias peças de aeronaves e motores. Portanto, é vulnerável a problemas relacionados com o fornecimento dessas aeronaves, peças e motores, incluindo defeitos de desenho, problemas mecânicos, cumprimento contratual por parte dos fornecedores ou percepção adversa pelo público, o que poderia resultar em necessidades de manutenção não programadas, clientes evitando as aeronaves do grupo ou ações das autoridades aeronáuticas que poderiam impedir a operação das aeronaves. Durante 2023, os principais fornecedores do LATAM Airlines Group foram os fabricantes de aeronaves Airbus e Boeing.

Além da Airbus e Boeing, a LATAM Airlines possui outros fornecedores, principalmente de acessórios, peças de reposição e componentes para aeronaves, como Pratt & Whitney Canada, MTU Maintenance, Rolls-Royce, General Electric Commercial Aviation Services Ltd., General Electric Celma, General Electric Engines Service, CMF International e Honeywell, entre outros.

Em 31 de dezembro de 2023, o Grupo LATAM contava com uma frota total de 256 aeronaves Airbus e 77 Boeing (38 dessas aeronaves são ativos não circulantes classificados como mantidos para venda). Os riscos relacionados à Airbus e Boeing incluem:

- Incapacidade ou impossibilidade de obter aeronaves, peças de reposição ou serviços de suporte relacionados da Airbus ou Boeing no momento oportuno devido à alta demanda, atraso na entrega de aeronaves ou outros fatores;

- Interrupção do serviço da frota como resultado de necessidades de manutenção não programadas ou imprevistas dessas aeronaves;

- Emissão de diretrizes pelas autoridades aeronáuticas chilenas ou por outras autoridades aeronáuticas que restrinjam ou proíbam o uso das aeronaves Airbus ou Boeing ou que exijam inspeções e manutenção que demandem muito tempo;

- Percepção pública adversa de um fabricante como resultado de problemas de segurança, publicidade negativa ou outros problemas, reais ou percebidos, em caso de acidente;

- Atrasos entre o momento em que o grupo percebe a necessidade de uma nova aeronave e o tempo que leva para obter essa aeronave da Airbus e Boeing ou de um terceiro fornecedor;

- Atraso, por qualquer motivo, na conclusão de projetos de melhoria das cabines, o que poderia resultar na indisponibilidade das aeronaves por um período determinado.

A pandemia da COVID-19 e suas repercussões na indústria aeronáutica, juntamente com os subseqüentes problemas na cadeia de suprimentos globais enfrentados pelos fabricantes e distribuidores, causaram uma escassez generalizada de aeronaves e atrasos nas entregas programadas. Portanto, o período de espera para obter novas aeronaves, bem como o tempo decorrido entre um novo pedido e sua entrega, tornou-se mais longo, afetando tanto a Airbus e Boeing quanto a LATAM.

No dia 25 de julho de 2023, a Pratt & Whitney revelou um problema de contaminação por poeira metálica que afetava os motores PW1100 GTF, usados nas aeronaves da família Airbus Neo. A Pratt & Whitney também revelou que havia desenvolvido um plano para desmontar e inspecionar esses motores. Em 31 de dezembro de 2023, o grupo LATAM contava com 31 aeronaves da família Airbus Neo em sua frota (aproximadamente 9% da frota total). O número total de AOG (Aircraft on Ground ou aeronaves em terra) que afetam as operações do grupo LATAM é uma fração desse número e dependerá do

tempo de resposta da inspeção da oficina e da reparação dos motores, bem como do número de ciclos que eles têm. Embora o impacto total dessas interrupções operacionais devido à escassez de motores da Pratt & Whitney ainda não seja conhecido, a potencial redução do tráfego aéreo poderia ter um efeito adverso nos negócios do grupo, nos resultados de suas operações e em sua situação financeira. O negócio do grupo também poderia ser afetado negativamente se os passageiros evitassem voar em suas aeronaves devido a uma percepção adversa sobre sua fabricação, seja por questões de segurança ou outros problemas, reais ou percebidos, ou em caso de acidente com essas aeronaves ou seus motores.

A ocorrência de um ou mais dos fatores mencionados poderia restringir a capacidade do grupo de usar essas aeronaves para gerar receita, responder a um aumento na demanda ou de outra forma limitar suas operações e afetar negativamente seus negócios.

**Problemas com sistemas de controle de tráfego aéreo ou outras falhas técnicas podem interromper as operações e ter um efeito adverso material nos negócios do grupo LATAM.**

As operações, incluindo a capacidade de atender ao cliente, dependem do funcionamento eficaz de equipamentos, incluindo aeronaves, sistemas de manutenção e sistemas de reservas. As operações também dependem do funcionamento eficaz dos sistemas de controle de tráfego aéreo nacional e internacional e da infraestrutura de controle de tráfego aéreo pelas autoridades competentes nos mercados onde o grupo opera.

Falhas de equipamentos, falta de pessoal, problemas de controle de tráfego aéreo e outros fatores que possam interromper as operações podem afetar negativamente os resultados financeiros do grupo, bem como sua reputação.

Perdas e responsabilidades em caso de acidente de uma ou mais aeronaves podem afetar materialmente o negócio.

O grupo está exposto a possíveis perdas catastróficas em caso

de acidente aéreo, incidente terrorista ou qualquer outro evento semelhante. Não é possível garantir que em resultado de um acidente ou incidente grave com uma aeronave:

- Não precisaremos aumentar a nossa cobertura de seguro;
- As taxas de seguro do grupo não aumentarão significativamente;
- A cobertura do seguro cubra a totalidade da responsabilidade do grupo; ou
- O grupo não seja obrigado a suportar perdas significativas.

As reivindicações substanciais resultantes de um acidente ou incidente grave que excedam a cobertura de seguro correspondente do grupo podem ter um efeito material adverso em nossos negócios, situação financeira e resultados operacionais.

Em 18 de novembro de 2022, a LATAM Airlines Peru informou que, durante a decolagem do voo LA 2213 no Aeroporto Internacional Jorge Chávez, em Lima, um caminhão de bombeiros entrou na pista enquanto realizava um simulacro de emergência e colidiu com sua aeronave. Posteriormente, as autoridades confirmaram a morte de três bombeiros que estavam no caminhão de bombeiros que colidiu com o avião. Não houve mortes entre os 102 passageiros e 6 membros da tripulação da aeronave. Segundo o relatório final da Comissão de Investigação de Acidentes de Aviação (CIAA) emitido em setembro de 2023, essa cadeia de eventos foi originada pelo inadequado planejamento e coordenação do gestor aeroportuário, bem como pela não utilização da comunicação e fraseologia normalizada da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI). Os danos sofridos pela aeronave neste incidente foram cobertos pelas apólices de seguro da LATAM.

**Problemas técnicos e operacionais prolongados com a infraestrutura aeroportuária nas cidades onde o grupo tem uma presença importante podem ter um efeito adverso material em suas operações.**

As operações e estratégia de crescimento do grupo dependem das instalações e infraestruturas de aeroportos-chave, como

o Aeroporto Internacional de Santiago, os aeroportos internacionais de Guarulhos e Congonhas em São Paulo, o Aeroporto Internacional de Brasília, o Aeroporto Internacional El Dorado em Bogotá e o Aeroporto Internacional Jorge Chávez em Lima.

O Aeroporto Internacional de Santiago inaugurou sua nova Terminal Internacional, chamada de Terminal 2, no final de fevereiro de 2022. A nova terminal reduziu em 50% os balcões de check-in assistidos, o que representa um desafio para as companhias aéreas, pois as obriga a implementar modelos de autoatendimento. Além disso, a Terminal 1 está passando por uma remodelação do terminal nacional, que está ocorrendo em duas fases (leste e oeste). Durante a fase inicial, a LATAM manteve e concentrou efetivamente suas operações no setor leste, utilizando as instalações existentes. No entanto, em agosto de 2024, a concessionária começará a segunda fase da remodelação e toda a operação do terminal nacional será transferido para o setor oeste, o que resultará em um impacto significativo no uso das instalações pela LATAM. A conclusão desta fase e de todo o projeto de remodelação está prevista para agosto de 2025.

Além disso, devido às concessões aeroportuárias anteriores concedidas pelo governo chileno em 2019, atualmente há dois aeroportos em construção no Chile: o Aeroporto Internacional Diego Aracena em Iquique e o Aeroporto Internacional Chacalluta em Arica, ambos em fase de ampliação de terminais e plataformas. Está previsto que estas obras concluam no primeiro semestre de 2024 e implicam um risco de efeitos adversos para as operações dos aeroportos. Além disso, há outras três novas concessões no Chile que planejam iniciar a construção de terminais durante 2024 e 2026: Aeroporto de Balmaceda, Aeroporto de Calama, Aeroporto Internacional La Florida e Aeroporto Internacional Presidente Carlos Ibáñez del Campo.

No Peru, o Aeroporto Internacional Jorge Chávez em Lima tem capacidade de crescimento limitada pelo lado aéreo (incluindo pista e plataforma, bem como espaços de estacionamento) e enfrenta desafios relacionados à infraestrutura interna do ae-

roporto, que está excessivamente saturada. O concessionário do aeroporto atualmente está construindo uma segunda pista e uma nova terminal que estarão concluídas até o final de 2024.

Qualquer atraso ou limitação devido às obras em curso pode ter um efeito adverso nas operações do grupo, limitar sua capacidade de crescimento e afetar sua competitividade no país e na região.

Por outro lado, os aeroportos de Jaén e Jauja, no Peru, têm enfrentado problemas significativos de infraestrutura nas pistas, resultando em graves problemas operacionais e cancelamentos de voos. Em 2023, foi solicitada a intervenção urgente do governo peruano para atender a essas necessidades e corrigir esses problemas, a fim de garantir o funcionamento eficiente e seguro das operações aéreas.

Os aeroportos brasileiros, como os aeroportos internacionais de Brasília e São Paulo (Guarulhos), têm limitado o número de slots de decolagem e pouso por dia devido a limitações em suas infraestruturas. Qualquer condição que impeça ou atrase o acesso do grupo aos aeroportos ou rotas vitais para sua estratégia ou sua capacidade de manter seus slots existentes e obter slots adicionais pode afetar adversamente suas operações.

Em 2022, sob o programa de concessões aeroportuárias do governo estadual no Brasil (o "Programa de Concessões"), foram concedidos 15 aeroportos no Brasil sob novas concessões; 8 desses aeroportos são operados pela LATAM, incluindo o Aeroporto de Congonhas, localizado no centro de São Paulo. O Programa de Concessões permite grandes investimentos em infraestrutura, mas envolve um alto volume de obras que devem ser realizadas simultaneamente. Nos próximos 5 anos, 29 dos 55 aeroportos operados pela LATAM no Brasil passarão por obras de melhoria de infraestrutura, o que pode gerar restrições temporárias e afetar nossas receitas.

Em 2023, após dois anos de atraso devido à pandemia da COVID-19, o GRU Airport, concessionária do Aeroporto de

Guarulhos, iniciou a última fase das obras de expansão de infraestrutura, que incluem a construção de uma nova saída rápida na pista principal e uma nova pista de táxi. Além disso, está prevista a construção de uma nova ponte de embarque e a expansão da plataforma, com conclusão prevista para 2025. Esses avanços facilitarão o aumento das operações no aeroporto mais movimentado do país.

Embora a LATAM esteja coordenando e apoiando de perto os concessionários dos aeroportos, qualquer atraso na conclusão das obras de remodelação ou expansão em curso de qualquer um dos aeroportos mencionados anteriormente afetaria adversamente suas operações.

**O negócio do grupo pode ser afetado negativamente por uma recessão no setor aéreo causada por eventos exógenos que afetem o comportamento dos viajantes ou aumentem os custos, como: surtos de doenças, condições climáticas e catástrofes naturais, guerras ou atos terroristas.**

A demanda pelo transporte aéreo pode ser impactada por eventos exógenos, como epidemias (como Ebola e Zika) e pandemias (como a pandemia da COVID-19), ataques terroristas, guerras ou instabilidade política e social. Aumento de tensões geopolíticas e hostilidades relacionadas ao conflito na Ucrânia e no Oriente Médio, bem como sanções comerciais e econômicas impostas relacionadas a esses eventos, têm afetado e podem afetar significativamente os preços e a demanda global de petróleo, causar turbulências no sistema financeiro global e impactar negativamente as viagens aéreas. Situações como essas podem ter um impacto material no negócio, na situação financeira e nos resultados das operações do grupo.

Após um ataque terrorista perpetrado pelo Hamas na Faixa de Gaza em 7 de outubro de 2023, Israel declarou guerra ao Hamas e a outras organizações terroristas de Gaza. O conflito militar continua e sua duração e resultado são altamente imprevisíveis. O conflito em Israel e qualquer futuro ataque terrorista ou ameaça de ataque, envolvendo ou não aeronaves comerciais, qualquer aumento nas hostilidades relacionadas a

retaliações contra organizações terroristas ou de outro tipo e qualquer impacto econômico relacionado podem causar uma diminuição no tráfego de passageiros e afetar material e negativamente o negócio, a situação financeira e os resultados das operações.

A receita das companhias aéreas depende do número de passageiros transportados, da tarifa paga por cada passageiro e de fatores de serviço, como os horários de partida e chegada dos voos. Durante períodos de neblina, gelo, baixas temperaturas, tempestades ou outras condições meteorológicas adversas ou catástrofes naturais fora de controle, alguns ou todos os voos do grupo podem ser cancelados ou significativamente atrasados, afetando e perturbando suas operações e reduzindo a rentabilidade. Por exemplo, em 2022, uma aeronave da LATAM sofreu danos graves ao atravessar uma tempestade na aproximação ao Aeroporto de Assunção (Paraguai) e teve que realizar um pouso de emergência. O aumento da frequência, severidade ou duração de tempestades, furacões, tufões, inundações ou outros fenômenos meteorológicos graves, incluindo aqueles devido a mudanças no clima global e ao aumento da temperatura do planeta, poderia causar um aumento em atrasos e cancelamentos, lesões relacionadas à turbulência e consumo de combustível para evitar essas condições meteorológicas, todos os quais poderiam resultar em perdas de receita e aumento de custos. Por exemplo, em outubro de 2023, ocorreram importantes atrasos e cancelamentos devido a condições meteorológicas severas no Aeroporto de Guarulhos (Brasil). Da mesma forma, em fevereiro de 2024, os incêndios florestais no Chile que afetaram a Região de Valparaíso e La Araucanía impactaram as operações da LATAM nos Aeroportos Internacional Arturo Merino Benítez e Internacional La Araucanía, respectivamente, atrasando voos e aumentando os custos operacionais derivados de certas medidas de flexibilidade comercial concedidas aos passageiros afetados pelos incêndios.

Da mesma forma, os preços e fornecimentos de combustível, que constituem um custo importante para o grupo, podem aumentar como consequência de qualquer futuro ataque terrorista, aumento generalizado de hostilidades ou redução da

produção de combustível, voluntária ou não, por parte dos países produtores de petróleo. Tais aumentos podem se traduzir tanto em aumento nos preços das passagens aéreas quanto em redução da demanda por viagens aéreas em geral, o que poderia ter um efeito adverso sobre a receita e os resultados operacionais do grupo.

**As repercussões de uma pandemia e os esforços para mitigar a propagação de um vírus podem afetar adversamente o negócio, as operações e os resultados financeiros do grupo.**

Uma pandemia, como a da COVID-19 e suas variantes, pode afetar negativamente as condições econômicas globais, perturbar as cadeias de suprimentos e afetar negativamente as operações de fabricação de aeronaves, bem como reduzir a disponibilidade de peças de reposição para aeronaves.

Existe a possibilidade de mudanças no comportamento dos consumidores a médio e longo prazo como resultado de uma pandemia e suas variantes que podem gerar impactos financeiros adversos para a LATAM. A pandemia da COVID-19 e o conseqüente receio de surtos generalizados de doenças contagiosas reduziram substancialmente a demanda e a disponibilidade de viagens aéreas em todo o mundo, afetando materialmente o negócio do grupo, suas operações e resultados financeiros.

No final de 2023, nossas operações nos mercados nacionais haviam se recuperado completamente, enquanto espera-se que o segmento internacional se recupere durante o primeiro trimestre de 2024. O segmento corporativo da LATAM está perto de alcançar os níveis de RPK pré-pandemia. No entanto, o grupo não pode garantir que uma nova pandemia ou qualquer uma de suas variantes não afetará o negócio no futuro.

**Interrupções ou lacunas de segurança nos sistemas ou infraestrutura tecnológica de informação podem interferir nas operações, comprometer as informações de passageiros ou funcionários e expor o grupo a responsabilidades, o que poderia ter um efeito adverso em seu negócio e reputação.**

Um erro tecnológico interno grave, uma falha ou incidente de cibersegurança que afete os sistemas hospedados internamente nos data centers do grupo, externamente em localizações de terceiros ou fornecedores na nuvem ou uma interrupção em grande escala na infraestrutura tecnológica da qual dependemos, como energia, telecomunicações ou Internet, podem interromper a rede tecnológica com um impacto potencial em nossas operações. Os sistemas tecnológicos e os dados relacionados a eles também podem ser vulneráveis a diversas fontes de interrupção, como catástrofes naturais, ataques terroristas, falhas em telecomunicações, vírus de computador, ataques cibernéticos, falhas de segurança na cadeia de suprimentos (fornecedores) e outros problemas de segurança. Esses sistemas incluem o sistema de reserva de passagens aéreas, sistema de operações de voo, sistemas de telecomunicações, website, aplicativos de autoatendimento para clientes ("apps"), sistemas de manutenção, quiosques de check-in, sistemas de entretenimento a bordo e data centers do grupo.

Além disso, no contexto do crescimento da tecnologia de Inteligência Artificial (IA) generativa, os sistemas de IA generativa têm o potencial de criar conteúdos enganosos ou prejudiciais, como *deepfakes* ou notícias falsas, o que leva à desinformação e manipulação. O uso indevido ou mal-intencionado da IA generativa poderia representar uma ameaça para nossas operações e reputação.

Além disso, como parte das operações comerciais normais, o grupo coleta e armazena dados sensíveis, incluindo informações pessoais de seus clientes e funcionários e informações de seus parceiros comerciais. O funcionamento seguro das redes e sistemas nos quais essas informações são armazenadas, processadas e mantidas é fundamental para as operações e estratégia comercial do grupo. Partes não autorizadas podem tentar acessar os sistemas ou informações por meio de fraude, engano ou incidentes de cibersegurança. O hardware ou software que o grupo desenvolve ou adquire pode conter defeitos que poderiam comprometer inesperadamente a segurança das informações. A comprometimento de seus sistemas tecnológicos, resultando na perda, divulgação, apropriação indevida ou

acesso às informações de clientes, funcionários ou parceiros comerciais, poderia resultar em ações judiciais, responsabilidade ou sanções regulatórias sob as leis que protegem a privacidade das informações pessoais, interrupção de suas operações e dano à sua reputação, todos os quais poderiam afetar adversamente seus negócios.

Até o momento, o grupo não sofreu nenhum incidente importante relacionado à cibersegurança ou seus sistemas de informação. Qualquer incidente desse tipo poderia prejudicar sua reputação e exigir gastos significativos para remediar a situação, o que poderia ter um efeito adverso importante nos negócios e nos resultados de suas operações. Além disso, não há garantia de que os esforços para prevenir esses incidentes evitarão danos ao negócio.

**Riscos relacionados ao setor aéreo e aos países em que o grupo LATAM opera**

**Dado que os resultados dependem muito das condições econômicas dos países em que o grupo opera, condições econômicas negativas nesses países podem afetar adversamente a atividade e os resultados das operações do grupo e fazer com que o preço de mercado de suas ações ordinárias e ADS diminua.**

A demanda por passageiros e carga é muito cíclica e depende muito do crescimento econômico global e local, das expectativas econômicas e das variações nas taxas de câmbio, entre outros fatores. A ocorrência de eventos semelhantes no futuro poderia afetar adversamente o negócio. O grupo planeja continuar expandindo suas operações na América Latina, portanto, seus resultados continuarão dependendo muito das condições econômicas da região.

Historicamente, os países latino-americanos têm experimentado instabilidade econômica, incluindo períodos desiguais de crescimento econômico, bem como importantes desacelerações (por exemplo, períodos de grave recessão econômica, depreciação - da moeda, alta inflação e instabilidade política). O

negócio do grupo foi afetado negativamente por esses fatores e pelas condições recessivas da economia mundial, que incluem um crescimento econômico fraco no Chile, recessões no Brasil e Argentina e desempenho econômico fraco em determinados países de mercados emergentes onde o grupo opera.

As altas taxas de juros, a inflação (em alguns casos, substancial e prolongada) e as taxas de desemprego geralmente caracterizam cada economia. Como os produtos agrícolas, minerais e metais representam uma parcela significativa das exportações de muitos países latino-americanos, as economias desses países são especialmente sensíveis às flutuações nos preços das commodities. Os investimentos na região também podem estar sujeitos a riscos cambiais, como restrições à entrada e saída de dinheiro do país, extrema volatilidade em relação ao dólar americano e desvalorização.

Consequentemente, o negócio do grupo, sua situação financeira e os resultados de suas operações podem ser negativamente afetados por mudanças nas políticas ou regulamentos governamentais na América Latina, incluindo fatores como taxas de câmbio e políticas de controle cambial, controle de inflação, controle de preços, proteção ao consumidor, direitos e restrições de importação, liquidez dos mercados nacionais de capital e crédito, racionamento de eletricidade, políticas fiscais, incluindo aumentos de impostos e reivindicações fiscais retroativas, e outros eventos políticos, diplomáticos, sociais e econômicos que afetam ou possam afetar os países onde o grupo opera.

De acordo com a S&P, em 31 de janeiro de 2024, as classificações de longo prazo em moeda local dos países onde o grupo LATAM opera na América do Sul são as seguintes: Equador B-, Peru BBB+, Colômbia BBB- e Chile A+, todas com perspectiva negativa, enquanto o Brasil tem uma classificação de BB com perspectiva estável. Por outro lado, as classificações de longo prazo em moeda estrangeira desses países são: Equador B-, Peru BBB, Colômbia BBB+ e Chile A, todas com perspectiva negativa, enquanto o Brasil tem uma classificação de BB com perspectiva estável.

A LATAM não pode garantir que algum país não experimentará eventos adversos semelhantes no futuro ou que a administração atual ou qualquer administração futura manterá políticas econômicas favoráveis às empresas e de mercado aberto ou políticas que estimulem o crescimento econômico e a estabilidade social.

**Os governos latino-americanos têm exercido e continuam a exercer uma influência significativa sobre suas economias.**

Os governos da América Latina frequentemente intervêm em suas economias respectivas e, às vezes, introduzem mudanças significativas na política e regulamentação. As ações governamentais frequentemente envolvem nacionalizações e expropriações, controles de preços, desvalorizações monetárias, aumentos obrigatórios de salários e benefícios aos empregados, controles de capital e limitações às importações. A atividade, situação financeira e resultados das operações do grupo podem ser negativamente afetados por mudanças nas políticas ou regulamentos governamentais, incluindo taxas de câmbio e políticas de controle cambial, controle de inflação, controle de preços, proteção ao consumidor, direitos e restrições de importação, liquidez dos mercados nacionais de capital e crédito, racionamento de eletricidade, políticas fiscais (incluindo aumentos de impostos e supervisão fiscal retroativa). Por exemplo, as medidas do governo brasileiro para controlar a inflação e implementar outras políticas envolveram controles salariais e de preços, a desvalorização do real, restrições a remessas e a intervenção do Banco Central para afetar as taxas de juros de referência.

No futuro, o nível de intervenção dos governos latino-americanos pode continuar ou aumentar. O grupo não pode garantir que essas ou outras medidas não terão um efeito adverso material na economia de cada país respectivo e, conseqüentemente, não afetarão negativamente nosso negócio, nossa situação financeira e os resultados de nossas operações.

**A instabilidade política e os distúrbios sociais na América Latina podem afetar negativamente o negócio.**

A LATAM opera principalmente na América Latina e, portanto, está sujeita a toda a gama de riscos associados às nossas operações nesta região. Esses riscos podem incluir condições políticas ou sociais instáveis, falta de sistemas jurídicos bem estabelecidos ou confiáveis, controles cambiais e outras limitações à nossa capacidade de repatriar lucros, bem como requisitos legais e regulatórios em constante mudança.

Embora as condições políticas e sociais possam diferir significativamente de um país para outro, eventos em qualquer um dos mercados-chave do grupo podem afetar negativamente o negócio, as condições financeiras ou os resultados das operações.

Por exemplo, em julho de 2017, o ex-presidente brasileiro Luiz Inácio Lula da Silva foi condenado por corrupção e lavagem de dinheiro por um tribunal federal do estado do Paraná no contexto da "Operação Lava Jato". No entanto, o Supremo Tribunal Federal do Brasil anulou a condenação e restaurou seus direitos políticos. O ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva concorreu nas eleições presidenciais de outubro de 2022 e derrotou por uma pequena margem o então presidente Bolsonaro. O ex-presidente Bolsonaro contestou os resultados das eleições, o que desencadeou protestos em todo o país. Luiz Inácio Lula da Silva foi empossado presidente em janeiro de 2023. O grupo não pode prever quais políticas o presidente Luiz Inácio Lula da Silva pode adotar ou alterar durante seu mandato, nem o efeito que tais políticas podem ter em nosso negócio e na economia brasileira.

No Peru, em 7 de dezembro de 2022, o presidente Pedro Castillo anunciou a dissolução do Congresso e convocou novas eleições imediatamente, desencadeando uma tentativa de golpe de Estado.

Posteriormente, ele foi destituído e preso. No mesmo dia, a vice-presidente Dina Boluarte assumiu a presidência do Peru, para cumprir o mandato presidencial restante até 2026. Dina Boluarte é a sexta presidente que o Peru teve desde 2018. Nenhum de seus cinco predecessores no cargo conseguiu

completar o mandato de cinco anos estabelecido pela Constituição, e vários ex-presidentes estão presos ou enfrentando processos judiciais..

Em outubro de 2019, o Chile enfrentou importantes protestos associados às condições econômicas, o que levou à declaração de estado de emergência em várias cidades importantes. Os protestos no Chile começaram devido a críticas à desigualdade social, falta de educação de qualidade, fragilidade das pensões, aumento de preços e salário mínimo baixo. Se os distúrbios sociais no Chile se intensificarem novamente, eles poderiam causar atrasos operacionais ou afetar adversamente a capacidade do grupo de operar no Chile.

Além disso, no Congresso chileno, estão sendo debatidas iniciativas para abordar as preocupações dos manifestantes. Essas iniciativas incluem reformas trabalhistas, fiscais e previdenciárias, entre outras. Em 25 de outubro de 2020, o Chile aprovou amplamente um referendo para reformar a Constituição por meio de uma convenção constitucional. As eleições para escolher os 155 membros da convenção constitucional ocorreram nos dias 15 e 16 de maio de 2021. Em 4 de julho de 2021, a convenção constitucional foi convocada por um período de nove meses, com a possibilidade de uma única prorrogação de três meses, para apresentar uma nova constituição. A proposta de constituição foi finalizada em 4 de julho de 2022. Em 4 de setembro de 2022, um referendo foi realizado no qual a constituição proposta foi rejeitada por uma margem de 62% a 38% dos votantes. Em 12 de dezembro de 2022, os legisladores chilenos anunciaram que haviam concordado com um documento intitulado "Acordo pelo Chile". Este documento marcou o estabelecimento de um novo consenso e serviu de base para a redação do novo projeto de constituição. A segunda proposta de constituição foi finalizada em 30 de outubro de 2023. Em 17 de dezembro de 2023, um referendo foi realizado no qual a constituição proposta foi rejeitada por uma margem de 55% a 45% dos votantes.

O Chile realizou eleições presidenciais em dezembro de 2021, com uma ampla vitória do esquerdista Gabriel Boric. Gabriel

Boric assumiu o cargo de presidente em março de 2022. O grupo não pode garantir que as recentes mudanças na administração chilena, sua constituição ou qualquer distúrbio civil futuro não afetarão adversamente seus negócios, seus resultados operacionais ou sua situação financeira no Chile.

No Equador, Guillermo Lasso foi eleito presidente em 2021, para o período 2021-2025. Em 16 de maio de 2023, após a exposição midiática do "Caso Encontro", que revelou as conexões entre o governo de Lasso e certos membros da máfia albanesa, a Assembleia Nacional iniciou um processo de impeachment contra o presidente Lasso por desvio de fundos. No entanto, no dia seguinte, Guillermo Lasso promulgou um decreto executivo (Decreto Executivo 741), que ordenava a dissolução da Assembleia Nacional e convocava eleições presidenciais e legislativas extraordinárias para completar o mandato. Em 15 de outubro de 2023, Daniel Noboa foi eleito presidente interino da República do Equador por um período de 18 meses. Aos trinta e cinco anos de idade, tornou-se o presidente mais jovem eleito por voto popular na história do país e o segundo presidente mais jovem da história do país.

Em 7 de janeiro de 2024, Adolfo Macías, líder de um importante cartel de drogas no Equador, fugiu da prisão. Esse evento revelou fortes ligações entre as gangues que controlam as prisões do país e funcionários do governo, desencadeando uma série de distúrbios e ataques violentos em todo o país, incluindo saques, incêndios de veículos, tiroteios, explosões e sequestros de policiais e civis. Em consequência, em 8 de janeiro de 2024, o presidente Daniel Noboa declarou estado de emergência de 60 dias na tentativa de controlar a violência das gangues, com o apoio do exército.

Em 7 de agosto de 2022, Gustavo Petro, candidato do partido de esquerda "Pacto Histórico", foi eleito presidente da Colômbia. Embora ao longo da história os governos eleitos (e o Congresso colombiano) tenham seguido políticas econômicas de livre mercado, com pouca intervenção econômica, o grupo não pode prever se as políticas que a administração poderia adotar teriam um impacto negativo na economia colombiana ou em seus negócios e desempenho financeiro. Além disso,

em 29 de outubro de 2023, foram realizadas eleições regionais para escolher os governadores dos 32 departamentos da Colômbia, bem como os prefeitos e membros dos Conselhos Administrativos Locais do território nacional.

Em 19 de novembro de 2023, Javier Milei foi eleito presidente da República Argentina por um período de quatro anos. Javier Milei é um político e economista de direita que propôs uma revisão abrangente das políticas fiscais e estruturais do país (incluindo a dolarização da economia, a privatização de empresas estatais, a eliminação dos subsídios aos serviços públicos e o fechamento do Banco Central da República Argentina). No entanto, o grupo não pode prever se tais políticas serão implementadas e em que medida, nem se suas operações ou o arcabouço legal sob o qual opera poderiam ser afetados.

Embora as condições na América Latina variem de país para país, as reações de nossos clientes aos eventos na América Latina em geral podem resultar em uma redução no tráfego de passageiros, o que poderia afetar adversamente a situação financeira e os resultados das operações do grupo.

**Dado que o negócio depende muito de terceiros fornecedores de serviços, se estes não se saírem conforme o esperado ou se o relacionamento do grupo com eles for interrompido ou a prestação de seus serviços for interrompida, pode haver um efeito adverso na situação financeira e nos resultados das operações do grupo.**

O grupo contratou um número significativo de fornecedores de serviços externos para realizar diversas funções que são parte integrante de seu negócio, incluindo operações regionais, operação de centros de atendimento ao cliente, distribuição e venda de inventário de assentos de companhias aéreas, fornecimento de infraestrutura e serviços tecnológicos, execução de processos empresariais como compras e gestão de tesouraria, prestação de serviços de manutenção e reparo de aeronaves, catering, serviços em terra, fornecimento de vários serviços públicos e operações de reabastecimento de aeronaves, entre outros serviços vitais. O grupo não controla diretamente

esses fornecedores de serviços externos, embora tenha acordos com muitos deles que definem o desempenho esperado do serviço. No entanto, qualquer um desses fornecedores de serviços terceirizados pode falhar materialmente em seus compromissos de prestação de serviços, sofrer interrupções em seus sistemas que poderiam afetar seus serviços ou rescindir os acordos com esses fornecedores. Por exemplo, as reservas de voos feitas por clientes e/ou agências de viagens através dos Sistemas de Distribuição Global (GDS, na sigla em inglês) de terceiros podem ser negativamente afetadas por interrupções em nossas relações comerciais com os operadores de GDS ou por problemas nas operações dos GDS. Tais interrupções, incluindo a impossibilidade de concordar com condições contratuais aceitáveis quando os contratos expiram ou estão sujeitos a renegociação, podem resultar em informações de voo limitadas ou indisponíveis para visualização, aumentar significativamente as tarifas tanto para nós quanto para os usuários dos GDS e prejudicar os relacionamentos do grupo com clientes e agências de viagens.

A partir de 1º de maio de 2023, a LATAM lançou um novo canal de distribuição chamado "Nova Capacidade de Distribuição" (NDC) pela LATAM, que segue a linguagem padronizada modernizada (baseada em XML) da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA) para transmitir dados. Este canal de distribuição é uma alternativa para agências de viagens de todas as regiões onde o grupo opera acessar nossos conteúdos e poder comprar, reservar e gerenciar suas compras. Embora esse canal de distribuição minimize os riscos de interrupção de serviços e reduza a dependência da tecnologia de GDS, o grupo não pode garantir que o NDC pela LATAM funcione sem interrupções que possam afetar suas operações.

O não cumprimento de suas obrigações de serviço por qualquer um de seus fornecedores de serviços externos ou outras interrupções nos serviços, incluindo os do NDC pela LATAM, podem reduzir a receita do grupo, aumentar seus custos ou impedir a operação de voos e a prestação de outros serviços aos clientes. Além disso, os resultados financeiros do grupo e sua reputação podem ser seriamente prejudicados se os

clientes considerarem que seus serviços não são confiáveis ou satisfatórios.

**Os resultados financeiros do grupo estão expostos a flutuações cambiais.**

O grupo elabora e apresenta suas demonstrações financeiras consolidadas em dólares americanos. A LATAM e suas subsidiárias operam em vários países e enfrentam o risco de variação das taxas de câmbio das moedas em relação ao dólar americano ou entre as moedas desses diferentes países. As variações nas taxas de câmbio entre o dólar americano e as moedas dos países onde o grupo opera podem ter um efeito negativo nos negócios, na situação financeira e nos resultados das operações.

Se o valor do real brasileiro, do peso chileno ou de outras moedas nas quais os rendimentos são denominados diminuir em relação ao dólar americano, os resultados das operações e a situação financeira do grupo serão afetados. A taxa de câmbio do peso chileno, do real brasileiro e de outras moedas em relação ao dólar americano pode flutuar significativamente no futuro.

Mudanças nas políticas econômicas do Chile, Brasil e de outros governos que afetam as taxas de câmbio também podem ter um efeito adverso sobre os negócios, a situação financeira, os resultados das operações e o desempenho para os acionistas de ações ordinárias ou ADS. Portanto, o grupo gerencia ativamente o risco de câmbio real brasileiro/dólar americano (R\$/US\$) mediante a celebração de contratos de derivativos de moedas e realização de operações internas para obter cobertura natural.

**Riscos ambientais e regulatórios**

**As operações estão sujeitas a regulamentos ambientais locais, nacionais e internacionais; os custos de conformidade com os regulamentos aplicáveis, ou as consequências de seu descumprimento, podem afetar negativamente os resultados,**

**o negócio ou a reputação do grupo.**

As operações da LATAM são impactadas pela regulamentação ambiental em nível local, nacional e internacional. Essas normas referem-se, entre outras coisas, às emissões atmosféricas, disposição de resíduos sólidos e efluentes líquidos, ruído de aeronaves e outras atividades relacionadas ao negócio. Os resultados operacionais e financeiros futuros podem variar como resultado dessas regulamentações. O cumprimento dessas normas e de outras novas ou existentes que possam nos ser aplicáveis no futuro pode aumentar nossos custos base e afetar negativamente nossos resultados operacionais e financeiros. Além disso, o descumprimento dessas normas pode afetar negativamente de várias maneiras, incluindo efeitos adversos sobre a reputação do grupo.

Em 2016, a OACI adotou uma resolução que criou o Sistema de Compensação e Redução de Emissões de Carbono para a Aviação Internacional (CORSIA, em inglês), que estabelece um quadro para uma medida global baseada no mercado para estabilizar as emissões de dióxido de carbono (CO2) na aviação civil internacional (ou seja, voos civis que saem de um país e chegam a outro). O CORSIA será implementado por fases, começando com a participação dos Estados membros da OACI de forma voluntária durante uma fase piloto (de 2021 a 2023), seguida por uma primeira fase (de 2024 a 2026) e uma segunda fase (a partir de 2027). Atualmente, o CORSIA está focado na definição de normas de monitoramento, relatório e verificação das emissões das operadoras aéreas, bem como na definição de medidas para compensar as emissões de CO2 após 2020. Para cumprir essa estratégia, o grupo desenvolveu estratégias de sustentabilidade focadas nas mudanças climáticas

e adotou diversas medidas, como a parceria com a fundação Cataruben na Colômbia, com o objetivo de compensar CO2 por meio da redução do desmatamento e da adoção de práticas agrícolas sustentáveis, entre outras, contribuindo assim para melhorar a qualidade de vida das comunidades e proteger a biodiversidade. Além disso, o grupo tem outras iniciativas em andamento, como a promoção do Combustível de Aviação

Sustentável (SAF, em inglês) com os governos locais e o programa de combustível magro que busca melhorar a eficiência do combustível. Além disso, estruturas como o Sistema de Comércio de Emissões, tanto na UE quanto no Reino Unido (“EU-ETS” e “UK-ETS”, respectivamente), são regulamentos relacionados ao mercado europeu, onde as companhias aéreas têm uma quantidade pré-definida de emissões de CO2 para cada ano, que são gradualmente reduzidas ao longo do tempo, semelhante a um sistema de “cap and trade”. As companhias aéreas devem relatar e verificar as emissões relacionadas a esse esquema e entregar os créditos atribuídos a tempo para cumprir as regulamentações. Se as operações excederem as emissões máximas atribuídas, as companhias aéreas devem adquirir mais no mercado ou pagar a taxa correspondente à autoridade.

A proliferação de regulamentos e impostos nacionais sobre emissões de CO2 nos países onde o grupo opera voos domésticos, incluindo os regulamentos ambientais enfrentados pela indústria aérea na Colômbia, onde foram incluídos limites aos programas de compensação na nova Reforma Tributária de 2022, também podem afetar o custo das operações e as margens do grupo.

#### **O negócio pode ser adversamente afetado pelas consequências das mudanças climáticas.**

Existem riscos regulatórios associados à gestão das mudanças climáticas a curto e médio prazo, pois, no esforço dos diferentes países para contribuir para a luta contra as mudanças climáticas, há uma tendência de impor instrumentos econômicos como impostos sobre carbono ou sistemas de comércio de emissões que visam regular as emissões das diferentes indústrias, incluindo a aeronáutica.

Esses mecanismos visam desencorajar o consumo de combustíveis fósseis, impondo um custo adicional. No entanto, no caso da indústria aeronáutica, especialmente na região da América do Sul, não existe um substituto viável de combustível que permita à indústria migrar para outros tipos de combus-

tíveis. Os riscos relacionados apresentam uma oportunidade para trabalhar em conjunto com os governos relevantes para implementar políticas públicas que permitam avançar na produção de combustíveis sustentáveis para aviação na região, promovendo assim a afastamento dos combustíveis fósseis e criando políticas e instrumentos relevantes para indústrias como a aeronáutica, que atualmente não possui um substituto de combustível disponível na América do Sul.

A longo prazo, existem riscos físicos associados às mudanças climáticas, incluindo o risco de uma maior intensidade de fenômenos meteorológicos, como tempestades, tornados, furacões, inundações e outros, que por sua vez podem representar um risco para as infraestruturas (destinos, aeroportos) e as comunidades. Como resultado, pode ser necessário modificar rotas e destinos, o que por sua vez poderia afetar o negócio e os resultados das operações do grupo.

#### **O negócio está altamente regulamentado e mudanças no ambiente regulatório dos diferentes países podem afetar negativamente o negócio e os resultados das operações do grupo.**

O negócio do grupo é altamente regulamentado e depende substancialmente do ambiente regulatório dos países onde o grupo opera ou pretende operar. Por exemplo, os controles de preços sobre as tarifas podem limitar nossa capacidade de aplicar efetivamente técnicas de maximização de lucros por segmentação de clientes (“gestão de receita de passageiros”) e ajustar os preços para refletir as pressões dos custos. Os altos níveis de regulamentação governamental podem limitar o escopo das operações e os planos de crescimento do grupo. A possível incapacidade das autoridades de aviação em manter as autorizações governamentais necessárias, ou o descumprimento da regulamentação aplicável, poderia afetar adversamente o negócio e os resultados das operações do grupo.

O negócio do grupo, sua situação financeira e os resultados de suas operações, bem como o preço das ações ordinárias e dos ADS, podem ser afetados negativamente por mudanças na política ou regulamentação em nível federal, estadual ou

municipal nos países onde opera, que envolvam ou afetem fatores como:

- Taxas de juros;
- Flutuações cambiais;
- Políticas monetárias;
- Inflação;
- Liquidez dos mercados de capitais e de crédito;
- Políticas fiscais e previdenciárias;
- Regulamentação trabalhista;
- Escassez e racionamento de energia e água; e
- Outros eventos políticos, sociais e econômicos em, ou que afetem, Brasil, Chile, Peru e Estados Unidos, entre outros.

Por exemplo, o governo federal brasileiro frequentemente intervém na economia nacional e faz mudanças drásticas na política e regulamentação para controlar a inflação e afetar outras políticas e regulamentações. Isso obrigou o governo federal a aumentar as taxas de juros, modificar impostos e políticas previdenciárias, aplicar controles de preços, controles cambiais e de remessas, desvalorizações, controles de capital e limites às importações.

A incerteza sobre se o governo federal brasileiro implementará mudanças na política ou regulamentação que afetem esses ou outros fatores pode contribuir para a incerteza econômica no Brasil e para uma maior volatilidade nos mercados de ações brasileiros e nos valores emitidos no exterior por empresas brasileiras. Esses e outros eventos na economia e políticas governamentais brasileiras podem afetar adversamente o grupo e seu negócio e resultados de suas operações e podem ter um efeito negativo no preço de negociação de suas ações ordinárias e ADS.

Além disso, o grupo está sujeito a acordos bilaterais internacionais de transporte aéreo que preveem a troca de direitos de tráfego aéreo entre os países onde o grupo opera e deve obter permissão dos governos estrangeiros relevantes para prestar serviços para destinos estrangeiros. Não há garantias de que os acordos bilaterais existentes serão mantidos, nem

de que poderemos obter mais direitos de rota nos termos desses acordos para acomodar os futuros planos de expansão do grupo. Alguns acordos bilaterais também incluem disposições que exigem participação substancial ou controle efetivo. A modificação, suspensão ou revogação de um ou mais acordos bilaterais poderia ter um efeito adverso material no negócio, situação financeira e resultados das operações do grupo. A suspensão de nossas licenças para operar em determinados aeroportos ou destinos, a incapacidade de obter autorizações favoráveis de decolagem e aterrissagem em certos aeroportos de alta densidade ou a imposição de outras sanções também poderiam afetar negativamente o negócio. O grupo não pode ter certeza de que uma mudança na propriedade ou controle efetivo ou na administração por parte de um governo estrangeiro das leis e regulamentos atuais ou a adoção de novas leis e regulamentos não terá um efeito adverso material em seu negócio, situação financeira e resultados de suas operações.

#### **O grupo está sujeito às leis e regulamentos anticorrupção, antissuborno, contra lavagem de dinheiro e antitruste no Chile, Brasil, Peru, Estados Unidos e em outros países onde opera. A violação de qualquer uma dessas leis ou regulamentos poderia ter um efeito adverso material na reputação e nos resultados das operações e na situação financeira do grupo.**

O grupo está sujeito às leis e regulamentos anticorrupção, antissuborno, contra lavagem de dinheiro e antitruste e é obrigado a cumprir as leis e regulamentos de todas as jurisdições onde opera. Além disso, está sujeito a normas sobre sanções econômicas que restringem as relações com determinados países, indivíduos e entidades sancionadas. O grupo não pode garantir que as políticas e procedimentos internos sejam suficientes para prevenir ou detectar todas as práticas inadequadas, fraudes ou violações da lei por parte de filiais, funcionários, diretores, executivos, parceiros, agentes e prestadores de serviços, nem que tais indivíduos não irão empreender ações que violem suas políticas e procedimentos. Qualquer violação das leis ou regulamentos poderia ter um efeito adverso material no negócio, na reputação, nos resultados das operações e na situação financeira do grupo.

**O grupo está sujeito a riscos relacionados a litígios e processos administrativos que poderiam afetar negativamente seu negócio e seus resultados financeiros em caso de uma sentença desfavorável.**

A natureza do negócio expõe o grupo a litígios relacionados a questões trabalhistas, de seguros e segurança, processos regulatórios, fiscais e administrativos, investigações governamentais, reclamações por danos e disputas contratuais. Os litígios são intrinsecamente custosos e imprevisíveis, tornando difícil estimar com precisão o resultado, entre outras questões. Atualmente, assim como no passado, o grupo está sujeito a processos ou investigações de litígios reais ou potenciais. Embora sejam estabelecidas as provisões contábeis que considera necessárias, os valores reservados podem variar significativamente em relação aos valores que o grupo realmente terá que pagar, devido às incertezas inerentes ao processo de estimativa. O grupo não pode garantir que esses ou outros processos legais não afetarão materialmente a empresa.

**Os rápidos avanços tecnológicos e a digitalização podem gerar riscos na aplicação e no controle regulatório do grupo.**

A nível mundial, ocorreram grandes avanços nos processos de digitalização e inovação tecnológica. Essas novas tecnologias podem gerar novos riscos em sua implementação que poderiam afetar o grupo direta ou indiretamente. Por exemplo, no início de 2022, a implementação do 5G nos Estados Unidos teve um impacto temporário nas operações de alguns aeroportos e gerou uma revisão por parte da Administração Federal de Aviação (FAA) sobre os requisitos específicos para sua implementação. Além disso, ao longo de 2023, embora a adoção e o crescimento generalizados dos sistemas de Inteligência Artificial Generativa tenham demonstrado inovação e avanço significativo nas operações do grupo, eles podem apresentar certos riscos que provavelmente exigirão um quadro regulatório para abordá-los eficazmente. Embora a LATAM esteja trabalhando em políticas internas para regular o uso dessas tecnologias, todos os processos de digitalização e inovação

tecnológica podem estar expostos a riscos ou podem precisar de ajustes para cumprir futuros marcos regulatórios.

Da mesma forma, a crescente transformação tecnológica pode avançar mais rápido do que a capacidade de revisão e controle das autoridades e o conhecimento sobre os efeitos de suas possíveis repercussões, o que poderia afetar o grupo direta ou indiretamente de formas imprevisíveis.

**A reputação e marca do grupo podem ser negativamente afetadas se não avançarem na consecução de seus objetivos de sustentabilidade ambiental e diversidade, equidade e inclusão.**

A reputação e marca do grupo também podem ser prejudicadas, entre outras coisas, por não avançar em direção aos seus objetivos de sustentabilidade ambiental e diversidade, equidade e inclusão, bem como pela pressão pública de investidores ou grupos políticos para que mudem suas políticas ou pela percepção negativa do público sobre o impacto ambiental do transporte aéreo. Por exemplo, o grupo estabeleceu metas ambiciosas para reduzir suas emissões de carbono, com o objetivo de atingir emissões líquidas zero até 2050. Alcançar essas metas ambiciosas exigirá um investimento significativo de capital por parte dos fabricantes e outras partes interessadas, pois elas não podem ser alcançadas com a frota existente, tecnologias atuais e fontes de combustível disponíveis. O grupo continua a desenvolver sua estratégia climática e plano de transição; no entanto, sua capacidade de executar esse plano está sujeita a riscos e incertezas substanciais, dependendo das ações de governos e terceiros, e exigirá, entre outras coisas, um investimento significativo de capital, incluindo de terceiros, pesquisa e desenvolvimento de fabricantes e outras partes interessadas, bem como políticas e incentivos governamentais para reduzir o custo e incentivar a produção de tecnologias que ainda não estão disponíveis em escala. Um dano significativo à reputação do grupo e sua marca poderia ter um efeito adverso material nos negócios e resultados financeiros, inclusive como resultado de litígios relacionados a qualquer um desses assuntos.

**Riscos relacionados ao nosso endividamento**

**O grupo tem necessidades significativas de liquidez e continua buscando diversas opções de financiamento. O negócio poderia ser adversamente afetado se o grupo não conseguir cobrir sua dívida ou atender suas futuras necessidades de financiamento.**

O grupo tem um alto grau de endividamento e obrigações de pagamento decorrentes de seus contratos de arrendamento de aeronaves e acordos de dívida financeira. São necessárias quantias significativas de financiamento para atender às suas necessidades de capital para aeronaves e pode ser necessário financiamento adicional para atender às outras necessidades de seu negócio. O grupo não pode garantir que terá acesso a financiamento em condições favoráveis no futuro, ou que poderá obtê-lo. Custos de financiamento mais altos podem afetar sua capacidade de expandir ou renovar sua frota, o que por sua vez poderia ser adverso para seus negócios.

Além disso, uma parte significativa da propriedade e equipamento do grupo está sujeita a ônus que garantem o endividamento, incluindo seus títulos e empréstimos garantidos. No caso de o grupo deixar de cumprir os pagamentos de seus títulos e empréstimos, a execução de penhoras pelos credores poderia limitar ou encerrar sua capacidade de utilizar tal propriedade e equipamento afetados para atender às suas necessidades operacionais e gerar receita.

Além disso, as condições externas dos mercados financeiros e de crédito podem limitar a disponibilidade de financiamento ou aumentar os custos, o que poderia afetar negativamente a rentabilidade do grupo, sua posição competitiva e se traduzir em margens financeiras mais baixas, lucros e fluxos de caixa menores, bem como em menor retorno sobre o patrimônio líquido e o capital investido. Entre os fatores que podem afetar a disponibilidade de financiamento ou causar um aumento nos custos de financiamento estão as crises macroeconômicas globais, reduções em sua classificação de crédito ou a de suas emissões e outras possíveis perturbações do mercado.

**O grupo enfrenta uma exposição significativa à SOFR e a outros tipos de juros variáveis; aumentos nas taxas de juros resultarão em aumento do custo de financiamento e podem ter efeitos adversos em sua situação financeira e resultados operacionais.**

Em 27 de julho de 2017, o máximo responsável da Autoridade de Conduta Financeira do Reino Unido (FCA) (a autoridade que regulava a LIBOR) anunciou sua intenção de cessar a obrigatoriedade dos bancos de apresentarem taxas para o cálculo da LIBOR a partir de 2021. Em 5 de março de 2021, a FCA anunciou em um comunicado público que a LIBOR para determinados prazos deixaria de ser publicada em 30 de junho de 2023. A Junta do Federal Reserve e o Banco da Reserva Federal de Nova York convocaram o Comitê de Taxas de Referência Alternativas (Alternative Reference Rates Committee ou ARRC), um grupo de participantes do mercado privado, para ajudar a garantir uma transição bem-sucedida da LIBOR em dólares americanos para uma taxa de referência mais sólida, sua alternativa recomendada, a taxa de financiamento garantido de um dia (Secured Overnight Financing Rate ou SOFR). Embora a adoção da SOFR tenha sido voluntária, a iminente interrupção da LIBOR tornou essencial que os participantes do mercado considerassem a possibilidade de migrar para taxas alternativas como a SOFR e que tivessem uma linguagem alternativa adequada nos contratos existentes que faziam referência à LIBOR.

Dado que a publicação da LIBOR foi interrompida em 30 de junho de 2023, o grupo modificou seus contratos de derivativos e dívidas para substituir a taxa LIBOR pela SOFR como taxa alternativa, conforme acordado pelo ARRC. A SOFR flutuará com as mudanças nas condições do mercado e, à medida que a SOFR aumentar, seus custos de juros aumentarão mecanicamente, o que poderia ter um efeito adverso nos custos totais de financiamento do grupo. Em 31 de dezembro de 2023, a dívida com taxa de juros variável do grupo totalizava USD 2.027 milhões.

É possível que o grupo não consiga ajustar adequadamente seus preços para compensar qualquer aumento nos custos de

financiamento, o que teria um efeito adverso nos resultados de suas operações. Se não conseguir ajustar adequadamente seus preços, suas receitas podem não ser suficientes para compensar o aumento nos pagamentos de juros de seus empréstimos, o que afetaria negativamente sua situação financeira e os resultados de suas operações. Além disso, não há garantias de que a SOFR ou outras taxas substitutas da LIBOR manterão sua aceitação no mercado.

**Os contratos de dívida contêm várias cláusulas afirmativas, negativas e financeiras, que podem limitar a capacidade do grupo de expandir o negócio. O descumprimento de certas cláusulas negativas também poderia desencadear um caso de inadimplência e aceleração do endividamento do grupo.**

Alguns dos instrumentos de dívida do grupo, incluindo sua linha de crédito de cinco anos (a "Linha de crédito B") e os títulos que regem seus Bônus de 2027 e 2029, contêm uma relação de cobertura de ativos e certas limitações à contratação de dívida adicional por sua parte e por parte de suas subsidiárias. Uma redução dessa relação de cobertura, mesmo devido a fatores fora do controle, poderia exigir depósito de garantias adicionais, desencadear um aumento nas taxas de juros anuais estipuladas nos vários instrumentos de dívida ou algum descumprimento.

O cumprimento de certas cláusulas dos contratos de dívida do grupo e de outras cláusulas restritivas que possam ser incluídas em futuros contratos de dívida pode limitar a capacidade de operar o negócio e aproveitar as oportunidades de negócio de longo prazo.

Embora as cláusulas dos contratos de dívida do grupo estejam sujeitas a importantes exceções e ressalvas, se forem violadas e não for possível obter uma isenção ou modificação, refinar a dívida sujeita a tais cláusulas ou adotar outras medidas paliativas, ocorrerá um caso de inadimplência. Esses acordos também contêm outros pressupostos de inadimplência comuns nesse tipo de financiamento. Se ocorrer um caso de inadimplência, os credores ou detentores de notas podem,

entre outras coisas, declarar vencidos e pagáveis os valores pendentes e, conforme aplicável e sujeito às condições dos acordos de garantia pertinentes, recuperar as garantias, incluindo aeronaves ou outros ativos valiosos. Além disso, uma violação ou vencimento antecipado da dívida nos termos de um acordo poderia resultar em uma violação de outros instrumentos de dívida. O vencimento antecipado de uma dívida significativa poderia exigir renegociação, liquidação ou refinanciamento das obrigações decorrentes dos acordos de dívida do grupo e não há garantia de que tais esforços de renegociação ou refinanciamento terão sucesso.

#### Riscos relacionados às nossas ações ordinárias e ADR

##### Os principais acionistas podem ter interesses distintos dos detentores de ADR.

Conforme os termos do contrato de depósito que rege os ADS, se os detentores de ADS não fornecerem ao JP Morgan Chase Bank, N.A., na qualidade de depositário dos ADS, instruções oportunas sobre a votação das ações ordinárias subjacentes aos seus ADR, considerar-se-á que o depositário recebeu instruções para conceder a um indivíduo designado pelo conselho o direito discricionário de votar em nome dessas ações ordinárias. O indivíduo designado pelo conselho para exercer esse direito de voto discricionário pode ter interesses alinhados aos dos nossos principais acionistas, que podem diferir dos detentores de nossos ADS. Historicamente, o conselho do grupo designou seu presidente para exercer esse direito, no entanto, isso não garante que isso acontecerá no futuro. Os membros do conselho eleitos pelos acionistas em 2022 designaram Ignacio Cueto para exercer essa função.

##### Os detentores de ADR podem ser prejudicados pela diluição substancial das ações representadas pelos ADR.

Em 18 de junho de 2022, o Tribunal de Falências dos Estados Unidos para o Distrito Sul de Nova York emitiu uma ordem confirmando o plano conjunto de reorganização (emendado, reformulado, modificado, revisado ou complementado de

tempos em tempos, o "Plano") apresentado pelos Devedores Reorganizados e datado de 25 de maio de 2022 [ECF No. 5753]. De acordo com o Plano, em 13 de setembro de 2022, os Devedores Reorganizados iniciaram as ofertas de direitos preferenciais para os Novos Títulos Conversíveis da Classe A, os Novos Títulos Conversíveis da Classe B, os Novos Títulos Conversíveis da Classe C (conjuntamente, os "Novos Títulos Conversíveis") e as Novas Ações Ordinárias ERO (definidos cada um no Plano), ofertas que encerraram em 12 de outubro de 2022. Em 3 de novembro de 2022, o Plano entrou em vigor de acordo com seus termos e o grupo saiu da falência. Em relação à sua saída e à conversão dos Novos Títulos Conversíveis em ações da Sociedade, as participações dos acionistas existentes foram substancialmente diluídas. As ações representadas pelos ADR atualmente representam uma pequena parcela do capital do grupo. Os preços de mercado das ações representadas pelos ADR podem ser negativamente afetados por essa diluição e experimentar uma flutuação e volatilidade significativas.

##### A negociação das ADS e ações ordinárias nos mercados de valores mobiliários é limitada e pode sofrer uma menor liquidez e maior volatilidade de preços.

Como resultado do processo de reorganização (Capítulo 11), em 10 de junho de 2020, a NYSE notificou à SEC sua intenção de cancelar o registro e cessar a negociação dos ADS na Bolsa de Valores de Nova York (NYSE), com efeito a partir da abertura das operações em 22 de junho de 2020. Na data deste relatório anual, os ADS são negociados no mercado de balcão (over the counter ou OTC), que é um mercado menos líquido, e o programa de ADR do grupo, com o JP Morgan Chase Bank, N.A. como depositário, não está aberto para emissões. Não há um cronograma definido para a reabertura do programa de ADR nem para o retorno aos mercados públicos dos Estados Unidos. Além disso, não pode ser garantido que os ADS continuarão sendo negociados no mercado OTC ou que haverá no futuro um mercado público para os ADS, se os intermediários continuarão fornecendo cotações públicas dos ADS, se o volume de negociação dos ADS será suficiente para fornecer um mercado de negociação eficiente, se as cotações dos ADS

podem ser bloqueadas no futuro ou se o grupo poderá retomar a negociação dos ADS em uma bolsa de valores.

As ações ordinárias do grupo são listadas na Bolsa de Comércio de Santiago (BCS). Os mercados de valores chilenos são substancialmente menores, menos líquidos e mais voláteis do que os principais mercados de valores dos Estados Unidos. Além disso, os mercados de valores chilenos podem ser materialmente afetados pela evolução de outros mercados emergentes, particularmente outros países da América Latina. Portanto, embora os detentores tenham o direito de retirar as ações ordinárias subjacentes aos ADS do depositário a qualquer momento, a capacidade de vender as ações ordinárias subjacentes aos ADS na quantidade, preço e momento de sua escolha pode ser substancialmente limitada.

Este mercado de negociação limitado também pode aumentar a volatilidade dos preços dos ADS ou das ações ordinárias subjacentes aos ADS, o que também pode resultar em uma disparidade entre os preços de negociação dos dois.

Os detentores de ADR podem ser prejudicados por depreciações cambiais e flutuações nas taxas de câmbio.

Se a taxa de câmbio do peso chileno cair em relação ao dólar dos Estados Unidos, o valor dos ADS e qualquer distribuição feita pelo depositário pode ser afetado negativamente. O depositário (representado pelo banco depositário no Chile) recebe as distribuições em dinheiro dos ADS em pesos, que o banco depositário converte em dólares dos Estados Unidos à taxa de câmbio vigente naquele momento e distribui aos titulares de ADR que representam tais ADS. Além disso, o depositário incorrerá em despesas de conversão de moeda (que serão suportadas pelos detentores de ADR) relacionadas à conversão de moeda e subsequente distribuição de dividendos ou outros pagamentos relacionados aos ADS.

**Mudanças futuras nos controles de investimento estrangeiro e nos impostos retidos no Chile podem afetar negativamente os residentes não chilenos que investem nas ações do grupo.**

Os investimentos de capital no Chile por residentes não chilenos estiveram no passado sujeitos a várias regulamentações de controle cambial que regulam a repatriação dos investimentos e os lucros derivados deles. Embora atualmente não esteja em vigor, a regulamentação do Banco Central do Chile impôs no passado esse tipo de controle cambial. No entanto, os investidores estrangeiros ainda precisam fornecer ao Banco Central informações relacionadas aos investimentos em ações e devem realizar essas transações dentro do mercado oficial de câmbio. Além disso, qualquer alteração nos impostos retidos na fonte pode afetar negativamente os residentes não chilenos que investem nas ações do grupo.

O grupo não pode garantir que não serão impostas ou exigidas no futuro restrições adicionais pelas autoridades chilenas aplicáveis aos detentores de ADR, à venda das ações ordinárias subjacentes aos ADS ou à repatriação do produto de uma aquisição, venda ou pagamento de dividendos, nem pode fazer uma avaliação da duração ou do impacto, caso tais restrições sejam impostas ou exigidas.

**É possível que os detentores de ADS não possam exercer direitos de subscrição em certas circunstâncias.**

Na medida em que um detentor de ADS do grupo não possa exercer seus direitos de subscrição porque uma declaração de registro não foi apresentada, o depositário pode tentar vender os direitos de subscrição do detentor e distribuir os lucros líquidos da venda, deduzidos das comissões e despesas do depositário, ao detentor, desde que exista um mercado secundário para tais direitos e uma margem sobre o custo de venda possa ser reconhecida. É provável que um mercado secundário para a venda de direitos de subscrição se desenvolva se o preço de subscrição das ações ordinárias após o exercício dos direitos for inferior ao preço de mercado das ações ordinárias. No entanto, o grupo não pode garantir que um mercado secundário para os direitos de subscrição se desenvolverá em relação a qualquer emissão futura de ações ordinárias ou que, se tal mercado se desenvolver, uma margem na venda possa ser reconhecida. Os valores recebidos em troca da venda ou

cessão de direitos de subscrição relativos a ações ordinárias da sociedade estarão sujeitos a tributação no Chile e nos Estados Unidos. Como descrito com mais detalhes neste relatório anual, a impossibilidade de os detentores de ADS exercerem direitos de subscrição sobre as ações ordinárias subjacentes aos seus ADS poderia resultar em uma mudança na sua participação acionária após uma oferta de direitos de subscrição. Se não houver um mercado secundário para a venda de direitos de subscrição e tais direitos não puderem ser vendidos, eles expirarão e um detentor dos nossos ADS não obterá nenhum valor da concessão dos direitos de subscrição. Em ambos os casos, a participação de um detentor dos nossos ADS no grupo será diluída proporcionalmente.

O grupo não está obrigado a divulgar aos investidores tantas informações como os emissores dos Estados Unidos deve divulgar e, portanto, é possível que se receba menos informações sobre o grupo do que se receberia de uma empresa americana comparável.

Os requisitos de divulgação de informações corporativas que se aplicam ao grupo podem não ser equivalentes aos requisitos de divulgação de informações aplicáveis a uma empresa americana e, portanto, você pode receber menos informações do que receberia de uma empresa americana comparável. O grupo está sujeito aos requisitos de divulgação da Lei de Bolsa de Valores de 1934, em sua versão modificada (a "Lei de Bolsa"). Os requisitos de divulgação que se aplicam a emissores estrangeiros de acordo a Lei da Bolsa de Valores são mais limitados do que aqueles para emissores dos Estados Unidos. As informações disponíveis ao público sobre os emissores de valores mobiliários listados nas bolsas chilenas também fornecem menos detalhes em alguns aspectos do que as informações publicadas regularmente pelas empresas listadas nos Estados Unidos ou em alguns outros países. Além disso, há um nível menor de regulamentação no mercado de valores chileno e nas atividades dos investidores nesses mercados em comparação com o nível de regulamentação dos mercados de valores nos Estados Unidos e em outros países desenvolvidos.

# Compromisso com a sustentabilidade

## Cambio climático

### ASPIRAÇÃO DE REDUÇÃO E/OU COMPENSAÇÃO DE EMISSÕES

SASB: TR-AL- 110A.2

GRI 305-5

ESCOPO ABORDADO PELA ASPIRAÇÃO	ANO BASE	ANO ASPIRAÇÃO	EMISSÕES DE ANO BASE COBERTAS (tCO <sub>2</sub> e)	% DO TOTAL DE EMISSÕES DO ANO BASE	% DE ASPIRAÇÃO DE REDUÇÃO E/OU COMPENSAÇÃO EM RELAÇÃO AO ANO DE REFERÊNCIA
Escopo 1 (emissões aéreas)	2019*	2030	12.149.725	100%	50%

GASES DE EFEITO ESTUFA (tCO <sub>2</sub> e)	UNIDADE	2020	2021	2022	2023	2023 VS.2022
---	---------	------	------	------	------	--------------

NCG 461: 8.2 INDICADORES DE SUSTENTABILIDADE POR TIPO DE INDÚSTRIA

GRI 305-1, 305-2, 305-3 E 305-4

SASB: TR-AL-110A.1. E TR-AL- 110A.2

Emissões diretas (Escopo 1)	tCO <sub>2</sub> e	5.614.368	6.497.576	9.780.288	11.524.420	17,8%
Emissões indiretas (Escopo 2)	tCO <sub>2</sub> e	16.355	14.549	7.150	5.217	-27,0%
Outras emissões indiretas (Escopo 3)	tCO <sub>2</sub> e	24.827	2.446	3.198.317	3.094.768	-3,2%
<b>Total</b>	<b>tCO<sub>2</sub>e</b>	<b>5.655.551</b>	<b>6.514.570</b>	<b>12.985.755</b>	<b>14.624.405</b>	<b>12,7%</b>
<b>Intensidade de emissões na operação total</b>	<b>(kgCO<sub>2</sub>e/100RTK)</b>	<b>76,87</b>	<b>80,76</b>	<b>101,8</b>	<b>96,65</b>	<b>-5,1%</b>
<b>Intensidade de emissões nas operações aéreas</b>	<b>(kgCO<sub>2</sub>e/100RTK)</b>	<b>76,31</b>	<b>80,55</b>	<b>76,67</b>	<b>76,16</b>	<b>-0,7%</b>
<b>Intensidade de emissões líquidas nas operações<sup>1</sup></b>	<b>(kgCO<sub>2</sub>e/100RTK)</b>	<b>75,04</b>	<b>76,10</b>	<b>97,02</b>	<b>92,19</b>	<b>-5,0%</b>

RTK: Acrônimo em inglês que significa “toneladas-quilômetros transportadas”.

\*Observação: O ano de 2019 foi o último ano pré-pandemia e é considerado o padrão da indústria da aviação para comparações, sendo amplamente aceito por iniciativas internacional como SBTi.

<sup>1</sup> Emissões líquidas na operação total: emissões totais deduzindo as compensações realizadas.

FONTE <sup>2</sup>	UNIDADE	FATOR DE EMISSÃO
Combustível de aviação	kgCO <sub>2</sub> /kg	3,16
Combustível de aviação	kgCO <sub>2</sub> e /kg	3,18
Gasolina	kgCO <sub>2</sub> /TJ	68.700
Diesel	kgCO <sub>2</sub> /TJ	74.400
Gás natural	kgCO <sub>2</sub> /TJ	55.600
Gás liquefeito de petróleo (GLP)	kgCO <sub>2</sub> /TJ	64.100

<sup>2</sup> Fonte bibliográfica: Huella Chile - IPCC 2006

## ESCOPO DA INFORMAÇÃO

	UNIDADE	2020	2021	2022	2023
Combustível de aviação – operação aérea	%	100	100	100	100
<b>Combustível – fontes fixas</b>					
Diesel	%	96	96	96	96
Gás natural	%	100	100	100	N/A <sup>1</sup>
Gasolina	%	100	100	100	100
GLP	%	100	100	100	100
<b>Combustível – fontes móveis</b>					
Diesel	%	96	96	96	98
Gasolina	%	96	96	96	100
GLP	%	100	100	100	N/A <sup>2</sup>
Gases refrigerantes (vários)	%	100	100	100	100
Eletricidade	%	100	100	100	100
Transporte em outras companhias aéreas (combustível de aviação)	%	100	100	100	100

<sup>1</sup> Dentro das fontes energéticas do ano 2023 não se encontra o gás natural.

<sup>2</sup> Dentro das fontes energéticas do ano 2023 não se encontra o Gás Liquefeito de Petróleo (GLP) para fontes móveis.

## EMISSÕES ATMOSFÉRICAS SIGNIFICATIVAS

GRI 305-7, 306-6

	UNIDADE	2020	2021	2022	2023	2023 VS. 2022
<b>Óxidos de nitrogênio (NOx)</b>	<b>tCO<sub>2</sub>e</b>	<b>19.207</b>	<b>22.184</b>	<b>33.198</b>	<b>39.092</b>	<b>17,8%</b>
Intensidade na operação de passageiros	(g/RPK)	0,273	0,330	0,325	0,266	-18,2%
Intensidade na operação de carga	(g/RPK)	1,792	1,734	1,718	2,005	17,0%
<b>Óxidos de enxofre (SOx)</b>	<b>tCO<sub>2</sub>e</b>	<b>851</b>	<b>983</b>	<b>1.470</b>	<b>1.731</b>	<b>17,8%</b>
Intensidade na operação de passageiros	(g/RPK)	0,012	0,013	0,014	0,012	-14,3%
Intensidade na operação de carga	(g/RPK)	0,079	0,077	0,085	0,089	4,7%
<b>Gases que afetam a camada de ozônio<sup>1</sup></b>	<b>tCO<sub>2</sub>e</b>	<b>7.474</b>	<b>7.667</b>	<b>11.859</b>	<b>9.712</b>	<b>-18,1%</b>

<sup>1</sup> Inclui: Halon-1301; HCFC-141b; HCFC-22. Para o ano de 2023, os valores dos anos anteriores são ajustados para mostrar todos os dados em tCO<sub>2</sub> e.

RPK: Acrônimo em inglês que significa “passageiro-quilômetros pagos”.

RTK: Acrônimo em inglês que significa “toneladas-quilômetros transportadas”.

# Colaboradores

Melhor, mais simples e transparente

## GRUPO LATAM – PERFIL DOS COLABORADORES EM 2023

NCG 461: 5.1.1 NÚMERO DE PESSOAS POR GÊNERO e 5.1.2 NÚMERO DE PESSOAS POR NACIONALIDADE  
GRI 2-7 E 2-8; 405-1

	BRASIL		CHILE		COLÔMBIA		EQUADOR		EUA		PERU		OUTROS		GRUPO LATAM	
	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M
Alta governança	14	2	37	4	1	-	-	1	4	1	2	-	1	2	59	10
Gerências	89	55	250	135	16	8	4	5	22	13	14	7	21	8	416	231
Liderança	482	237	326	190	54	25	24	8	51	28	53	36	40	32	1.030	556
Operacional	7.208	2.757	1.524	872	579	441	91	32	781	241	570	485	249	236	11.002	5.064
Forças de vendas	69	192	77	286	5	13	2	9	2	1	12	33	13	33	180	567
Administrativo	181	160	192	243	26	41	8	11	1	9	40	37	35	45	483	546
Outros profissionais	522	377	977	569	37	27	4	9	33	22	28	26	16	14	1.617	1.044
Outros técnicos	3.453	2.890	1.453	1.588	521	488	167	122	2	-	1.028	977	30	44	6.654	6.109
<b>Total</b>	<b>12.018</b>	<b>6.670</b>	<b>4.836</b>	<b>3.887</b>	<b>1.239</b>	<b>1.043</b>	<b>300</b>	<b>197</b>	<b>896</b>	<b>315</b>	<b>1.747</b>	<b>1.601</b>	<b>405</b>	<b>414</b>	<b>21.441</b>	<b>14.127</b>

Observação: Além dos 35.568 colaboradores, fazem parte da força de trabalho da LATAM trabalhadores temporários, contratados por meio de empresas terceirizado por um período máximo de 6 meses para ocupar cargos temporariamente vagos por motivo de atestados de colaboradores ou pelo encerramento de contratos externos.

\* A LATAM Não conta com profissionais da categoria Auxiliar.

## GRUPO LATAM – PERFIL DOS COLABORADORES EM 2023 – DETALHES EM "OUTROS"

NCG 461: 5.1.1 NÚMERO DE PESSOAS POR FAIXA ETÁRIA e 5.1.2 NÚMERO DE PESSOAS POR NACIONALIDADE

GRI 2-7 E 2-8; 405-1

	ALEMANHA		ARGENTINA		AUSTRÁLIA		BOLÍVIA		COSTA RICA		CUBA		ESPANHA		FRANÇA		ITÁLIA		MÉXICO		NOVA ZELÂNDIA		PAÍSES BAIXO		PARAGUAI		PORTUGAL		REINO UNIDO		ÁFRICA DO SUL		URUGUAI		VENEZUELA	
	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M		
Alta gerência	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gerências	1	-	4	2	1	-	-	-	-	-	-	-	10	5	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
Lideranças	2	-	8	10	-	1	-	1	-	-	-	11	10	-	1	-	-	-	5	3	3	-	2	-	5	3	-	-	1	-	-	-	2	2	-	1
Operacional	8	9	72	84	2	3	18	14	-	1	3	2	60	64	6	1	1	3	34	30	1	3	1	1	21	7	1	4	11	4	-	1	10	5	-	-
Forças de vendas	1	1	1	4	-	1	-	-	-	-	-	-	3	16	-	3	1	-	4	-	-	-	-	-	1	6	-	1	1	1	1	-	1	-	-	-
Administrativo	-	-	11	9	-	1	-	-	-	-	-	-	2	8	-	-	-	-	15	20	2	-	1	2	4	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Outros profissionais	-	1	1	3	-	1	1	-	-	-	-	-	11	8	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
Outros técnicos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30	44	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>12</b>	<b>11</b>	<b>97</b>	<b>112</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	<b>19</b>	<b>15</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>98</b>	<b>113</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>59</b>	<b>54</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>64</b>	<b>66</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>13</b>	<b>5</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>15</b>	<b>7</b>	<b>-</b>	<b>1</b>

\* A LATAM Não conta com profissionais da categoria Auxiliar.

## GRUPO LATAM – PERFIL DOS COLABORADORES EM 2023

## GRI 405-1

## NCG 461: 5.1.3 NÚMERO DE PESSOAS POR FAIXA ETÁRIA

POR FAIXA ETÁRIA	MENOS DE 30 ANOS		DE 30 A 40 ANOS		DE 41 A 50 ANOS		DE 51 A 60 ANOS		DE 61 A 70 ANOS		MAIS DE 70 ANOS	
	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M
Alta gerência	-	-	5	-	25	8	25	2	4	-	-	-
Gerências	7	3	209	136	134	69	57	20	9	3	-	-
Líderes	75	54	426	310	346	139	156	48	25	5	2	-
Operacional	2.900	2.187	3.913	1.877	2.712	753	1.199	224	260	22	18	1
Força de vendas	20	45	73	213	67	204	17	91	3	14	-	-
Administrativos	108	100	177	230	132	145	46	65	20	5	-	1
Outros profissionais	446	329	733	466	294	202	100	42	34	5	10	-
Outros técnicos	1.077	1.495	2.497	2.542	1.903	1.761	991	294	180	17	6	-
<b>Total</b>	<b>4.633</b>	<b>4.213</b>	<b>8.033</b>	<b>5.774</b>	<b>5.613</b>	<b>3.281</b>	<b>2.591</b>	<b>786</b>	<b>535</b>	<b>71</b>	<b>36</b>	<b>2</b>

## NCG 461: 5.1.4 NÚMERO DE PESSOAS POR ANTIGUIDADE

POR ANTIGUIDADE	MENOS DE 3 ANOS		DE 3 A 6 ANOS		MAIS DE 6 E ATÉ 9 ANOS		MAIS DE 9 E ATÉ 12 ANOS		MAIS DE 12 ANOS	
	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M
Alta gerência	2	1	7	1	6	1	5	1	39	6
Gerências	36	27	38	25	53	36	72	52	217	91
Líderes	108	80	110	82	102	51	129	70	581	273
Operacional	5.208	3.077	1.291	573	621	386	1.164	382	2.718	646
Força de vendas	45	115	31	71	18	45	32	78	54	258
Administrativos	168	161	40	60	38	43	60	62	177	220
Outros profissionais	771	486	214	132	87	81	170	112	375	233
Outros técnicos	2.630	2.486	393	309	366	397	359	345	2.906	2.572
<b>Total</b>	<b>8.968</b>	<b>6.433</b>	<b>2.124</b>	<b>1.253</b>	<b>1.291</b>	<b>1.040</b>	<b>1.991</b>	<b>1.102</b>	<b>7.067</b>	<b>4.299</b>

\* A LATAM Não conta com profissionais da categoria Auxiliar.

## CATEGORIAS FUNCIONAIS

## Alta gerência

CEO  
Vice-presidente  
Diretores

## Força de vendas

Operações de Venda  
Customer Care

## Gerências

Gerentes sênior  
Gerentes  
Subgerentes

## Administrativos

Atividades de apoio e gerais

## Outros profissionais

Liderança em atividades de apoio

## Líderes

Chefes de área  
Chefes de departamento

## Outros técnicos

Tripulantes de comando  
Tripulantes de cabine

## Operacional

Operações de Carga  
Operações de Manutenção  
Operações de Aeroporto  
Centro de Controle de Operações

## NCG 461: 5.1.5 PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

## GRI 405-1

## PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

	HOMENS	MULHERES
Altas gerências	0	0
Gerências	3	1
Líderes	19	4
Operacional	419	144
Força de vendas	10	16
Administrativos	30	14
Outros profissionais	27	17
Outros técnicos	4	6

TIPO DE CONTRATO <sup>1</sup>	PRAZO INDETERMINADO		PRAZO DETERMINADO	
	H	M	H	M
<b>GRI 2-7 EMPLEADOS</b>				
Brasil	12.018	6.670	-	-
Chile	4.353	3.410	483	477
Colômbia	950	648	289	395
Equador	300	197	-	-
Estados Unidos	895	313	1	2
Peru	1.383	1.180	364	421
Outros	399	400	6	14
<b>Grupo LATAM</b>				
<b>NCG 461: 5.2 FORMALIDAD LABORAL</b>	20.298 / 57,1%	12.818 / 36,0%	1.143 / 3,2%	1.309 / 3,7%

<sup>1</sup> Observação: Não há contratos por trabalho, tarefa ou taxa.

Outros: Alemanha, Argentina, Austrália, Bolívia, Costa Rica, Cuba, Espanha, França, Itália, México, Nova Zelândia, Países Baixos, Paraguai, Portugal, Reino Unido, África do Sul, Uruguai e Venezuela.

TIPO DE CONTRATO <sup>2</sup>	PERÍODO INTEGRAL		PERÍODO PARCIAL <sup>1</sup>	
	H	M	H	M
<b>GRI 2-7 EMPLEADOS</b>				
Brasil	11.797	6.491	221	179
Chile	4.788	3.793	48	94
Colômbia	1.239	1.043	-	-
Equador	300	197	-	-
Estados Unidos	889	297	7	18
Peru	1.747	1.590	-	11
Outros	369	379	36	35
<b>Grupo LATAM</b>				
<b>NCG 461: 5.3 ADAPTABILIDAD LABORAL</b>	21.129 / 59,4%	13.790 / 38,8%	312 / 0,9%	337 / 1,0%

Outros: Alemanha, Argentina, Austrália, Bolívia, Costa Rica, Cuba, Espanha, França, Itália, México, Nova Zelândia, Países Baixos, Paraguai, Portugal, Reino Unido, África do Sul, Uruguai e Venezuela.

Em 2023, não houve pessoas que aderiram a acordos de flexibilidade de horário de trabalho para colaboradores com responsabilidades familiares ou por outras razões.

Por outro lado, 5.149 pessoas aderiram ao teletrabalho em 2023, das quais 2.977 eram homens (8,37% da força de trabalho total) e 2.172 eram mulheres (6,11% da força de trabalho total).

### ACORDOS DE NEGOCIAÇÃO COLETIVO EM 2023<sup>3</sup>

**NCG 461: 8.2 INDICADORES DE SUSTENTABILIDADE**

**SASB TR-AL- 310A.1**

**GRI 2-30**

Colaboradores abrangidos por acordos de negociação coletiva	89%
Funcionários sindicalizado	45%

<sup>3</sup> Com base no total de colaboradores em 31 de dezembro de 2023.

De forma geral, as subsidiárias do grupo aplicam suas próprias políticas para definir as condições de trabalho e os termos de emprego para os trabalhadores não abrangidos por acordos de negociação coletiva. A exceção é o Chile, onde, desde setembro de 2016, em conformidade com o estabelecido pela legislação, alguns benefícios básicos e transversais, como o benefício de passagens, são estendidos aos novos contratados por meio de um instrumento coletivo sindical.

**NCG 461: 8.2 INDICADORES DE SUSTENTABILIDADE**

**SASB TR-AL-310a.2**

Durante o ano de 2023, não ocorreram greves envolvendo mais de mil trabalhadores, nem houve dias de inatividade devido a greves.

## GRUPO LATAM - NOVO CONTRATANDO E ROTAÇÃO DE FUNCIONÁRIOS EM 2023

GRI 401-1	TOTAL DE PESSOAS CONTRATADAS	TAXA DE CONTRATAÇÕES	TOTAL DE PESSOAS QUE DEIXARAM O GRUPO LATAM	TAXA DE ROTAÇÃO
LATAM Airlines Brasil	2.957	8,31%	2.024	5,69%
LATAM Airlines Chile	1.689	4,75%	700	1,97%
LATAM Airlines Colômbia	876	2,46%	311	0,87%
LATAM Airlines Equador	122	0,34%	30	0,08%
Oficina regional Estados Unidos	466	1,31%	384	1,08%
LATAM Airlines Peru	590	1,66%	326	0,92%
Outros <sup>2</sup>	127	0,36%	79	0,22%
<b>Total</b>	<b>6.827</b>	<b>19,19%</b>	<b>3.854</b>	<b>10,84%</b>

<sup>1</sup> Pessoas que deixaram o grupo LATAM voluntariamente, por demissão, aposentadoria ou óbito em serviço.

<sup>2</sup> Considera operações do grupo LATAM em outros países do continente americano, na Europa e na Oceania.

## CONTRATAÇÕES INTERNAS

Um 81% das posições internas foram completas com candidatos internos em 2023.

## NOVAS CONTRATAÇÕES POR GÊNERO EM 2023

GRI 401-1	MULHERES	HOMENS
PAÍS		
Brasil	37,0%	63,0%
Chile	49,9%	50,1%
Colômbia	54,0%	46,0%
Equador	41,0%	59,0%
Peru	53,6%	46,4%
Estados Unidos	23,2%	76,8%
Outros	46,5%	53,5%
<b>Total</b>	<b>43,1%</b>	<b>56,90%</b>

## TAXA DE ROTAÇÃO DE COLABORADORES POR PAÍS 2023

PAÍS	FY 2023
Brasil	43,3%
Chile	24,7%
Colômbia	12,8%
Equador	1,8%
Peru	8,6%
Estados Unidos	6,8%
Outros	1,9%

## PARTICIPAÇÃO FEMININA NO TRABALHO EM 2023 POR TIPO DE CARGO

LATAM aspirar alcançar em 2030 um equilíbrio de gênero em torno de 40/60 em todos os níveis funcionais.

PARTICIPAÇÃO FEMININA	2023
Mulheres em força de trabalho total	39,7%
Mulheres em todos os cargos de liderança (júnior, médio e sênior)	34,6%
Mulheres em todos os cargos de liderança júnior	35,6%
Mulheres em todos os cargos de liderança sênior	14,7%
Mulheres em cargos de liderança de funções geradoras de receita (*)	37,8%
Mulheres em cargos STEM (**)	26,5%

(\*) Excluem-se cargos de apoio como recursos humanos, jurídico, tecnologia da Informação etc.

(\*\*) STEM: Pessoal com formação e cargo relacionado à ciência, tecnologia, engenharia e matemática.

## PARTICIPAÇÃO NO TRABALHO POR NACIONALIDADE EM 2023

NACIONALIDADE	PARTICIPAÇÃO NA FORÇA DE TRABALHO TOTAL	PARTICIPAÇÃO EM CARGOS DE LIDERANÇA
Brasil	52,9%	40,4%
Chile	22,3%	33,6%
Colômbia	6,9%	6,6%
Equador	1,6%	2,3%
Estados Unidos	1,7%	2,8%
Peru	9,6%	6,0%
Outros	5,0%	8,3%

## INCENTIVOS A LONGO PRAZO PARA OS COLABORADORES DO GRUPO LATAM

Como incentivo de longo prazo para os colaboradores, durante 2023, as empresas do grupo LATAM contaram com o programa "pagamentos baseados em unidades". Este programa é composto por unidades concedidas a cada colaborador, cujo pagamento é feito ao longo de um período de até 42 meses, e está associado a:

- A permanência do colaborador no grupo LATAM;
- O preço de ação em relação ao valor do ERRO;
- A ocorrência de eventos relacionados ao volume de transações e liquidez da ação;
- O desempenho definido com base no cumprimento de certos indicadores da empresa.

Este programa é aplicável aos executivos que não fazem parte do Global Executive Meeting (GEM), ou seja, aqueles que são Gerentes Sênior, Gerentes e Subgerentes de diferentes empresas do grupo LATAM.

## EQUIDADE SALARIAL POR GÊNERO 2023

INDICADOR	DIFERENÇA ENTRE COLABORADORES HOMENS E MULHERES
Equidade salarial por gênero: média	94%
Equidade salarial por gênero: mediana	94%
Equidade salarial de bônus: média	95%
Equidade salarial de bônus: mediana	96%

## PERSONAS QUE HICIERON USO DEL PERMISO POSTNATAL EN 2023

GRI 401-3

NCG 461: 5.7 LICENÇA MATERNIDADE/ PATERNIDADE

PAÍS	ALTA		GERÊNCIA		GERÊNCIAS		LIDERANÇA		FORÇA DE VENDAS		ADMINISTRATIVO		OPERACIONAL		OUTROS PROFISSIONAIS		OUTROS TÉCNICOS		TOTAL	
	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M
Alemanha	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1
Argentina	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Bolívia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0
Brasil	0	0	1	3	11	18	0	4	35	116	78	18	37	37	61	72	223	268		
Chile	0	0	11	19	6	9	0	8	2	5	37	52	19	23	4	88	79	204		
Colômbia	0	0	0	0	1	0	0	2	0	6	7	0	0	0	11	11	19	19		
Cuba	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Equador	0	0	0	0	1	0	0	1	2	2	3	0	0	0	1	1	7	4		
Espanha	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	2	3		
Estados Unidos	0	0	0	1	1	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	2	4		
França	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Itália	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0		
México	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Oceania (Nova Zelândia e Austrália)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Países baixo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Paraguai	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	3	2	3		
Peru	0	0	1	1	1	3	3	6	0	0	7	2	0	0	25	23	37	35		
Portugal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Reino Unido	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Uruguai	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Outros (Costa Rica, Venezuela e África do Sul)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>25</b>	<b>21</b>	<b>32</b>	<b>4</b>	<b>22</b>	<b>39</b>	<b>132</b>	<b>134</b>	<b>74</b>	<b>58</b>	<b>60</b>	<b>103</b>	<b>198</b>	<b>374</b>	<b>543</b>		

Observação: 100% das pessoas que solicitaram a licença maternidade/paternidade tiveram acesso a este benefício.

\* A LATAM não possui profissionais da categoria Auxiliar.

## MÉDIA DE DIAS DE USO DO PERÍODO DE LICENÇA-MATERNIDADE/PATERNIDADE EM 2023

GRI 401-3

NCG 461: 5.7 LICENÇA MATERNIDADE/ PATERNIDADE

PAÍS	ALTA		GERÊNCIA		GERÊNCIAS		LIDERANÇA		FORÇA DE VENDAS		ADMINISTRATIVO		OPERACIONAL		OUTROS PROFISSIONAIS		OUTROS TÉCNICOS	
	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M
Alemanha	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0	
Argentina	0	0	0	0	0	90	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Bolívia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	
Brasil	0	0	7	161	17	147	0	59	18	130	17	127	18	138	17	120		
Chile	0	0	4	17	4	46	0	41	5	33	3	23	3	47	4	49		
Colômbia	0	0	0	0	14	0	0	126	0	126	14	0	0	0	20	126		
Cuba	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Equador	0	0	0	0	15	0	0	84	15	84	15	0	0	0	15	84		
Espanha	0	0	67	29	0	0	0	0	0	0	0	81	84	0	0	0		
Estados Unidos	0	0	0	84	5	0	5	84	0	84	0	0	0	0	0	0		
França	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Itália	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
México	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Oceania (Nova Zelândia e Austrália)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Países baixo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Paraguai	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	0	15	126		
Peru	0	0	10	98	10	98	10	98	0	0	10	85	0	0	11	94		
Portugal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Reino Unido	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Uruguai	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Outros (Costa Rica, Venezuela e África do Sul)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		

\* A LATAM não possui profissionais da categoria Auxiliar.

\* Em particular, em relação à licença-paternidade para homens trabalhadores no Chile, 100% optaram pelo período de 5 dias, entre as opções oferecidas pela Lei Chilena.

## ANEXOS

Gestão da cadeia de suprimentos - Corporate Sustainability Assessment

• Indicadores chave referentes à Identificação de fornecedores significativo:

### Seleção de fornecedores 2023

Número total de fornecedores significativos de nível 1	270
Percentual do gasto total em fornecedores significativos de nível 1	100%
Número total de fornecedores significativos de nível 1	0

• Indicadores-chave referentes à avaliação e desenvolvimento de fornecedores:

### Avaliação de fornecedores 2023

Número de fornecedores avaliado por documentação ou em terreno	5.557
Percentual de fornecedores com planos de ações corretivos	1%



# 13

## Financial reports

### In this chapter

**165** | Financial statements

**259** | Affiliates and subsidiaries

**286** | Financial analysis

**294** | Sworn statement

**295** | Company structure



# Financial statements

NCG 461: 11. FINANCIAL REPORTS



LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES  
CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
DECEMBER 31, 2023

## CONTENTS

Consolidated Statements of Financial Position  
Consolidated Statements of Income by Function  
Consolidated Statements of Comprehensive Income  
Consolidated Statements of Changes in Equity  
Consolidated Statements of Cash Flows - Direct Method  
Notes to the Consolidated Financial Statements

CLP - CHILEAN PESO  
UF - CHILEAN UNIDAD DE FOMENTO  
ARS - ARGENTINE PESO  
US\$ - UNITED STATES DOLLAR  
THUS\$ - THOUSANDS OF UNITED STATES DOLLARS  
MUS\$ - MILLIONS OF UNITED STATES DOLLARS  
COP - COLOMBIAN PESO  
BRL/R\$ - BRAZILIAN REAL  
THRS - THOUSANDS OF BRAZILIAN REAL



REPORT OF INDEPENDENT AUDITORS  
(Free translation from the original in Spanish)

Santiago, February 22, 2024

To the Board of Directors and Shareholders  
LATAM Airlines Group S.A.

*Opinion*

We have audited the consolidated financial statements of LATAM Airlines Group S.A. and subsidiaries, which comprise the consolidated statements of financial position as of December 31, 2023 and 2022 and the related consolidated statements of income by function, comprehensive income, changes in equity and cash flows direct method for the years then ended and the related notes to the consolidated financial statements.

In our opinion, the accompanying consolidated financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of LATAM Airlines Group S.A. and subsidiaries as of December 31, 2023 and 2022, the results of its operations and its cash flows for the years then ended in accordance with International Financial Reporting Standards as issued by the International Accounting Standards Board.

*Basis for opinion*

We conducted our audits in accordance with Generally Accepted Auditing Standards in Chile. Our responsibilities under those standards are described in the paragraphs under the section "Auditor's responsibilities for the audit of the consolidated financial statements" in this report. In accordance with relevant ethical requirements, for our audits of the consolidated financial statements, we are required to be independent of LATAM Airlines Group S.A. and subsidiaries and to comply with other ethical responsibilities in accordance with such requirements. We believe that the audit evidence we have obtained is sufficient and appropriate to provide a basis for our opinion.

*Management's responsibility for the consolidated financial statements*

Management is responsible for the preparation and fair presentation of the consolidated financial statements in accordance with International Financial Reporting Standards as issued by the International Accounting Standards Board. This responsibility includes the design, implementation and maintenance of a relevant internal control for the preparation and fair presentation of consolidated financial statements that are free from material misstatement, whether due to fraud or error.

In preparing and presenting the consolidated financial statements, Management is required to evaluate whether there are facts or circumstances that, taken as a whole, raise substantial doubt about the ability of LATAM Airlines Group S.A. and subsidiaries to continue as a going concern for the foreseeable future.



Santiago, February 22, 2024  
LATAM Airlines Group S.A.

2

*Auditor's responsibility for the audit of the consolidated financial statements*

Our objectives are to obtain reasonable assurance about whether the consolidated financial statements as a whole are free from material misstatement, whether due to fraud or error, and to issue an auditor's report that includes our opinion. Reasonable assurance is a high, but not absolute, level of assurance and, therefore, does not guarantee that an audit performed in accordance with Generally Accepted Auditing Standards in Chile will always detect a material misstatement when it exists. The risk of not detecting a material misstatement due to fraud is greater than the risk of not detecting a material misstatement due to error, as fraud may involve collusion, forgery, intentional omissions, concealment, misrepresentations or disregard of controls by Management. A misstatement is considered material if, individually or in the aggregate, it would influence the judgment of a reasonable user based on these consolidated financial statements.

As part of an audit conducted in accordance with Generally Accepted Auditing Standards in Chile, we:

- Exercise our professional judgment and maintain our professional skepticism throughout the audit.
- Identify and assess the risks of material misstatement of the consolidated financial statements, whether due to fraud or error; we design and perform audit procedures in response to those risks. Such procedures include examining evidence, on a test basis, regarding the amounts and disclosures in the consolidated financial statements.
- Obtain an understanding of internal control relevant to an audit in order to design audit procedures that are appropriate in the circumstances, but not for the purpose of expressing an opinion on the effectiveness of LATAM Airlines Group S.A. and subsidiaries internal control. Consequently, we do not express such an opinion.
- We assess the appropriateness of accounting policies used and the reasonableness of significant accounting estimates made by Management, as well as assessing the appropriateness of the overall presentation of the consolidated financial statements.
- We conclude whether in our judgment there are facts or circumstances that, taken as a whole, cast substantial doubt about the ability of LATAM Airlines Group S.A. and subsidiaries to continue as a going concern for the foreseeable future.

We are required to communicate to those charged with governance, among other matters, the planned timing and scope of the audit and significant audit findings, including any significant deficiencies and material weaknesses in internal control that we identify during our audit.

DocuSigned by:  
  
29A251EE1C8442C...

Jonathan Yeomans Gibbons  
RUT: 13.473.972-K

*PricewaterhouseCoopers*

## Contents of the Notes to the consolidated financial statements of LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries.

Notes	Page
1 - General information.....	1
2 - Summary of material accounting policies .....	6
2.1. Basis of Preparation .....	6
2.2. Basis of Consolidation .....	10
2.3. Foreign currency transactions .....	10
2.4. Property, plant and equipment .....	12
2.5. Intangible assets other than goodwill .....	12
2.6. Borrowing costs .....	12
2.7. Losses for impairment of non-financial assets .....	13
2.8. Financial assets .....	13
2.9. Derivative financial instruments and embedded derivatives .....	13
2.10. Inventories.....	15
2.11. Trade and other accounts receivable .....	15
2.12. Cash and cash equivalents .....	15
2.13. Capital .....	15
2.14. Trade and other accounts payables .....	15
2.15. Interest-bearing loans .....	15
2.16. Current and deferred taxes .....	16
2.17. Employee benefits .....	16
2.18. Provisions .....	17
2.19. Revenue from contracts with customers .....	17
2.20. Leases .....	18
2.21. Non-current assets (or disposal groups) classified as held for sale.....	19
2.22. Maintenance .....	19
2.23. Environmental costs .....	20
3 - Financial risk management .....	20
3.1. Financial risk factors .....	20
3.2. Capital risk management .....	33
3.3. Estimates of fair value .....	33
4 - Accounting estimates and judgments.....	35
5 - Segment information .....	38
6 - Cash and cash equivalents .....	39
7 - Financial instruments .....	40
8 - Trade and other accounts receivable current, and non-current accounts receivable .....	41
9 - Accounts receivable from/payable to related entities .....	43
10 - Inventories .....	44
11 - Other financial assets .....	45
12 - Other non-financial assets .....	46
13 - Non-current assets and disposal group classified as held for sale.....	47
14 - Investments in subsidiaries .....	48
15 - Intangible assets other than goodwill .....	51
16 - Property, plant and equipment .....	53
17 - Current and deferred tax .....	58
18 - Other financial liabilities .....	63
19 - Trade and other accounts payables .....	71
20 - Other provisions.....	72
21 - Other non financial liabilities .....	73
22 - Employee benefits .....	74
23 - Accounts payable, non-current .....	77
24 - Equity .....	78
25 - Revenue .....	86
26 - Costs and expenses by nature .....	86
27 - Other income, by function .....	89
28 - Foreign currency and exchange rate differences .....	89
29 - Earning (Loss) per share.....	96
30 - Contingencies .....	97
31 - Commitments .....	122
32 - Transactions with related parties .....	125
33 - Share based payments .....	127

34 - Statement of cash flows .....	129
35 - The environment .....	134
36 - Events subsequent to the date of the financial statements .....	136

LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES  
CONSOLIDATED STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION

## ASSETS

	Note	As of December 31, 2023 ThUS\$	As of December 31, 2022 ThUS\$
<b>Current Assets</b>			
Cash and cash equivalents	6 - 7	1,714,761	1,216,675
Other financial assets	7 - 11	174,819	503,515
Other non-financial assets	12	185,264	191,364
Trade and other accounts receivable	7 - 8	1,385,910	1,008,109
Accounts receivable from related entities	7 - 9	28	19,523
Inventories	10	592,880	477,789
Current tax assets	17	47,030	33,033
Total current assets other than non-current assets (or disposal groups) classified as held for sale		4,100,692	3,450,008
Non-current assets (or disposal groups) classified as held for sale	13	102,670	86,416
<b>Total current assets</b>		<b>4,203,362</b>	<b>3,536,424</b>
<b>Non-current assets</b>			
Other financial assets	7 - 11	34,485	15,517
Other non-financial assets	12	168,621	148,378
Accounts receivable	7 - 8	12,949	12,743
Intangible assets other than goodwill	15	1,151,986	1,080,386
Property, plant and equipment	16	9,091,130	8,411,661
Deferred tax assets	17	4,782	5,915
Total non-current assets		10,463,953	9,674,600
<b>Total assets</b>		<b>14,667,315</b>	<b>13,211,024</b>

The accompanying Notes 1 to 36 form an integral part of these consolidated financial statements.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES  
CONSOLIDATED STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION

## LIABILITIES AND EQUITY

	Note	As of December 31, 2023 ThUS\$	As of December 31, 2022 ThUS\$
<b>LIABILITIES</b>			
<b>Current liabilities</b>			
Other financial liabilities	7 - 18	596,063	802,841
Trade and other accounts payables	7 - 19	1,765,279	1,627,992
Accounts payable to related entities	7 - 9	7,444	12
Other provisions	20	15,072	14,573
Current tax liabilities	17	2,371	1,026
Other non-financial liabilities	21	3,301,906	2,642,251
<b>Total current liabilities</b>		<b>5,688,135</b>	<b>5,088,695</b>
<b>Non-current liabilities</b>			
Other financial liabilities	7 - 18	6,341,669	5,979,039
Accounts payable	7 - 23	418,587	326,284
Other provisions	20	926,736	927,964
Deferred tax liabilities	17	382,359	344,625
Employee benefits	22	122,618	93,488
Other non-financial liabilities	21	348,936	420,208
<b>Total non-current liabilities</b>		<b>8,540,905</b>	<b>8,091,608</b>
<b>Total liabilities</b>		<b>14,229,040</b>	<b>13,180,303</b>
<b>EQUITY</b>			
Share capital	24	5,003,534	13,298,486
Retained earnings/(losses)	24	464,411	(7,501,896)
Treasury Shares	24	—	(178)
Other equity	24	39	39
Other reserves	24	(5,017,682)	(5,754,173)
Parent's ownership interest		450,302	42,278
Non-controlling interest	14	(12,027)	(11,557)
<b>Total equity</b>		<b>438,275</b>	<b>30,721</b>
<b>Total liabilities and equity</b>		<b>14,667,315</b>	<b>13,211,024</b>

The accompanying Notes 1 to 36 form an integral part of these consolidated financial statements.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES  
 CONSOLIDATED STATEMENTS OF INCOME BY FUNCTION

	Note	For the year ended December 31,	
		2023 ThUS\$	2022 ThUS\$
Revenue	5 - 25	11,640,541	9,362,521
Cost of sales	26	(8,816,590)	(8,103,483)
Gross margin		<u>2,823,951</u>	<u>1,259,038</u>
Other income	27	148,641	154,286
Distribution costs	26	(587,272)	(426,599)
Administrative expenses	26	(683,311)	(576,429)
Other expenses	26	(532,801)	(531,575)
Gains/(losses) from restructuring activities	26	—	1,679,934
Other gains/(losses)	26	(91,043)	(347,077)
Income (loss) from operation activities		<u>1,078,165</u>	<u>1,211,578</u>
Financial income	26	125,356	1,052,295
Financial costs	26	(698,231)	(942,403)
Foreign exchange gains/(losses)		85,891	25,993
Result of indexation units		5,311	(1,412)
Income (loss) before taxes		<u>596,492</u>	<u>1,346,051</u>
Income tax (expense)/benefits	17	(14,942)	(8,914)
NET INCOME (LOSS) FOR THE YEAR		<u>581,550</u>	<u>1,337,137</u>
Income (loss) attributable to owners of the parent		581,831	1,339,210
Income (loss) attributable to non-controlling interest	14	(281)	(2,073)
Net Income (loss) for the year		<u>581,550</u>	<u>1,337,137</u>
EARNING (LOSS) PER SHARE			
Basic earnings (loss) per share (US\$)	29	0.000963	0.013861
Diluted earnings (loss) per share (US\$)	29	0.000963	0.013592

The accompanying Notes 1 to 36 form an integral part of these consolidated financial statements.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES  
 CONSOLIDATED STATEMENTS OF COMPREHENSIVE INCOME

	Note	For the year ended at December 31,	
		2023 ThUS\$	2022 ThUS\$
NET INCOME/(LOSS)		581,550	1,337,137
Components of other comprehensive income (loss) that will not be reclassified to income before taxes			
Other comprehensive income (loss), before taxes, gains (losses) by new measurements on defined benefit plans	24	(21,198)	(9,935)
Total other comprehensive (loss) that will not be reclassified to income before taxes		<u>(21,198)</u>	<u>(9,935)</u>
Components of other comprehensive income that will be reclassified to income before taxes			
Currency translation differences Gains (losses) on currency translation, before tax		(12,423)	(32,563)
Other comprehensive loss, before taxes, currency translation differences		<u>(12,423)</u>	<u>(32,563)</u>
Cash flow hedges			
Gains (losses) on cash flow hedges before taxes	24	(41,144)	52,017
Reclassification adjustment on cash flow hedges before tax	24	(26,568)	31,293
Amounts removed from equity and included in the carrying amount of non-financial assets (liabilities) that were acquired or incurred through a highly probable hedged forecast transaction, before tax	24	(11,112)	(8,143)
Other comprehensive income (losses), before taxes, cash flow hedges		<u>(78,824)</u>	<u>75,167</u>
Change in value of time value of options			
Gains/(Losses) on change in value of time value of options before tax	24	25,751	(24,005)
Reclassification adjustments on change in value of time value of options before tax	24	28,818	19,946
Other comprehensive income, before taxes, changes in the time value of the options		<u>54,569</u>	<u>(4,059)</u>
Total other comprehensive income that will be reclassified to income before taxes		<u>(36,678)</u>	<u>38,545</u>
Other components of other comprehensive income (loss), before taxes		(57,876)	28,610
Income tax relating to other comprehensive income that will not be reclassified to income			
Income tax relating to new measurements on defined benefit plans	17	751	567
Income tax relating to other comprehensive income that will not be reclassified to income		<u>751</u>	<u>567</u>
Income tax relating to other comprehensive income (loss) that will be reclassified to income			
Income tax related to cash flow hedges in other comprehensive income (loss)	17	3,604	(235)
Income taxes related to components of other comprehensive loss will be reclassified to income		<u>3,604</u>	<u>(235)</u>
Total Other comprehensive income (loss)		<u>(53,521)</u>	<u>28,942</u>
Total comprehensive income (loss)		<u>528,029</u>	<u>1,366,079</u>
Comprehensive income (loss) attributable to owners of the parent		515,687	1,367,315
Comprehensive income (loss) attributable to non-controlling interests		12,342	(1,236)
TOTAL COMPREHENSIVE INCOME (LOSS)		<u>528,029</u>	<u>1,366,079</u>

The accompanying Notes 1 to 36 form an integral part of these consolidated financial statements.

**LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES**  
**CONSOLIDATED STATEMENTS OF CHANGES IN EQUITY**

	Note	Attributable to owners of the parent													
		Share capital	Other equity	Treasury shares	Change in other reserves							Retained earnings/(losses)	Parent's ownership interest	Non-controlling interest	Total equity
					Currency translation reserve	Cash flow hedging reserve	Gains (Losses) from changes in the time value of the options	Actuarial gains or losses on defined benefit plans reserve	Shares based payments reserve	Other sundry reserve	Total other reserve				
ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	
Equity as of January 1, 2023		13,298,486	39	(178)	(3,805,560)	36,542	(21,622)	(28,117)	37,235	(1,972,651)	(5,754,173)	(7,501,896)	42,278	(11,557)	30,721
Total increase (decrease) in equity															
Net income/(loss) for the period	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	581,831	581,831	(281)	581,550
Other comprehensive income		—	—	—	(25,051)	(75,220)	54,569	(20,442)	—	—	(66,144)	—	(66,144)	12,623	(53,521)
Total comprehensive income		—	—	—	(25,051)	(75,220)	54,569	(20,442)	—	—	(66,144)	581,831	515,687	12,342	528,029
Transactions with shareholders															
Dividends	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(174,549)	(174,549)	—	(174,549)
Increase for other contributions from the owners	24	—	17,401	—	—	—	—	—	—	(14,401)	(14,401)	—	3,000	—	3,000
Increase (decrease) through transfers and other changes, equity	24-34	(8,294,952)	(17,401)	178	—	—	—	—	—	817,036	817,036	7,559,025	63,886	(12,812)	51,074
Total transactions with shareholders		(8,294,952)	—	178	—	—	—	—	—	802,635	802,635	7,384,476	(107,663)	(12,812)	(120,475)
Closing balance as of December 31, 2023		5,003,534	39	—	(3,830,611)	(38,678)	32,947	(48,559)	37,235	(1,170,016)	(5,017,682)	464,411	450,302	(12,027)	438,275

The accompanying Notes 1 to 36 form an integral part of these consolidated financial statements.

**LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES**  
**CONSOLIDATED STATEMENTS OF CHANGES IN EQUITY**

Note	Attributable to owners of the parent														
	Change in other reserves											Retained earnings/ (losses)	Parent's ownership interest	Non-controlling interest	Total equity
	Share capital	Other equity	Treasury shares	Currency translation reserve	Cash flow hedging reserve	Gains (Losses) from changes in the time value of the options	Actuarial gains or losses on defined benefit plans reserve	Shares based payments reserve	Other sundry reserve	Total other reserve					
ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	
Equity as of January 1, 2022	3,146,265	—	(178)	(3,772,159)	(38,390)	(17,563)	(18,750)	37,235	2,448,098	(1,361,529)	(8,841,106)	(7,056,548)	(10,356)	(7,066,904)	
Total increase (decrease) in equity															
Net income/(loss) for the period	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,339,210	1,339,210	(2,073)	1,337,137	
Other comprehensive income		—	—	(33,401)	74,932	(4,059)	(9,367)	—	—	28,105	—	28,105	837	28,942	
Total comprehensive income		—	—	(33,401)	74,932	(4,059)	(9,367)	—	—	28,105	1,339,210	1,367,315	(1,236)	1,366,079	
Transactions with shareholders															
Equity issue	24 -33	800,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	800,000	—	800,000	
Increase for other contributions from the owners	24	—	9,250,229	—	—	—	—	—	(4,340,749)	(4,340,749)	—	4,909,480	—	4,909,480	
Increase (decrease) through transfers and other changes, equity	24 -33	9,352,221	(9,250,190)	—	—	—	—	—	(80,000)	(80,000)	—	22,031	35	22,066	
Total transactions with shareholders		10,152,221	39	—	—	—	—	—	(4,420,749)	(4,420,749)	—	5,731,511	35	5,731,546	
Closing balance as of December 31, 2022		13,298,486	39	(178)	(3,805,560)	36,542	(21,622)	37,235	(1,972,651)	(5,754,173)	(7,501,896)	42,278	(11,557)	30,721	

The accompanying Notes 1 to 36 form an integral part of these consolidated financial statements.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES  
CONSOLIDATED STATEMENTS OF CASH FLOWS - DIRECT METHOD

	Note	For the year ended	
		December 31,	
		2023	2022
		ThUS\$	ThUS\$
Cash flows from operating activities			
Cash collection from operating activities			
Proceeds from sales of goods and services		13,397,385	10,549,542
Other cash receipts from operating activities		169,692	117,118
Payments for operating activities			
Payments to suppliers for the supply goods and services	34	(9,689,508)	(9,113,130)
Payments to and on behalf of employees		(1,304,696)	(1,039,336)
Other payments for operating activities		(270,580)	(272,823)
Income taxes (paid)		(18,379)	(14,314)
Other cash inflows (outflows)	34	(20,346)	(130,260)
Net cash (outflow) inflow from operating activities		<u>2,263,568</u>	<u>96,797</u>
Other cash receipts from sales of equity or debt instruments of other entities		—	417
Other payments to acquire equity or debt instruments of other entities		—	(331)
Amounts raised from sale of property, plant and equipment		46,524	56,377
Purchases of property, plant and equipment		(795,787)	(780,538)
Purchases of intangible assets		(68,052)	(50,116)
Interest received		98,552	18,934
Other cash inflows (outflows)	34	59,258	6,300
Net cash (outflow) inflow from investing activities		<u>(659,505)</u>	<u>(748,957)</u>
Cash flows inflow (out flow) from investing activities			
Proceeds from the issuance of shares	34	—	549,038
Amounts from the issuance of other equity instruments	34	—	3,202,790
Payments for changes in ownership interests in subsidiaries that do not result in loss of control	24	(23)	—
Amounts raised from long-term loans	34	—	2,361,875
Amounts raised from short-term loans	34	—	4,856,025
Loans from related entities	32	—	770,522
Loans repayments	34	(342,005)	(8,759,413)
Payments of lease liabilities	34	(225,358)	(131,917)
Payments of loans to related entities	34	—	(1,008,483)
Interest paid		(594,234)	(521,716)
Other cash (outflows) inflows	34	11,405	(463,766)
Net cash inflow (outflow) from financing activities		<u>(1,150,215)</u>	<u>854,955</u>
Net (decrease) increase in cash and cash equivalents before effect of exchanges rate change		453,848	202,795
Effects of variation in the exchange rate on cash and cash equivalents		44,238	(32,955)
Net (decrease) increase in cash and cash equivalents		498,086	169,840
CASH AND CASH EQUIVALENTS AT THE BEGINNING OF THE YEAR	6	<u>1,216,675</u>	<u>1,046,835</u>
CASH AND CASH EQUIVALENTS AT THE END OF THE YEAR	6	<u>1,714,761</u>	<u>1,216,675</u>

The accompanying Notes 1 to 36 form an integral part of these consolidated financial statements.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES  
NOTES TO THE CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

AS OF DECEMBER 31, 2023

NOTE 1 - GENERAL INFORMATION

LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM" or the "Company") is an open stock company which holds the values inscribed in the Registro de Valores of the Commission for the Financial Market, whose shares are listed in Chile on the Electronic Stock Exchange of Chile - Stock Exchange and the Santiago Stock Exchange. LATAM's ADRs are currently trading in the United States of America on the OTC (Over-The-Counter) markets.

Its main business is the air transport of passengers and cargo, both in the domestic markets of Chile, Peru, Colombia, Ecuador and Brazil, as well as in a series of regional and international routes in America, Europe and Oceania. These businesses are developed directly or by its subsidiaries in Chile, Ecuador, Peru, Brazil, Colombia and Paraguay. In addition, the Company has subsidiaries that operate in the cargo business in Chile, Brazil and Colombia.

The Company is located in Chile, in the city of Santiago, on Avenida Presidente Riesco No. 5711, Las Condes commune.

As of December 31, 2023, the Company's statutory capital is represented by 604,441,789,335 ordinary shares without nominal value. As of that date, 604,437,877,587 shares were subscribed and paid. The foregoing, considering the capital increase approved by the shareholders of the company at an extraordinary meeting held on July 5, 2022, in the context of the implementation of its reorganization plan approved and confirmed in the Chapter 11 Proceedings, as well as the Capital decrease required for the Chilean Capital Markets law that appears in a public deed dated September 6, 2023, granted at the Notaría of Santiago of Mr. Eduardo Javier Diez Morello.

The major shareholders of the Company, considering the total amount of subscribed and paid shares, are Banco de Chile on behalf of State Street which owns 45.81%, Banco de Chile on behalf of Non-Resident Third Parties with 11.94%, Delta Air Lines with 10.05% and Qatar Airways with 10.03% ownership.

As of December 31, 2023, the Company had a total of 2,100 shareholders in its registry. At that date, approximately 0.01% of the Company's capital stock was in the form of ADRs.

During 2023, the Company had an average of 34,174 employees, ending this year with a total of 35,568 collaborator, distributed in 5,149 Administration employees, 17,655 in Operations, 8,688 Cabin Crew and 4,076 Command crew.

The main subsidiaries included in these consolidated financial statements are as follows:

a) Percentage ownership

Tax No.	Company	Country of origin	Functional Currency	As December 31, 2023			As December 31, 2022		
				Direct	Indirect	Total	Direct	Indirect	Total
				%	%	%	%	%	%
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A. and Subsidiaries	Chile	US\$	99.9959	0.0041	100.0000	99.9959	0.0041	100.0000
Foreign	Latam Airlines Perú S.A.	Peru	US\$	23.6200	76.1900	99.8100	23.6200	76.1900	99.8100
93.383.000-4	Lan Cargo S.A.	Chile	US\$	99.8940	0.0041	99.8981	99.8940	0.0041	99.8981
76.717.244-3	Prime Cargo SpA.	Chile	CLP	0.0000	100.0000	100.0000	0.0000	0.0000	0.0000
Foreign	Connecta Corporation	U.S.A.	US\$	0.0000	100.0000	100.0000	0.0000	100.0000	100.0000
Foreign	Prime Airport Services Inc. and Subsidiary	U.S.A.	US\$	0.0000	100.0000	100.0000	0.0000	100.0000	100.0000
96.951.280-7	Transporte Aéreo S.A.	Chile	US\$	0.0000	100.0000	100.0000	0.0000	100.0000	100.0000
96.631.520-2	Fast Air Almacenes de Carga S.A.	Chile	CLP	0.0000	100.0000	100.0000	0.0000	100.0000	100.0000
Foreign	Laser Cargo S.R.L.	Argentina	ARS	0.0000	100.0000	100.0000	0.0000	100.0000	100.0000
Foreign	Lan Cargo Overseas Limited and Subsidiaries	Bahamas	US\$	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	100.0000	100.0000
96.969.690-8	Lan Cargo Inversiones S.A. and Subsidiary	Chile	US\$	0.0000	100.0000	100.0000	0.0000	100.0000	100.0000
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A.	Chile	US\$	99.9000	0.1000	100.0000	99.9000	0.1000	100.0000
96.847.880-K	Technical Training LATAM S.A.	Chile	CLP	99.8300	0.1700	100.0000	99.8300	0.1700	100.0000
Foreign	Latam Finance Limited	Cayman Island	US\$	100.0000	0.0000	100.0000	100.0000	0.0000	100.0000
Foreign	Peuco Finance Limited	Cayman Island	US\$	100.0000	0.0000	100.0000	100.0000	0.0000	100.0000
Foreign	Professional Airline Services INC.	U.S.A.	US\$	100.0000	0.0000	100.0000	100.0000	0.0000	100.0000
Foreign	Jarletul S.A.	Uruguay	US\$	0.0000	100.0000	100.0000	0.0000	100.0000	100.0000
Foreign	Latam Travel S.R.L.	Bolivia	US\$	99.0000	1.0000	100.0000	99.0000	1.0000	100.0000
76.262.894-5	Latam Travel Chile II S.A.	Chile	US\$	99.9900	0.0100	100.0000	99.9900	0.0100	100.0000
Foreign	Latam Travel S.A.	Argentina	ARS	94.0100	5.9900	100.0000	94.0100	5.9900	100.0000
Foreign	TAM S.A. and Subsidiaries (*)	Brazil	BRL	63.0987	36.9013	100.0000	63.0901	36.9099	100.0000

(\*) As of December 31, 2023, the indirect participation percentage of TAM S.A. and its Subsidiaries is from Holdco I S.A., a company which LATAM Airlines Group S.A. has a 100% share on economic rights and 51.04% of political rights. Its percentage arose as a result of the provisional measure No. 863 of the Brazilian government implemented in December of 2018 that allows foreign capital to have up to 100% of the share ownership of a Brazilian Airline.

b) Financial Information

Tax No.	Company	Statement of financial position						Net Income	
		As of December 31, 2023			As of December 31, 2022			For the year ended At December 31,	
		Assets	Liabilities	Equity	Assets	Liabilities	Equity	2023	2022
ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A. and Subsidiaries (*)	487,236	1,835,537	(1,000,622)	392,232	1,727,968	(1,342,687)	7,514	(121,673)
Foreign	Latam Airlines Perú S.A.	334,481	285,645	48,836	335,773	281,178	54,595	(4,666)	(12,726)
93.383.000-4	Lan Cargo S.A.	391,430	189,019	202,411	394,378	212,094	182,284	22,677	(1,230)
76.717.244-3	Prime Cargo SpA.	912	—	912	—	—	—	—	—
Foreign	Connecta Corporation	64,054	6,790	57,264	78,905	22,334	56,571	693	14,814
Foreign	Prime Airport Services Inc. and Subsidiary (*)	19,435	17,241	2,194	25,118	24,305	813	1,380	1,838
96.951.280-7	Transporte Aéreo S.A.	280,117	151,066	129,051	283,166	177,109	106,057	24,871	(36,190)
96.631.520-2	Fast Air Almacenes de Carga S.A.	14,255	10,455	3,800	16,150	12,623	3,527	462	1,154
Foreign	Laser Cargo S.R.L.	—	1	(1)	—	3	(3)	—	—
Foreign	Lan Cargo Overseas Limited and Subsidiaries (*)	—	—	—	35,991	15,334	20,656	—	(1,287)
96.969.690-8	Lan Cargo Inversiones S.A. and Subsidiary (*)	166,503	80,502	(71,744)	220,144	148,489	11,661	(5,345)	(11,901)
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A. (*)	1,238	50	1,188	1,281	56	1,225	(36)	(14)
96.847.880-K	Technical Training LATAM S.A.	1,246	893	353	1,417	1,110	307	165	77
Foreign	Latam Finance Limited	114	208,621	(208,507)	3,011	211,517	(208,506)	(1)	169,582
Foreign	Professional Airline Services INC.	15,571	10,943	4,628	56,895	53,786	3,109	1,681	258
Foreign	Jarletul S.A.	16	1,101	(1,085)	16	1,109	(1,093)	8	(2)
Foreign	Latam Travel S.R.L.	92	—	92	92	5	87	5	154
76.262.894-5	Latam Travel Chile II S.A.	356	1,239	(883)	368	1,234	(866)	(16)	2
Foreign	Latam Travel S.A.	4,547	1,554	2,993	7,303	2,715	4,588	940	(6,187)
Foreign	TAM S.A. and Subsidiaries (*)	4,240,748	3,027,373	1,212,329	3,497,848	4,231,547	(733,699)	740,783	(69,932)

(\*) The Equity reported corresponds to Equity attributable to owners of the parent, it does not include Non-controlling participation.

In addition, the following special purpose entities have been consolidated: (1) Chercán Leasing Limited, intended to finance advance payments of aircraft; (2) Guanay Finance Limited, intended for the issue of a securitized bond with future credit card payments (Liquidated in May 2023); and (3) Yamasa Sangyo Aircraft LA1 Kumiai, Yamasa Sangyo Aircraft LA2 Kumiai, earmarked for aircraft financing. These companies have been consolidated as required by IFRS 10.

All entities over which LATAM has control have been included in the consolidation. The Company has analyzed the control criteria in accordance with the requirements of IFRS 10.

Changes occurred in the consolidation perimeter between January 1, 2022 and December 31, 2023, are detailed below:

(1) Incorporation or acquisition of companies

- On December 22, 2022, LATAM Airlines Group S.A. purchased of 1,390,468,967 preferred shares of Latam Travel S.A.; consequently, the shareholding composition of Latam Travel S.A. is as follows: Lan Pax Group S.A. with 5.69%, Inversora Cordillera S.A. with 0.30% and LATAM Airlines Group S.A. with 94.01%. These transactions were between LATAM Airlines Group entities and therefore did not generate any effects within the consolidated financial statements.
- On March 29, 2023, a capital increase was made in TAM S.A. carried out a capital increase, through the contribution of LATAM Airlines Group S.A. of accounts receivable for ThUS\$785,865; consequently, there were no significant changes in the shareholder composition and therefore did not generate any effect within the Consolidated Financial Statements.

- On March 29, 2023, a capital increase was made in TAM Linhas Aéreas S.A carried out a capital increase, through the contribution of TAM S.A. of accounts receivable for ThUS\$785,865; consequently, there were no significant changes in the shareholder composition and therefore did not generate any effect within the Consolidated Financial Statements.
- On March 29, 2023, a capital increase was made in Aerovías de Integración Regional S.A. Aires S.A. through the contribution of made a capital increase where Holdco Colombia I SpA made a contribution through accounts receivable for ThUS\$120,410, consequently, there were no significant changes in the shareholder composition and therefore did not generate any effect within the Consolidated Financial Statements.
- On April 14, 2023, a capital reduction was carried out in Lan Argentina S.A. through the absorption of losses in the sum of ThUS\$160,170. Consequently, there were no significant changes in the shareholding composition and therefore it did not generate any effect within the Consolidated Financial Statements.
- On June 7, 2023, a capital increase was made in TAM S.A. carried out a capital increase, through the contribution of LATAM Airlines Group S.A. of accounts receivable for ThUS\$308,031, consequently, there were no significant changes in the shareholder composition and therefore did not generate any effect within the Consolidated Financial Statements.
- On June 7, 2023, a capital increase was made in TAM Linhas Aéreas S.A carried out a capital increase, through the contribution of TAM S.A. of accounts receivable for ThUS\$308,031, consequently, there were no significant changes in the shareholder composition and therefore did not generate any effect within the Consolidated Financial Statements.
- On June 13 and 14, 2023, Inversiones Lan S.A. made a purchase of 923 shares from third parties, for an a total amount of ThUS\$ 23, of the subsidiary Aerovías de Integración Regional S.A. Aires S.A., consequently, these transactions generated a decrease in the non-controlling interest, without generating significant effects on the Consolidated Financial Statements.
- On July 21, 2023, a capital increase was carried out in Latam Airlines Ecuador S.A through the contribution of accounts receivable held by Holdco Ecuador S.A for ThUS\$3,100, consequently, there were no significant changes in the shareholding composition and Therefore, it did not generate any effect within the Consolidated Financial Statements.
- On July 28, 2023, Lan Cargo S.A purchased 1 share of Lan Cargo Overseas Limited from Inversiones Lan S.A. Consequently, there were no significant changes in the shareholding composition and therefore did not generate any effect within the Consolidated Financial Statements.
- On August 1, 2023, Inversiones Lan S.A. purchased 1 share of Americonsult SA de CV from Lan Cargo Overseas Limited. Consequently, there were no significant changes in the shareholding composition and therefore did not generate any effect within the Consolidated Financial Statements.
- On August 4, 2023, the merger of Holdco Colombia II SpA into Lan Pax Group S.A takes place, acquiring the latter all of its assets, liabilities, rights and obligations. As a result of the above, Holdco Colombia II SpA is dissolved. On the same date Lan Pax Group S.A carries out a capital increase of ThUS\$347 in Holdco Colombia I SpA through the contribution of 47,010 shares of Aerovías de Integración Regional S.A. These transactions were carried out between entities under common control of LATAM Airlines Group S.A. Group. and, therefore, did not generate any effect within the Consolidated Financial Statements.
- On September 11, 2023, the company Mas Investment Limited was liquidated and its controller Lan Cargo Overseas Limited acquired all its assets, liabilities, rights and obligations, as a result of the liquidation, including the investments that Mas Investment Limited held in the following companies: (i) Consultoría Administrativa Profesional S.A. de C.V., equivalent to 49,500 shares; (ii) Americonsult, S.A. de C.V., equivalent to 499 shares; (iii) Transporte Aéreo S.A. equivalent to 109,662 shares; and (iv) Inversiones Aereas S.A., equivalent to 15,216 shares. These transactions were carried out between entities under common control of LATAM Airlines Group S.A. and, therefore, did not generate any effect within the Consolidated Financial Statements.
- On September 11, 2023, the company Lan Cargo Overseas Limited was liquidated and its controller Lan Cargo S.A acquired all its all its assets, liabilities, rights and obligations, as a result of the liquidation, including the investments that Lan Cargo Overseas Limited held in the following companies: (i) Prime Airport Services Inc., equivalent to 105 shares; (ii) Americonsult de Costa Rica S.A, equivalent to 66 shares; (iii) Americonsult de Guatemala, Sociedad Anónima, equivalent to 50 shares; (iv) Consultoría Administrativa Profesional S.A. de C.V., equivalent to 49,500 shares; (v) Americonsult, S.A. de C.V., equivalent to 499 shares; (vi) Transporte Aéreo S.A. equivalent to 109,662 shares; and (vii) Inversiones Aereas S.A., equivalent to 15,216 shares. These transactions were carried out between entities under common control of LATAM Airlines Group S.A. and, therefore, did not generate any effect within the Consolidated Financial Statements.
- On September 15, 2023, a capital increase was made in TAM S.A. through the contribution of ThUS\$106,104 on accounts receivable from LATAM Airlines Group S.A.; consequently, there were no significant changes in the shareholder composition and therefore did not generate any effect within the Consolidated Financial Statements.
- On September 15, 2023, a capital increase was made in TAM Linhas Aéreas S.A through the contribution of ThUS\$106,104 on accounts receivable from TAM S.A., consequently, there were no significant changes in the shareholder composition and therefore did not generate any effect within the Consolidated Financial Statements.
- On October 23 and 30, 2023, Inversiones Lan S.A. purchased a total 183 shares from Non-controlling interest, for an a total amount of ThUS\$2, of the subsidiary Aerovías de Integración Regional S.A. Aires S.A., consequently, these transactions generated a decrease in non-controlling interest, with no generating significant effects on the Consolidated Financial Statements.
- On December 6, 2023, the company Prime Cargo SpA was incorporated, which is 100% owned by Lan Cargo S.A., whose exclusive purpose is to carry out storage activities for all types of products and/or merchandise.
- On December 29, 2023, LATAM Airlines Group S.A. purchased of 2,392,166 preferred shares of Inversora Cordillera S.A. a Transportes Aéreos del Mercosur S.A.;consequently, the shareholding composition of Inversora Cordillera S.A. is as follows: Lan Pax Group S.A. with 99.95% and LATAM Airlines Group S.A. with 0.05%. These transactions were between subsidiaries of LATAM Airlines Group not generating any effects within the Consolidated Financial Statements.
- On December 29, 2023, LATAM Airlines Group S.A. purchased of 53,376 preferred shares of LAN Argentina S.A. a Transportes Aéreos del Mercosur S.A.;consequently, the shareholding composition of LAN Argentina S.A. is as follows: Lan Pax Group S.A. with 4.99%, Inversora Cordillera S.A. with 94.96% and LATAM Airlines Group S.A. with 0.05%. These transactions were between subsidiaries of LATAM Airlines Group not generating any effects within the Consolidated Financial Statements.

## NOTE 2 - SUMMARY OF MATERIAL ACCOUNTING POLICIES

The following describes the principal accounting policies adopted in the preparation of these consolidated financial statements.

## 2.1. Basis of Preparation

These consolidated financial statements of LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries as of December 31, 2023 and 2022, have been prepared in accordance with the International Financial Reporting Standards as issued by the International Accounting Standards Board (IFRS Accounting Standards) and with the interpretations issued by the International Financial Reporting Standards Interpretations Committee (IFRIC IC).

The consolidated financial statements have been prepared under the historic-cost criterion, although modified by the valuation at fair value of certain financial instruments.

The preparation of the consolidated financial statements in accordance with IFRS Accounting Standards requires the use of certain critical accounting estimates. It also requires management to use its judgment in applying the Company's accounting policies. Note 4 describe the areas that imply a greater degree of judgment or complexity or the areas where the assumptions and estimates are significant to the consolidated financial statements.

These consolidated financial statements have been prepared in accordance with the accounting policies used by the Company in the preparation of the 2022 consolidated financial statements, except for the standards and interpretations adopted as of January 1, 2023.

## (a) Application of new standards for the year 2023:

Accounting pronouncements with implementation effective from January 1, 2023:

	Issuance Date	Effective Date:
(i) Standards and amendments		
IFRS 17: Insurance contracts, replaces IFRS 4.	May 2017	01/01/2023
Initial Application of IFRS 17 and IFRS 9 — Comparative Information (Amendment to IFRS 17)	December 2021	An entity that elects to apply the amendment applies it when it first applies IFRS 17
Amendment to IAS 1: Presentation of financial statements, on materiality accounting policies.	February 2021	01/01/2023
Amendment to IAS 8: Accounting policies, changes in accounting estimates and error, on separating between changes in accounting estimates and changes in accounting policies.	February 2021	01/01/2023
Amendment to IAS 12: Income taxes, on international tax reform – rules of the two pillar model.	May 2023	01/01/2023
Amendment to IAS 12: Income taxes, Deferred taxes related to assets and liabilities that arise from a single transaction.	May 2021	01/01/2023

The application of these accounting standards as of January 1, 2023, had no significant effect on the Company's consolidated financial statements.

## (b) Accounting pronouncements not in force for the financial year beginning on January 1, 2023:

	Issuance Date	Effective Date:
(i) Standards and amendments		
Amendment to IAS 1: Presentation of financial statements, on classification of liabilities.	January 2020	01/01/2024
Amendment to IAS 1: Presentation of financial statements, on non-current liabilities with covenants.	October 2022	01/01/2024
Amendment to IFRS 16: Leases, on sales with leaseback.	September 2022	01/01/2024
Amendment to IFRS 10: Consolidated financial statements and IAS 28: Investments in associates and joint ventures.	September 2014	Not determined
Amendments to IAS 7 "Statement of cash flows" and IFRS 7 "Financial Instruments: Information to be Disclosed"	May 2023	01/01/2024
Amendments to IAS 21: Lack of Exchangeability	August 2023	01/01/2025

The Company's management estimates that the adoption of the standards, amendments and interpretations described above will not have a significant impact on the Company's consolidated financial statements in the exercise of their first application.

## (c) Chapter 11 Filing and Exit

Chapter 11 Filing and Procedure: Due to the effects on the operation of the restrictions established in the countries to control the effects of the COVID-19 pandemic, on May 25, 2020 the Board of LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM Parent") resolved unanimously that LATAM Parent and some its subsidiaries should initiate a reorganization process in the United States of America according to the rules established in the Bankruptcy Code by filing a voluntary petition for relief in accordance with the same, which petition was submitted on May 26, 2020 and was jointly administered under Case Number 20-11254. Subsequently, Piquero Leasing Limited (July 7, 2020) and TAM S.A. and its subsidiaries in Brazil (July 9, 2020) joined the process (the voluntary petitions, collectively, the "Bankruptcy Filing" and each LATAM entity that filed a petition, a "Debtor" and jointly, the "Debtors").

The Bankruptcy Filing for each of the Debtors (each one, respectively, a "Petition Date") was jointly administered under the caption "In re LATAM Airlines Group S.A. et al." Case Number 20-11254. On June 18, 2022, the Bankruptcy Court issued a memorandum decision approving the Debtors' joint plan of reorganization (the "Plan") and rejecting all remaining objections and entered an order confirming the Plan (the "Confirmation Order"). On November 3, 2022 (the "Effective Date"), the Plan was substantially consummated and each of the Debtors emerged from the Chapter 11 proceedings as "Reorganized Debtors". Pursuant to the Plan, the Company received an infusion of approximately US\$8.19 billion through a mix of new equity, convertible notes and debt, which enabled the Company to exit Chapter 11 with appropriate capitalization to effectuate its business plan. Upon emergence, the Company had total debt of approximately US\$6.8 billion, cash and cash equivalents of approximately US\$1.1 billion and revolving undrawn facilities in the amount of US\$1.1 billion. Specifically, the Plan provided that:

- The Company conducted a US\$800 million common equity rights offering, open to all shareholders in accordance with their preemptive rights under applicable Chilean law, and fully backstopped by the parties participating in the Restructuring Support Agreement (RSA);
- Three distinct classes of convertible notes were issued by the Company, all of which were preemptively offered to shareholders. The preemptive rights offering period closed on October 12, 2022. For those securities not subscribed by the Company's shareholders during the respective preemptive rights period:

- New Convertible Notes Class A, hereinafter Class G Convertible notes (by the denomination with which they were registered in the Registro de Valores of the CMF), were delivered to certain general unsecured creditors of the Company in settlement of their allowed claims under the Plan.

The Issuance conditions:

Nominal Value : Approximately ThUS\$1,257,003

Conversion Ratio: 15.904615504595600. The Convertible Notes Class G Conversion Ratio shall step down by 50% after the sixty days (60) counted from the Effective Date.

Backup Shares: 19,992,142,087

Maturity: 31 Dec. 2121

Interest rate: 0%

Conversion Conditions: They may be converted into shares of the Company within twelve months from the Effective Date of the Plan. As soon as 50% of the holders of New Class G Convertible Notes have opted to convert, the remaining Class G Convertible Notes will be automatically converted.

- New Convertible Notes Class B, hereinafter Class H Convertible notes (by the denomination with which they were registered in the Registro de Valores of the CMF), were subscribed and purchased by the shareholder that are part of the RSA.

The Issuance conditions:

Nominal Value: Approximately ThUS\$1,372,840

Conversion Ratio: 92.2623446840237. The conversion ratio of Class H Convertible Notes will be reduced by 50% after the sixty days (60) counted from the fifth (5th) anniversary from the Effective Date .

Backup Shares: 126,661,409,136

Maturity: 31 Dec. 2121

Interest rate: 1% interest rate payable in cash annually with no interest in the first 60 days.

Conversion Conditions:

- First Convertible Notes Class H Conversion Period: Each holder of Convertible Notes Class H will have the ability to convert its Convertible Notes Class H into shares of the Company within sixty (60) days from the Effective Date.
- Second Convertible Notes Class H Conversion Period: Additionally, each holder of Convertible Notes Class H will have the ability to convert their Convertible Notes Class H into shares of the Company beginning on the fifth (5th) anniversary of the Effective Date and until the sixth (6th) anniversary of the Effective Date.

- New Convertible Notes Class C, hereinafter Class I Convertible notes (by the denomination with which they were registered in the Registro de Valores of the CMF), were provided to certain general unsecured creditors in exchange for a combination of a contribution of new money to the Company and the settlement of their allowed claims under the Plan, subject to certain limitations and holdbacks by the backstopping parties.

The Issuance conditions:

Nominal Value: Approximately ThUS\$6,863,427

Conversion Ratio: 56.143649821654. The Convertible Notes Class I Conversion Ratio shall step down by 50% after the sixty days (60) counted from the Effective Date.

Backup Shares: 385,337,858,290

Maturity: 31 Dec. 2121

Interest rate: 0%

Conversion Conditions: They may be converted into shares within 12 months from the Effective Date of the Plan. As soon as 50% of the holders of Class I Convertible Notes have opted to convert, then the remaining Class I Convertible Notes will be automatically converted.

- The election period for the Convertible Notes Class G and Convertible Notes Class I by creditors ended on October 6, 2022.
- General unsecured creditors that elected to receive Convertible Notes Class G or Convertible Notes Class I were entitled to receive a one-time cash distribution in an aggregate amount of approximately US\$175 million.
- The Convertible Notes Classes H and I were issued, totally or partially, in consideration of a new money contribution for the aggregate amount of approximately US\$4.64 billion fully backstopped by the parties to the RSA.
- In lieu of receiving Convertible Notes Class G or Convertible Notes Class I (and the aforementioned one-time cash distribution), general unsecured creditors were provided with the alternative of opting to receive New Local Notes issued by LATAM. As set forth in the Plan and based on the elections made by general unsecured creditors, such notes were issued in the amount of UF 3,818,042 (equal to approximately US\$130 million as of the date of their issuance).

Pursuant to the Plan and Backstop Agreements, LATAM raised up to US\$500 million through a new revolving credit facility and approximately US\$2.25 billion in total new money debt financing through exit financing (new term loan and new notes).

On September 2, 2022, the Convertible Notes Classes G, H and I together with the shares contemplated in the Plan were registered with the Chilean Registro de Valores of the Financial Market Commission (the “CMF”). The CMF approved the New Local Notes on September 5, 2022. The Debtors established September 12, 2022 as the record date with respect to creditors entitled to participate in the Convertible Notes Class G and Convertible Notes Class I, and commenced the offering of the Convertible Notes to claimholders on the same day.

As of December 31, 2023, 100.000% of the Convertible Notes Class G was placed, 99.997% of the Convertible Notes Class H was placed and 100.000% of the Convertible Notes Class I was placed had been converted into equity, respectively (See Note 24)

As of the Effective Date, the Plan was substantially consummated. Pursuant to the Plan, the Reorganized Debtors were permitted to operate their businesses and manage their properties without supervision of the Bankruptcy Court and free of the restrictions of the Bankruptcy Code.

As customary in this type of restructurings, the docket of the Chapter 11 proceedings remained open after the Effective Date to finalize the reconciliation process of certain claims that were still outstanding as of the Effective Date, as well as to resolve certain administrative matters.

On June 29, 2023, the Bankruptcy Court entered a final decree in the Chapter 11 proceedings ordering that Case Number 20-11254 and its docket be closed (the “Final Decree”). The foregoing, as a result of the resolution of substantially all remaining matters in the Chapter 11 proceedings and all appeals of the Confirmation Order.

As part of their overall reorganization process, while the Chapter 11 proceedings were outstanding the Debtors sought and received relief in certain non-U.S. jurisdictions (i.e., Cayman Islands, Chile and Colombia).

## 2.2. Basis of Consolidation

### (a) Subsidiaries

Subsidiaries are all the entities (including special-purpose entities) over which the Company has the power to control the financial and operating policies, which are generally accompanied by a holding of more than half of the voting rights. In evaluating whether the Company controls another entity, the existence and effect of potential voting rights that are currently exercisable or convertible at the date of the consolidated financial statements are considered. The subsidiaries are consolidated from the date on which control is passed to the Company and they are excluded from the consolidation on the date they cease to be so controlled. The results and cash are incorporated from the date of acquisition.

Balances, transactions and unrealized gains on transactions between the Company's entities are eliminated. Unrealized losses are also eliminated unless the transaction provides evidence of an impairment loss of the asset transferred. When necessary, in order to ensure uniformity with the policies adopted by the Company, the accounting policies of the subsidiaries are modified.

To account for and identify the financial information to be disclosed when carrying out a business combination, such as the acquisition of an entity by the Company, the acquisition method provided for in IFRS 3: Business combinations is used.

### (b) Transactions with non-controlling interests

The Group applies the policy of considering transactions with non-controlling interests, when not related to the loss of control, as equity transactions without an effect on income.

### (c) Sales of subsidiaries

When a subsidiary is sold and a percentage of participation is not retained, the Company derecognizes the assets and liabilities of the subsidiary, the non-controlling interest and other components of equity related to the subsidiary. Any gain or loss resulting from the loss of control is recognized in the consolidated income statement by function within Other gains (losses).

If LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries retain an ownership of participation in the disposed subsidiary which does not represent control, this is recognized at fair value on the date that control is lost and the amounts previously recognized in Other comprehensive income are accounted as if the Company had disposed directly the assets and related liabilities, which can cause these amounts to be reclassified to profit or loss. The percentage retained valued at fair value is subsequently accounted using the equity method.

### (d) Investees or associates

Investees or associates are all entities over which LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries have significant influence but have no control. This usually arises from holding between 20% and 50% of the voting rights. Investments in associates are booked using the equity method and are initially recognized at their cost.

## 2.3. Foreign currency transactions

### (a) Presentation and functional currencies

The items included in the financial statements of each of the entities of LATAM Airlines Group S.A. and its Subsidiaries are valued using the currency of the main economic environment in which the entity operates (the functional currency). The functional currency of LATAM Airlines Group S.A. is the United States Dollar, which is also the presentation currency of the consolidated financial statements of LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries.

### (b) Transactions and balances

Foreign currency transactions are translated to the functional currency using the exchange rates on the transaction dates. Foreign currency gains and losses resulting from the liquidation of these transactions and from the translation at the closing exchange rates of the monetary assets and liabilities denominated in foreign

currency are shown in the consolidated statement of income by function except when deferred in Other comprehensive income as qualifying cash flow hedges.

### (c) Adjustment due to hyperinflation

After July 1, 2018, the Argentine economy was considered, for purposes of IFRS Accounting Standards, hyperinflationary. The consolidated financial statements of the subsidiaries whose functional currency is the Argentine Peso have been restated.

The non-monetary items of the statement of financial position as well as the income statement, comprehensive income and cash flows of the group's entities, whose functional currency corresponds to a hyperinflationary economy, are adjusted for inflation and re-expressed in accordance with the variation of the consumer price index ("CPI"), at each presentation date of its financial statements. The re-expression of non-monetary items is made from the date of initial recognition in the statements of financial position and considering that the financial statements are prepared under the historical cost criterion.

Net losses or gains arising from the re-expression of non-monetary items and income and costs are recognized in the consolidated income statement under "Result of indexation units".

Net gains and losses on the re-expression of opening balances due to the initial application of IAS 29 are recognized in consolidated retained earnings.

Re-expression due to hyperinflation will be recorded until the period or exercise in which the economy of the entity ceases to be considered as a hyperinflationary economy. At that time, the adjustments made by hyperinflation will be part of the cost of non-monetary assets and liabilities.

The comparative amounts in the consolidated financial statements of the Company are presented in a stable currency and are not adjusted for subsequent changes in the price level or exchange rates.

### (d) Group entities

The results and the financial situation of the Group's entities, whose functional currency is different from the presentation currency of the consolidated financial statements, of LATAM Airlines Group S.A., which does not correspond to the currency of a hyperinflationary economy, are converted into the currency of presentation as follows:

(i) Assets and liabilities of each consolidated statement of financial position presented are translated at the closing exchange rate on the consolidated statement of financial position date;

(ii) The revenues and expenses of each income statement account are translated at the exchange rates prevailing on the transaction dates, and

(iii) All the resultant exchange differences by conversion are shown as a separate component in other comprehensive income, within "Gain (losses) from exchange rate difference, before tax".

For those subsidiaries of the group whose functional currency is different from the presentation currency and corresponds to the currency of a hyperinflationary economy; its restated results, cash flow and financial situation are converted to the presentation currency at the closing exchange rate on the date of the consolidated financial statements.

The exchange rates used correspond to those fixed in the country where the subsidiary is located, whose functional currency is different to the U.S. dollar.

#### 2.4. Property, plant and equipment

The land of LATAM Airlines Group S.A. and its Subsidiaries, are recognized at cost less any accumulated impairment loss. The rest of the Property, plant and equipment are recorded, both at their initial recognition and their subsequent measurement, at their historical cost, restated for inflation when appropriate, less the corresponding depreciation and any loss due to impairment.

The amounts of advances paid to the aircraft manufacturers are capitalized by the Company under Construction in progress until they are received.

Subsequent costs (replacement of components, improvements, extensions, etc.) are included in the value of the initial asset or are recognized as a separate asset, only when it is probable that the future economic benefits associated with the elements of property, plant and equipment, will flow to the Company and the cost of the item can be determined reliably. The value of the replaced component is written off. The rest of the repairs and maintenance are charged to income when they are incurred.

The depreciation of the Property, plant and equipment is calculated using the linear method over their estimated technical useful lives; except in the case of certain technical components which are depreciated on the basis of cycles and hours flown. This charge is recognized in the captions "Cost of sale" and "Administrative expenses".

The residual value and the useful life of assets are reviewed and adjusted, if necessary, once a year. Useful lives are detailed in Note 16 (d).

When the value of an asset exceeds its estimated recoverable amount, its value is immediately reduced to its recoverable amount.

Losses and gains from the sale of property, plant and equipment are calculated by comparing the consideration with the book value and are included in the consolidated statement of income.

#### 2.5. Intangible assets other than goodwill

##### (a) Airport slots and Loyalty program

Airport slots and the Loyalty program correspond to intangible assets with indefinite useful lives and are annually tested for impairment as an integral part of the CGU Air Transport.

Airport Slots correspond to an administrative authorization to carry out operations of arrival and departure of aircraft, at a specific airport, within a certain period of time.

The Loyalty program corresponds to the system of accumulation and exchange of points that is part of TAM Linhas Aereas S.A.

The airport slots and Loyalty program were recognized at fair value under IFRS 3, as a consequence of the business combination with TAM S.A. and Subsidiaries.

##### (b) Computer software

Licenses for computer software acquired are capitalized on the basis of the costs incurred in acquiring them and preparing them for using the specific software. These costs are amortized over their estimated useful lives, for which the Company has defined useful lives between 3 and 10 years.

Expenses related to the development or maintenance of computer software which do not qualify for capitalization, are shown as an expense when incurred. The personnel costs and other costs directly related to the production of unique and identifiable computer software controlled by the Company, are shown as intangible Assets other than Goodwill when they have met all the criteria for capitalization.

#### 2.6. Borrowing costs

Interest costs incurred for the construction of any qualified asset are capitalized over the time necessary for completing and preparing the asset for its intended use. Other interest costs are recognized in the consolidated statement of income by function when accrued.

#### 2.7. Losses for impairment of non-financial assets

Intangible assets that have an indefinite useful life are not subject to amortization and are tested annually for impairment, or more frequently if events or changes in circumstances indicate that they might be impaired. Assets subject to amortization are tested for impairment losses whenever any event or change in circumstances indicates that the carrying amount may not be recoverable. An impairment loss is recognized for the excess of the carrying amount of the asset over its recoverable amount. The recoverable amount is the fair value of an asset less the costs of sale or the value in use, whichever is greater. For the purpose of evaluating impairment losses, assets are grouped at the lowest level for which there are largely independent cash inflows (cash generating unit. Non-financial assets, other than goodwill, that would have suffered an impairment loss are reviewed if there are indicators of reversal of losses. Impairment losses are recognized in the consolidated statement of income by function under "Other gains (losses)".

#### 2.8. Financial assets

The Company classifies its financial assets in the following categories: at fair value (either through other comprehensive income, or through gains or losses), and at amortized cost. The classification depends on the business model of the entity to manage the financial assets and the contractual terms of the cash flows.

The group reclassifies debt investments when, and only when, it changes its business model to manage those assets.

In the initial recognition, the Company measures a financial asset at its fair value plus, in the case of a financial asset classified at amortized cost, the transaction costs that are directly attributable to the acquisition of the financial asset. Transaction costs of financial assets accounted for at fair value through profit or loss are recorded as expenses in the consolidated statement of income by function.

##### (a) Debt instruments

The subsequent measurement of debt instruments depends on the group's business model to manage the asset and cash flow characteristics of the asset. The Company has two measurement categories in which the group classifies its debt instruments:

**Amortized cost:** the assets held for the collection of contractual cash flows where those cash flows represent only payments of principal and interest are measured at amortized cost. A gain or loss on a debt investment that is subsequently measured at amortized cost and is not part of a hedging relationship is recognized in income when the asset is derecognized or impaired. Interest income from these financial assets is included in financial income using the effective interest rate method.

**Fair value through profit or loss:** assets that do not meet the criteria of amortized cost or fair value through other comprehensive income are measured at fair value through profit or loss. A gain or loss on a debt investment that is subsequently measured at fair value through profit or loss and is not part of a hedging relationship is recognized in profit or loss and is presented net in the consolidated statement of income by function within other gains / (losses) in the period or exercise in which it arises.

##### (b) Equity instruments

Changes in the fair value of financial assets at fair value through profit or loss are recognized in other gains / (losses) in the consolidated statement of income by function as appropriate.

The Company evaluates in advance the expected credit losses associated with its debt instruments recorded at amortized cost. The applied impairment methodology depends on whether there has been a significant increase in credit.

#### 2.9. Derivative financial instruments and embedded derivatives

Derivative financial instruments and hedging activities

Initially at fair value on the date on which the derivative contract was made and are subsequently valued at their fair value. The method to recognize the resulting loss or gain depends on whether the derivative designated as a hedging instrument and, if so, the nature of the item being hedged.

The Company designates certain derivatives as:

- (a) Hedge of an identified risk associated with a recognized liability or an expected highly- probable transaction (cash-flow hedge), or
- (b) Derivatives that do not qualify for hedge accounting.

At the beginning of the transaction, the Company documents the economic relationship between the hedged items existing between the hedging instruments and the hedged items, as well as its objectives for risk management and the strategy to carry out various hedging operations. The Company also documents its assessment, both at the beginning and on an ongoing basis, as to whether the derivatives used in the hedging transactions are highly effective in offsetting the changes in the fair value or cash flows of the items being hedged.

The total fair value of the hedging derivatives is booked as Other non-current financial asset or liability if the remaining maturity of the item hedged is over 12 months, and as an Other current financial asset or liability if the remaining term of the item hedged is less than 12 months. Derivatives not booked as hedges are classified as Other financial assets or liabilities.

- (a) Cash flow hedges

The effective portion of changes in the fair value of derivatives that are designated and qualify as cash flow hedges is shown in the statement of other comprehensive income. The loss or gain relating to the ineffective portion is recognized immediately in the consolidated statement of income by function under other gains (losses). Amounts accumulated in equity are reclassified to profit or loss in the periods or exercise when the hedged item affects profit or loss. When these amounts correspond to hedging derivatives of highly probable items that give rise to non-financial assets or liabilities, in which case, they are recorded as part of the non-financial assets or liabilities.

For fuel price hedges, the amounts shown in the statement of other comprehensive income are reclassified to results under the line-item Cost of sales to the extent that the fuel subject to the hedge is used.

Gains or losses related to the effective part of the change in the intrinsic value of the options are recognized in the cash flow hedge reserve within equity. Changes in the time value of the options related to the part are recognized within Other Consolidated Comprehensive Income in the costs of the hedge reserve within equity.

When a hedging instrument matures, is sold, or fails to meet the requirements to be accounted for as a hedge, any gain or loss accumulated in the statement of Other comprehensive income until that moment, remains in the statement of other comprehensive income and is reclassified to the consolidated statement of income when the hedged transaction is finally recognized.

When it is expected that the hedged transaction is no longer going to occur, the gain or loss accumulated in the statement of other comprehensive income is taken immediately to the consolidated statement of income by function as “Other gains (losses)”.

- (b) Derivatives not booked as a hedge

The changes in fair value of any derivative instrument that is not booked as a hedge are shown immediately in the consolidated statement of income in “Other gains (losses)”.

#### Embedded derivatives

The Company assesses the existence of embedded derivatives in financial instrument contracts. Derivatives embedded in non-derivative host contracts are treated as separate derivatives when they meet the definition of a derivative, their risks and characteristics are not closely related to those of the host contracts and the contracts are not measured at FVTPL as a whole. LATAM Airlines Group S.A. has determined that no embedded derivatives currently exist.

#### 2.10. Inventories

Inventories, are shown at the lower of cost and their net realizable value. The cost is determined on the basis of the weighted average cost method (WAC). The net realizable value is the estimated selling price in the normal course of business, less estimated costs necessary to make the sale.

#### 2.11. Trade and other accounts receivable

Commercial accounts receivable are initially recognized at their fair value and subsequently at their amortized cost in accordance with the effective rate method, less the provision for impairment according to the model of the expected credit losses. The Company applies the simplified approach permitted by IFRS 9, which requires that expected lifetime losses be recognized upon initial recognition of accounts receivable.

In the event that the Company transfers its rights to any financial asset (generally accounts receivable) to a third party in exchange for a cash payment, the Company evaluates whether all risks and rewards have been transferred, in which case the account receivable is derecognized.

The existence of significant financial difficulties on the part of the debtor, the probability that the debtor goes bankrupt or financial reorganization are considered indicators of a significant increase in credit risk.

The carrying amount of the asset is reduced as the provision account is used and the loss is recognized in the consolidated income statement under "Cost of sales". When an account receivable is written off, it is regularized against the provision account for the account receivable.

#### 2.12. Cash and cash equivalents

Cash and cash equivalents include cash and bank balances, time deposits in financial institutions, and other short-term and highly liquid investments and a low risk of loss of value.

#### 2.13. Capital

The common shares are classified as net equity.

Incremental costs directly attributable to the issuance of new shares or options are shown in net equity as a deduction from the proceeds received from the placement of shares.

#### 2.14. Trade and other accounts payables

Trade payables and other accounts payable are initially recognized at fair value and subsequently at amortized cost.

#### 2.15. Interest-bearing loans

Financial liabilities are shown initially at their fair value, net of the costs incurred in the transaction. Later, these financial liabilities are valued at their amortized cost; any difference between the proceeds obtained (net of the necessary arrangement costs) and the repayment value, is shown in the consolidated statement of income during the term of the debt, according to the effective interest rate method.

Financial liabilities are classified in current and non-current liabilities according to the contractual payment dates of the nominal principal.

#### Convertible Notes

The component parts of the convertible notes issued by LATAM Airlines Group S.A. are classified separately as financial liabilities and equity in accordance with the substance of the contractual arrangements and the definitions of a financial liability and an equity instrument.

At the date of issue, the fair value of the liability component is estimated using the prevailing market interest rate for similar non-convertible instruments. This amount is recorded as a liability on an amortized cost basis using the effective interest method until extinguished upon conversion or at the instrument's maturity date. The conversion option classified as equity is determined by the deducting the amount of the liability component

from the fair value of the compound instrument as a whole. This is recognized and included in other equity, net of income tax effects, and is not subsequently remeasured. In addition, the conversion option classified as equity will remain in other equity until the conversion option is exercised, in which case, the balance recognized in other equity will be transferred to share capital. Where the conversion option remains unexercised at maturity date of the convertible bond, the balance recognized in other equity will be transferred to retained earnings. No gain or loss is recognized in profit or loss upon conversion or expiration of the conversion option.

Transaction costs that relate to the issue of the convertible notes are allocated to the liability and equity components in proportion to the allocation of the gross proceeds. Transaction costs relating to the equity component are charged directly to equity.

#### 2.16. Current and deferred taxes

The tax expense for the period or exercise comprises income and deferred taxes.

The current income tax expense is calculated based on tax laws enacted at the date of the statement of financial position, in the countries in which the subsidiaries and associates operate and generate taxable income.

Deferred taxes are recognized on the temporary differences arising between the tax bases of assets and liabilities and their carrying amounts in the consolidated financial statements. However, deferred income tax is accounted for if it arises from the initial recognition of an asset or a liability in a transaction other than a business combination that at the time of the transaction does not affect the accounting or the taxable profit or loss. Deferred tax is determined using the tax rates (and laws) that have been enacted or substantially enacted at the date of the consolidated statements of financial position and are expected to apply when the related deferred tax asset is realized or the deferred tax liability discharged.

Deferred tax assets are recognized only to the extent it is probable that the future taxable profit will be available against which the temporary differences can be utilized.

The tax (current and deferred) is recognized in the statement of income by function, unless it relates to an item recognized in other comprehensive income, directly in equity. In this case the tax is also recognized in other comprehensive income or, directly in the statement of income by function, respectively.

Deferred tax assets and liabilities are offset if, and only if:

(a) there is a legally enforceable right to set off current tax assets and liabilities, and

(b) the deferred tax assets and liabilities relate to income taxes levied by the same taxation authority on either: (i) the same taxable entity, or (ii) different taxable entities which intend to settle current tax liabilities and assets on a net basis, or to realize the assets and settle the liabilities simultaneously, in each future period in which significant amounts of deferred tax liabilities or assets are expected to be settled or recovered.

LATAM Airlines Group S.A has evaluated the potential impact from the implementation of the “GloBE or Pillar Two rules”, which seeks to ensure that multinational groups pay a minimum effective tax rate of 15%. As of December 31, 2023, this regulation has not been adopted in Chile (where LATAM has its headquarters) or in other jurisdictions where LATAM Airlines Group S.A has operating companies. Therefore, it has not been necessary to estimate a potential impact of its application from its entry into force (January 1, 2023). At the close of this Financial Statements, the group does not present expenses or income for current taxes related to the Pillar Two income tax.

LATAM Airlines Group S.A. and its Subsidiaries have adopted the exception of paragraph 4A of IAS 12, incorporated in the amendment published on May 23, 2023.

#### 2.17. Employee benefits

(a) Personnel vacations

The Company recognizes the expense for personnel vacations on an accrual basis.

(b) Share-based compensation

The compensation plans implemented based on the value of the shares of the Company are recognized in the consolidated financial statements in accordance with IFRS 2: Share-based payments, for cash settled awards the fair value, updated as of the closing date of each reporting period or exercise, is recorded as a liability with charge to remuneration.

(c) Post-employment and other long-term benefits

Provisions are made for these obligations by applying the method of the projected unit credit method, and considering estimates of future permanence, mortality rates and future wage increases determined on the basis of actuarial calculations. The discount rates are determined by reference to market interest-rate curves. Actuarial gains or losses are shown in other comprehensive income.

(d) Incentives

The Company has an annual incentives plan for its personnel for compliance with objectives and individual contribution to the results. The incentives eventually granted consist of a given number or portion of monthly remuneration and the provision is made on the basis of the amount estimated for distribution.

(e) Termination benefits

The group recognizes termination benefits at the earlier of the following dates: (a) when the group terminates the employee relationship; and (b) when the entity recognizes costs for a restructuring that is within the scope of IAS 37 and involves the payment of terminations benefits.

#### 2.18. Provisions

Provisions are recognized when:

- (i) The Company has a present legal or constructive obligation as a result of a past event;
- (ii) It is probable that payment is going to be required to settle an obligation; and
- (iii) A reliable estimate of the obligation amount can be made.

#### 2.19. Revenue from contracts with customers

(a) Transportation of passengers and cargo

The Company recognizes the sale for the transportation service as a deferred income liability, which is recognized as income when the transportation service has been provided or expired. In the case of air transport services sold by the Company and that will be made by other airlines, the liability is reduced when they are remitted to said airlines. The Company periodically reviews whether it is necessary to make an adjustment to deferred income liabilities, mainly related to returns, changes, among others.

Compensations granted to clients for changes in the levels of services or billing of additional services such as additional baggage, change of seat, among others, are considered modifications of the initial contract, therefore, they are deferred until the corresponding service is provided.

(b) Expiration of air tickets

The Company estimates on a monthly basis the probability of expiration of air tickets, with refund clauses, based on their history of use. Air tickets without a refund clause expire on the date of the flight in case the passenger does not show up.

(c) Costs associated with the contract

The costs related to the sale of air tickets are capitalized and deferred until the moment of providing the corresponding service. These assets are included under the heading "Other current non-financial assets" in the Consolidated Classified Statement of Financial Position.

## (d) Frequent passenger program

The Company maintains the following loyalty programs: LATAMPASS's and LATAMPASS's Brazil, whose objective is building customer loyalty through the delivery of miles or points.

These programs give their frequent passengers the possibility of earning LATAMPASS's miles or points, which grant the right to a selection of both air and non-air awards. Additionally, the Company sells the LATAMPASS miles or points to financial and non-financial partners through commercial alliances to award miles or points to their customers.

To reflect the miles and points earned, the loyalty program mainly includes two types of transactions that are considered revenue arrangements with multiple performance obligations: (1) Passenger Ticket Sales Earning miles or points (2) miles or points sold to financial and non-financial partner.

## (1) Passenger Ticket Sales Earning Miles or Points.

In this case, the miles or points are awarded to customers at the time that the company performs the flight.

To value the miles or points earned with travel, we consider the quantitative value a passenger receives by redeeming miles for a ticket rather than paying cash, which is referred to as Equivalent Ticket Value ("ETV"). Our estimate of ETV is adjusted for miles and points that are not likely to be redeemed ("breakage").

The balance of miles and points that are pending to redeem are included within deferred revenue.

## (2) Miles sold to financial and non-financial partners

To value the miles or points earned through financial and non-financial partners, the performance obligations with the client are estimated separately. To calculate these performance obligations, different components that add value in the commercial contract must be considered, such as marketing, advertising and other benefits, and finally the value of the points awarded to customers based on our ETV. The value of each of these components is finally allocated in proportion to their relative prices. The performance obligations associated with the valuation of the points or miles earned become part of the Deferred Revenue, and the remaining performance obligations are recorded as revenue when the miles or points are delivered to the client.

When the miles and points are exchanged for products and services other than the services provided by the Company, the income is recognized immediately; when the exchange is made for air tickets of any airline of LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries, the income is deferred until the air transport service is provided.

The miles and points that the Company estimates will not be exchanged are recognized in the results based on the consumption pattern of the miles or points effectively exchanged by customers. The Company uses statistical models to estimate the probability of exchange, which is based on historical patterns and projections.

## 2.20. Leases

The Company recognizes contracts that meet the definition of a lease as a right of use asset and a lease liability on the date when the underlying asset is available for use.

Right of use assets are measured at cost including the following:

- The amount of the initial measurement of the lease liability;
- Lease payment made at or before commencement date;
- Initial direct costs, and
- Restoration costs.

The right of use assets are recognized in the statement of financial position in Property, plant and equipment.

Lease liabilities include the net present value of the following payments:

- Fixed payments including in substance fixed payment.
- Variable lease payments that depend on an index or a rate;
- The exercise price of a purchase option, if it is reasonably certain that the option will be exercised.

The discount rate that LATAM Airlines Group S.A. uses is the interest rate implicit in the lease, if that rate can be readily determined. This is the rate of interest that causes the present value of (a) lease payments and (b) the unguaranteed residual value to equal the sum of (i) the fair value of the underlying asset and (ii) any initial direct costs of the lessor.

LATAM Airlines Group S.A. uses its incremental borrowing rate if the interest rate implicit in the lease cannot be readily determined.

Lease liabilities are recognized in the statement of financial position under "Other financial liabilities, current or non-current".

Interest accrued on financial liabilities is recognized in the consolidated statement of income in "Financial costs".

Principal and interest are present in the consolidated cash flow as "Payments of lease liability" and "Interest paid", respectively, within financing cash flows.

Payments associated with short-term leases without purchase options and leases of low-value assets are recognized on a straight-line basis in profit or loss at the time of accrual. Those payments are presented within operating cash flows.

The Company analyzes the financing agreements of aircraft, mainly considering characteristics such as:

(a) That the Company initially acquired the aircraft or took an important part in the process of direct acquisition with the manufacturers.

(b) Due to the contractual conditions, it is virtually certain that the Company will execute the purchase option of the aircraft at the end of the lease term.

Since these financing agreements are "substantially purchases" and not leases, the related liability is considered as a financial debt classified under IFRS 9 and continues to be presented within the "Other financial liabilities" described in Note 18. On the other hand, the aircraft are presented in Property, Plant and Equipment, as described in Note 16, as "own aircraft".

The Group qualifies as sale and lease transactions, operations that lead to a sale according to IFRS 15. More specifically, a sale is considered as such if there is no option to purchase the goods at the end of the lease term.

If the sale by the seller-lessee is classified as a sale in accordance with IFRS 15, the underlying asset is derecognized, and a right-of-use asset equal to the portion retained proportionally of the amount of the asset is recognized.

If the sale by the seller-lessee is not classified as a sale in accordance with IFRS 15, the transferred assets are kept in the financial statements and a financial liability equal to the sale price is recognized (received from the buyer-lessor).

## 2.21. Non-current assets or disposal groups classified as held for sale

Non-current assets (or disposal groups) classified as assets held for sale are shown at the lesser of their book value and the fair value less costs to sell.

## 2.22. Maintenance

The costs incurred for scheduled heavy maintenance of the aircraft's fuselage and engines are capitalized and depreciated until the next maintenance. The depreciation rate is determined on technical grounds, according to the use of the aircraft expressed in terms of cycles and flight hours.

In case of aircraft include in property, plant and equipment, these maintenance cost are capitalized as Property, plant and equipment, while in the case of aircraft on right of use, a liability is accrued based on the use of the main components is recognized, since a contractual obligation with the lessor to return the aircraft on agreed terms of maintenance levels exists. These are recognized as Cost of sales.

Additionally, some contracts that comply with the definition of lease establish the obligation of the lessee to make deposits to the lessor as a guarantee of compliance with maintenance and return conditions. These deposits, often called maintenance reserves, accumulate until a major maintenance is performed. Once made, the recovery is requested to the lessor. At the end of the contract period, there is comparison between the reserves that have been paid and required return conditions, and compensation between the parties are made if applicable.

The unscheduled maintenance of aircraft and engines, as well as minor maintenance, are charged to results as incurred.

### 2.23. Environmental costs

Disbursements related to environmental protection are charged to results when incurred or accrue.

## NOTE 3 - FINANCIAL RISK MANAGEMENT

### 3.1. Financial risk factors

The Company is exposed to different financial risks: (a) market risk, (b) credit risk, and (c) liquidity risk. The risk management of the Company aims to minimize the adverse effects of financial risks affecting the company.

#### (a) Market risk

Due to the nature of its operations, the Company has exposure to market factors such as: (i) fuel-price risk, (ii) exchange -rate risk (FX), and (iii) interest -rate risk.

The Company has developed manuals and procedures to manage the market risk, which goal is to identify, quantify, monitor and mitigate the adverse effects of changes in market factors mentioned above.

For the foregoing, Management monitors the evolution of fuel price levels, exchange rates and interest rates, quantifies their exposures and their risk, and develops and executes hedging strategies.

#### (i) Fuel-price risk

##### Exposure:

For the execution of its operations, the Company purchases a fuel called Jet Fuel grade 54 USGC, which is subject to the fluctuations of international fuel prices.

##### Mitigation:

To hedge the fuel-price risk exposure, the Company operates with derivative instruments (swaps and options) whose underlying assets may be different from Jet Fuel, such as West Texas Intermediate (“WTI”) crude, Brent (“BRENT”) crude and distillate Heating Oil (“HO”), which may have a high correlation with Jet Fuel and greater liquidity.

##### Fuel Hedging Results:

During the period ended December 31, 2023, the Company recognized gains of US\$15.7 million for fuel hedging net of premiums in the costs of sales for the year. During the period ended December 31, 2022, the Company recognized gains of US\$18.8 million for fuel hedging net of premiums in the costs of sales for the year.

As of December 31, 2023, the market value of the fuel positions amounted to US\$22.10 million (positive). At the end of December 2022, this market value was US\$12.6 million (positive).

The following tables show the level of hedge for different periods:

Positions as of December 31, 2023 (*)	Maturities				
	Q124	Q224	Q324	Q424	Total
Percentage of coverage over the expected volume of consumption	35%	32%	30%	22%	30%

Positions as of December 31, 2022 (*)	Maturities				
	Q123	Q223	Q323	Q423	Total
Percentage of coverage over the expected volume of consumption	24%	24%	15%	5%	17%

(\*) The percentage shown in the table considers all the hedging instruments (swaps and options).

##### Sensitivity analysis

A drop in fuel price positively affects the Company through a reduction in costs. However, also negatively affects contracted positions as these are acquired to protect the Company against the risk of a rise in price. Therefore, the policy is to maintain a hedge-free percentage in order to be competitive in the event of a drop in price.

The current hedge positions are booked as cash flow hedge contracts, so a variation in the fuel price has an impact on the Company's net equity.

The following table shows the sensitivity of financial instruments according to reasonable changes in the price of fuel and their effect on equity.

The calculations were made considering a parallel movement of US\$ 5 per barrel in the underlying reference price curve at the end of December 2023 and the end of December 2022. The projection period was defined until the end of the last fuel hedging contract in force, being the last business day of the second half of 2024.

Benchmark price (US\$ per barrel)	Positions as of December 31, 2023 effect on Equity (MUS\$)	Positions as of December 31, 2022 effect on Equity (MUS\$)
+5	+10.8	+2.2
-5	-10.7	-2.3

Given the fuel hedging structure for the year of 2023, which considers a portion free of hedges, a vertical drop of 5 dollars in the JET reference price (considered as the monthly daily average), would have meant an impact of approximately US\$ 131.6 million lower fuel cost. For the same period, a vertical rise of 5 dollars in the JET reference price (considered as the monthly daily average), would have meant an approximate impact of US\$ 131.3 million in higher fuel costs.

#### (ii) Foreign exchange rate risk:

##### Exposure:

The functional currency of the financial statements of the Parent Company is the US dollar, so that the risk of the Transactional and Conversion exchange rate arises mainly from the Company's business, strategic and accounting operating activities that are expressed in a monetary unit other than the functional currency.

The subsidiaries of LATAM are also exposed to foreign exchange risk whose impact affects the Company's Consolidated Income.

The largest operational exposure to LATAM's exchange risk comes from the concentration of businesses in Brazil, which are mostly denominated in Brazilian real (R\$), and are actively managed by the Company.

At a lower concentration, the Company is also exposed to the fluctuation of other currencies, such as: Euro, Pound sterling, Australian dollar, Colombian peso, Chilean peso, Argentine peso, Paraguayan guarani, Mexican peso, Peruvian Sol and New Zealand dollar.

##### Mitigation:

The Company mitigates currency risk exposures by contracting hedging or non-hedging derivative instruments or through natural hedges or execution of internal operations.

Exchange Rate Hedging Results (FX):

As of December 31, 2023, the Company recognized losses of US\$10.1 million for FX hedging derivatives net of premiums reflected in the cost of sale. At the end of December of 2022, the Company recognize gains for US\$5.2 million for FX hedging derivatives cost of sales.

As of December 31, 2023, the market value of hedging FX derivative positions is US\$1.5 million (negative). As of December 31, 2022, the market value of the hedging FX derivative positions was US\$ 0.2 million (positive). As of December 31, 2023, the Company has current hedging FX derivatives for US\$414 million. . As of December 31, 2022, the Company holds current hedging FX derivatives of US\$108 million.

As of December 31, 2023, the Company does not maintain for FX non-hedging derivatives. At the end of December of 2022, the Company recognized losses of US\$1.8 million in non-hedging FX derivatives net of premiums reflected in Other gains/(losses).

Sensitivity analysis:

A depreciation of the R\$/US\$ exchange rate, negatively affects the Company's operating cash flows, however, also positively affects the value of the positions of derivatives contracted.

The following table shows the sensitivity of current hedging FX derivative instruments according to reasonable changes in the exchange rate and its effect on equity.

Appreciation (depreciation) of R\$/US\$	Effect on equity as of December 31, 2023 (MUS\$)	Effect on equity as of December 31, 2022 (MUS\$)
-10%	-10.0	-2.9
+10%	+19.0	+3.0

Impact of Exchange rate variation in the Consolidated Income Statements (Foreign exchange gains/losses).

In the case of TAM S.A., whose functional currency is the Brazilian real, a large part of its liabilities is expressed in US dollars. Therefore, when converting financial assets and liabilities, from dollar to real, they have an impact on the result of TAM S.A., which is consolidated in the Company's Income Statement.

In order to reduce the impact on the Company's result caused by appreciations or depreciations of R\$/US\$, the Company carries out internal operations to reduce the net exposure in US\$ for TAM S.A.

The following table shows the impact of the Exchange Rate variation on the Consolidated Income Statement when the R\$/US\$ exchange rate appreciates or depreciates by 10%:

Appreciation (depreciation) of R\$/US\$	Effect on Income Statement for the year ended December 31, 2023 (MUS\$)	Effect on Income Statement for the year ended December 31, 2022 (MUS\$)
-10%	+6.6	+70.7
+10%	-6.6	-70.7

Impact of the exchange rate variation in the Equity, from translate the subsidiaries financial statements into US Dollars (Cumulative Translate Adjustment).

Since the functional currency of TAM S.A. and Subsidiaries is the Brazilian real, the Company presents the effects of the exchange rate fluctuations in Other comprehensive income (Cumulative Translation Adjustment) by converting the Statement of financial position and Income statement of TAM S.A. and Subsidiaries from their functional currency to the U.S. dollar, which is the presentation currency of the consolidated financial statement of LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries.

The following table shows the impact on the Cumulative Translation Adjustment included in Other comprehensive income recognized in Total equity in the case of an appreciation or depreciation 10% the exchange rate R\$/US\$:

Appreciation (depreciation) of R\$/US\$	Effect at December 31, 2023 MUS\$	Effect at December 31, 2022 MUS\$
-10%	+327.01	+98.11
+10%	-267.56	-80.28

(iii) Interest -rate risk:Exposure:

The Company has exposure to fluctuations in interest rates affecting the markets future cash flows of the assets, and current and future financial liabilities.

The Company is mainly exposed to the Secured Overnight Financing Rate ("SOFR") and other less relevant interest rates such as Brazilian Interbank Certificates of Deposit ("CDI"). Due to the fact that the publication of LIBOR ceased by June 30th 2023, the company has effectively migrated to SOFR as an alternative rate, which was fully materialized on September 30th 2023.

Of the company's financial debt subject to variable rates, all of the contracts maintain exposure to the SOFR reference rate.

Mitigation:

Currently, 50% (52% as of December 31, 2022) of the debt is fixed against fluctuations in interest rates. The variable debt is indexed to the reference rate based on SOFR.

Likewise, most of the company's liquidity is denominated in dollars and indexed to a return rate similar and with alike fluctuation to the SOFR rate, which helps reduce exposure.

Rate Hedging Results:

During the period ended December 31, 2023, the Company recognized losses of US\$1.8 million (negative) corresponding to the recognition for premiums paid.

As of December 31, 2023, the Company has no interest rate derivatives outstanding , at the end of December 2022 this market value was US\$8.8 million (positive).

As of December 31, 2023, the Company recognized a decrease in the right-of-use asset due to the expiration of derivatives for US\$ 14.9 million associated with the aircraft lease. On this same date, a lower depreciation expense of the right-of-use asset for US\$ 1.1 million (positive) is recognized. At the end of December 2022, the Company recognized US\$ 0.1 million for this same concept.

As of December 31, 2023, the Company settled derivatives for US\$ 14.8 million associated with hedges of leased aircraft.

Sensitivity analysis:

The following table shows the sensitivity of changes in financial obligations that are not hedged against interest-rate variations. These changes are considered reasonably possible, based on current market conditions each date.

Increase (decrease) of future curve SOFR rate	Positions as of December 31, 2023 effect on Income (Loss) before taxes (MUSS)	Positions as of December 31, 2022 effect on Income (Loss) before tax (MUSS)
+100 basis points	-20.27	-22.64
-100 basis points	+20.27	+22.64

A large part of the derivatives of current rates are recorded as cash flow hedge contracts, therefore, a variation in interest rates has an impact on the market value of the derivatives, whose changes affect the equity of the entity.

The calculations were made by vertically increasing (decreasing) 100 base points of the interest rate curve, both scenarios being reasonably possible according to historical market conditions.

Increase (decrease) interest rate curve	Positions as of December 31, 2023 effect on equity (MUSS)	Positions as of December 31, 2022 effect on equity (MUSS)
+100 basis points	—	+6.9
-100 basis points	—	-8.2

The sensitivity calculation hypothesis must assume that the forward curves of interest rates will not necessarily reflect the real value of the compensation of the flows. In addition, the interest rate structure is dynamic over time.

During the periods presented, the Company has recorded US\$ 0.1 million (negative) for ineffectiveness in the consolidated income statement for this type of coverage.

#### (b) Credit risk

Credit risk occurs when the counterparty does not comply with its obligations to the Company under a specific contract or financial instrument, resulting in a loss in the market value of a financial instrument (only financial assets, not liabilities). The customer portfolio as of December 31, 2023 has experienced an increase by 24% compared to the balance as of December 31, 2022, mainly due to an increase in passenger transportation operations (travel agencies and corporate) that increased by 22% in its sales, mainly affecting the payment methods credit card 29%, and cash sales 9%. In relation to the cargo business, it presented a decrease in its operations of 5% compared to December 2022. There was especial consideration for the Expected Credit Loss calculation for the clients with balance at the year end that management considered risky. The Expected Credit Loss at the end of December 2023 had a decrease 4% compared to the end of December 2022, as a result of the decrease in the portfolio due to collection, and due to the application of write-offs.

The Company is exposed to credit risk due to its operational activities and its financial activities, including deposits with banks and financial institutions, investments in other types of instruments, exchange rate transactions and derivatives contracts.

To reduce the credit risk related to operational activities, the company has implemented credit limits to limit the exposure of its debtors, which are permanently monitored for the LATAM network, when deemed necessary, agencies have been blocked for cargo and passenger businesses.

#### (i) Financial activities

Cash surpluses that remain after the financing of assets necessary for the operation are invested according to credit limits approved by the Company's Board, mainly in time deposits with different financial institutions, private investment funds and short-term mutual funds. These investments are booked as Cash and cash equivalents and other current financial assets.

In order to reduce counterparty risk and to ensure that the risk assumed is known and managed by the Company, investments are diversified among different banking institutions (both local and international). The Company evaluates the credit standing of each counterparty and the levels of investment, based on (i) its credit rating, and (ii) investment limits according to the Company's level of liquidity. According to these two

parameters, the Company chooses the most restrictive parameter of the previous two and based on this, establishes limits for operations with each counterparty.

The Company has no guarantees to mitigate this exposure.

#### (ii) Operational activities

The Company has four large sales "clusters": travel agencies, cargo agents, airlines and credit-card administrators. The first three are governed by International Air Transport Association ("IATA"), international organization comprising most of the airlines that represent over 90% of scheduled commercial traffic and one of its main objectives is to regulate the financial transactions between airlines and travel agents and cargo. When an agency or airline does not pay their debt, it is excluded from operating with IATA's member airlines. In the case of credit-card administrators, they are fully guaranteed by 100% by the issuing institutions.

Under certain of the Company's credit card processing agreements, the financial institutions have the right to require that the Company maintain a reserve equal to a portion of advance ticket sales that have been processed by that financial institution, but for which the Company has not yet provided the air transportation. Additionally, the financial institutions have the ability to require additional collateral reserves or withhold payments related to receivables to be collected if increased risk is perceived related to liquidity covenants in these agreements or negative balances occur.

The exposure consists of the term granted, which fluctuates between 1 and 45 days.

One of the tools the Company uses for reducing credit risk is to participate in global entities related to the industry, such as IATA, Business Sales Processing ("BSP"), Cargo Account Settlement Systems ("CASS"), IATA Clearing House ("ICH") and banks (credit cards). These institutions fulfill the role of collectors and distributors between airlines and travel and cargo agencies. In the case of the Clearing House, it acts as an offsetting entity between airlines for the services provided between them. A reduction in term and implementation of guarantees has been achieved through these entities.

The sales invoicing of TAM Linhas Aéreas S.A. related with cargo agents for domestic transportation in Brazil is done directly by TAM Linhas Aereas S.A.

#### Credit quality of financial assets

The external credit evaluation system used by the Company is provided by IATA. Internal systems are also used for particular evaluations or specific markets based on trade reports available on the local market. The internal classification system is complementary to the external one, i.e. for agencies or airlines not members of IATA, the internal demands are greater.

To reduce the credit risk associated with operational activities, the Company has established credit limits to abridge the exposure of their debtors which are monitored permanently (mainly in case of operational activities of TAM Linhas Aéreas S.A. with travel agents). The bad-debt rate in the principal countries where the Company has a presence is insignificant.

#### (c) Liquidity risk

Liquidity risk represents the risk that the Company does not have sufficient funds to pay its obligations.

Due to the cyclical nature of its business, the operation and investment needs, along with the need for financing, the Company requires liquid funds, defined as Cash and cash equivalents plus other short-term financial assets, to meet its payment obligations.

The balance of liquid funds, future cash generation and the ability to obtain financing, provide the Company with alternatives to meet future investment and financing commitments.

As of December 31, 2023, the balance of liquid funds is US\$1,715 million ((US\$ 1,217 million as of December 31, 2022), which are invested in short-term instruments through financial entities with a high credit rating classification.

As of December 31, 2023, LATAM maintains engaged two Revolving Credit Facility for a total of US\$1,100 million, one for an amount of US\$600 million and another for an amount of US\$500 million, which are fully available. The first of these lines is secured by and subject to the availability of certain collateral (i.e. aircraft, engines and spare parts). The second one, is secured by certain intangibles assets of the Company, which are shared with other Chapter 11 exit financing.

Class of liability for the analysis of liquidity risk ordered by date of maturity as of December 31, 2023  
Debtor: LATAM Airlines Group S.A. Tax No. 89.862.200-2 Chile.

Tax No.	Creditor	Creditor country	Currency	Up to 90 days ThUS\$	More than 90 days to one year ThUS\$	More than one to three years ThUS\$	More than three to five years ThUS\$	More than five years ThUS\$	Total ThUS\$	Nominal value ThUS\$	Amortization	Annual	
												Effective rate %	Nominal rate %
Bank loans													
0-E	GOLDMAN SACHS	U.S.A.	US\$	44,721	127,878	302,953	1,192,355	—	1,667,907	1,089,000	Quarterly	20.31	15.04
Obligations with the public													
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	UF	—	3,230	6,409	6,409	182,647	198,695	160,214	To the expiration	2.00	2.00
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	U.S.A.	US\$	—	153,813	307,625	697,438	793,625	1,952,501	1,150,000	To the expiration	15.00	13.38
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	—	—	—	—	6	6	3	To the expiration	1.00	1.00
Guaranteed obligations													
0-E	BNP PARIBAS	U.S.A.	US\$	5,940	17,082	41,319	40,578	120,730	225,649	171,704	Quarterly	6.98	6.98
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	U.S.A.	US\$	5,948	16,928	42,098	40,736	54,056	159,766	132,585	Quarterly/Monthly	8.76	8.76
Other guaranteed obligation													
0-E	EXIM BANK	U.S.A.	US\$	452	1,348	43,531	43,494	16,665	105,490	99,109	Quarterly	2.29	2.05
0-E	MUFG	U.S.A.	US\$	12,919	37,926	16,649	—	—	67,494	64,102	Quarterly	7.11	7.11
0-E	CREDIT AGRICOLE	France	US\$	6,451	33,576	75,714	243,842	—	359,583	266,768	To the expiration	9.43	9.43
Financial lease													
0-E	NATIXIS	France	US\$	10,653	30,443	73,474	70,443	94,995	280,008	215,357	Quarterly	7.58	7.58
0-E	US BANK	U.S.A.	US\$	17,984	50,411	17,681	—	—	86,076	84,177	Quarterly	4.41	3.16
0-E	EXIM BANK	U.S.A.	US\$	3,262	9,389	216,015	148,582	75,118	452,366	413,072	Quarterly	4.13	3.31
0-E	BANK OF UTAH	U.S.A.	US\$	5,891	17,705	47,590	54,357	117,597	243,140	172,582	Monthly	10.71	10.71
Others loans													
0-E	OTHERS (*)	Chile	US\$	104	—	—	—	—	104	104	To the expiration	—	—
	TOTAL			114,325	499,729	1,191,058	2,538,234	1,455,439	5,798,785	4,018,777			

(•) Obligation with creditors for executed letters of credit.

Class of liability for the analysis of liquidity risk ordered by date of maturity as of December 31, 2023  
Debtor: TAM S.A. Tax No. 02.012.862/0001-60, Brazil.

Tax No.	Creditor	Creditor country	Currency	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total	Nominal value	Amortization	Annual	
												Effective rate	Nominal rate
				ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$		%	%
Financial leases													
0-E	NATIXIS	France	US\$	510	1,530	4,080	9,886	—	16,006	16,006	Quarterly	—	—
	TOTAL			510	1,530	4,080	9,886	—	16,006	16,006			

Class of liability for the analysis of liquidity risk ordered by date of maturity as of December 31, 2023  
Debtor: LATAM Airlines Group S.A. Tax No. 89.862.200-2, Chile.

Tax No.	Creditor	Creditor country	Currency	Up to 90 days ThUS\$	More than 90 days to one year ThUS\$	More than one to three years ThUS\$	More than three to five years ThUS\$	More than five years ThUS\$	Total ThUS\$	Nominal value ThUS\$	Amortization	Annual	
												Effective rate %	Nominal rate %
Lease Liability													
	AIRCRAFT	OTHERS	US\$	139,599	419,554	1,116,682	928,238	1,685,262	4,289,335	2,894,195	—	—	—
	OTHER ASSETS	OTHERS	US\$	2,523	7,276	14,863	846	1,404	26,912	25,680	—	—	—
			CLP	19	57	94	—	—	170	135	—	—	—
			UF	557	1,255	2,906	2,426	5,099	12,243	11,097	—	—	—
			COP	122	308	266	148	—	844	667	—	—	—
			EUR	63	101	172	23	—	359	296	—	—	—
			BRL	2,314	6,871	15,177	14,438	25,742	64,542	35,841	—	—	—
			MXN	24	71	8	—	—	103	84	—	—	—
Trade and other accounts payables													
-	OTHERS	OTHERS	US\$	846,541	7,063	—	—	—	853,604	709,933	—	—	—
			CLP	44,593	8,072	—	—	—	52,665	64,317	—	—	—
			BRL	309,999	7,671	—	—	—	317,670	409,474	—	—	—
			Other currency	178,740	5,522	—	—	—	184,262	118,189	—	—	—
Accounts payable to related parties currents													
Foreign	Qatar Airways	Qatar	US\$	—	2,312	—	—	—	2,312	2,312	—	—	—
Foreign	Delta Air Lines, Inc.	U.S.A	US\$	—	5,132	—	—	—	5,132	5,132	—	—	—
	Total			1,525,094	471,265	1,150,168	946,119	1,717,507	5,810,153	4,277,352			
	Total consolidated			1,639,929	972,524	2,345,306	3,494,239	3,172,946	11,624,944	8,312,135			

Class of liability for the analysis of liquidity risk ordered by date of maturity as of December 31, 2022  
Debtor: LATAM Airlines Group S.A. Tax No. 89.862.200-2 Chile.

Tax No.	Creditor	Creditor country	Currency	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total	Nominal value	Amortization	Annual	
												Effective rate	Nominal rate
				ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$		%	%
Bank loans													
97.023.000-9	GOLDMAN SACHS	U.S.A.	US\$	32,071	122,278	323,125	1,361,595	—	1,839,069	1,100,000	Quarterly	18.46	13.38
0-E	SANTANDER	Spain	US\$	19,164	55,288	—	—	—	74,452	70,951	Quarterly	7.26	7.26
Obligations with the public													
97.030.000-7	SANTANDER	Chile	UF	—	3,136	6,271	6,271	178,736	194,414	156,783	At Expiration	2.00	2.00
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	U.S.A.	US\$	—	152,531	307,625	757,625	887,250	2,105,031	1,150,000	At Expiration	15.00	13.38
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	—	—	—	—	6	6	3	At Expiration	1.00	1.00
Guaranteed obligations													
0-E	BNP PARIBAS	U.S.A.	US\$	6,692	14,705	39,215	39,215	138,345	238,172	184,198	Quarterly	5.76	5.76
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	U.S.A.	US\$	3,839	13,465	45,564	43,444	75,505	181,817	141,605	Quarterly / Monthly	8.20	8.20
Other guaranteed obligation													
0-E	EXIM BANK	U.S.A.	US\$	394	1,171	12,119	21,111	60,857	95,652	86,612	Quarterly	2.01	1.78
0-E	MUFG	U.S.A.	US\$	13,091	38,914	69,916	—	—	121,921	112,388	Quarterly	6.23	6.23
0-E	CREDIT AGRICOLE	France	US\$	5,769	31,478	70,890	267,615	—	375,752	275,000	At Expiration	8.24	8.24
Financial lease													
0-E	CITIBANK	U.S.A.	US\$	6,995	5,844	—	—	—	12,839	12,514	Quarterly	6.19	5.47
0-E	BNP PARIBAS	U.S.A.	US\$	6,978	20,662	1,543	—	—	29,183	28,165	Quarterly	5.99	5.39
0-E	NATIXIS	France	US\$	9,864	29,468	75,525	70,787	129,582	315,226	239,138	Quarterly	6.44	6.44
0-E	US BANK	U.S.A.	US\$	18,072	54,088	86,076	—	—	158,236	152,693	Quarterly	4.06	2.85
0-E	PK AIRFINANCE	U.S.A.	US\$	1,749	5,165	6,665	—	—	13,579	12,590	Quarterly	5.97	5.97
0-E	EXIM BANK	U.S.A.	US\$	3,176	9,681	137,930	193,551	157,978	502,316	446,509	Quarterly	3.58	2.79
0-E	BANK OF UTAH	U.S.A.	US\$	5,878	17,651	47,306	50,649	145,184	266,668	182,237	Monthly	10.45	10.45
Others loans													
0-E	OTHERS (*)	Chile	US\$	2,028	—	—	—	—	2,028	2,028	At Expiration	—	—
	TOTAL			135,760	575,525	1,229,770	2,811,863	1,773,443	6,526,361	4,353,414			

(•) Obligation with creditors for executed letters of credit.

Class of liability for the analysis of liquidity risk ordered by date of maturity as of December 31, 2022  
Debtor: TAM S.A. Tax No. 02.012.862/0001-60, Brazil.

Tax No.	Creditor	Creditor country	Currency	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total	Nominal value	Amortization	Annual	
												Effective rate	Nominal rate
				ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$		%	%
Financial Leases													
0-E	NATIXIS	France	US\$	510	1,530	4,080	4,080	7,846	18,046	18,046	Semiannual /Quarterly	7.23	7.23
Bank loans													
0-E	MERRILL LYNCH CREDIT PRODUCTS, LLC	Brazil	BRL	304,549	—	—	—	—	304,549	304,549	Monthly	3.95	3.95
TOTAL				305,059	1,530	4,080	4,080	7,846	322,595	322,595			

Class of liability for the analysis of liquidity risk ordered by date of maturity as of December 31, 2022  
Debtor: LATAM Airlines Group S.A. Tax No. 89.862.200-2, Chile.

Tax No.	Creditor	Creditor country	Currency	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total	Nominal value	Amortization	Annual	
												Effective rate	Nominal rate
				ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$		%	%
Lease Liability													
	AIRCRAFT	OTHERS	US\$	80,602	250,297	845,215	776,431	1,094,935	3,047,480	2,134,968	—	—	—
	OTHER ASSETS	OTHERS	US\$	1,727	8,080	20,641	6,251	1,763	38,462	35,157	—	—	—
			CLP	20	34	69	—	—	123	111	—	—	—
			UF	574	1,568	3,007	2,515	6,273	13,937	11,703	—	—	—
			COP	76	227	301	—	—	604	518	—	—	—
			EUR	84	253	246	24	—	607	571	—	—	—
			BRL	2,064	6,192	14,851	12,491	28,625	64,223	33,425	—	—	—
Trade and other accounts payables													
	OTHERS	OTHERS	US\$	80,557	58,342	—	—	—	138,899	138,899	—	—	—
			CLP	168,393	1,231	—	—	—	169,624	169,624	—	—	—
			BRL	370,772	5,242	—	—	—	376,014	376,014	—	—	—
			Other currency	583,118	3,935	—	—	—	587,053	587,053	—	—	—
Accounts payable to related parties currents													
Foreign	Inversora Aeronáutica Argentina S.A.	Argentina	US\$	5	—	—	—	—	5	5	—	—	—
Foreign	Patagonia Seafarms	U.S.A	US\$	7	—	—	—	—	7	7	—	—	—
Total				1,287,999	335,401	884,330	797,712	1,131,596	4,437,038	3,488,055			
Total consolidated				1,728,818	912,456	2,118,180	3,613,655	2,912,885	11,285,994	8,164,064			

The Company has fuel, interest rate and exchange rate hedging strategies involving derivatives contracts with different financial institutions.

As of December 31, 2023, the Company maintains guarantees for US\$11.0 million corresponding to derivative transactions. The increase is due to: i) Increase in the number of hedging contracts and ii) changes in fuel prices, exchange rates and interest rates. At the end of 2022, the Company had guarantees for US\$7.5 million corresponding to derivative transactions.

### 3.2. Capital risk management

The objectives of the Company, in relation to capital management are: (i) to meet the minimum equity requirements and (ii) to maintain an optimal capital structure.

The Company monitors contractual obligations and regulatory requirements in the different countries where the group's companies are domiciled to ensure faithful compliance with the minimum equity requirement, the most restrictive limit of which is to maintain positive liquid equity.

Additionally, the Company periodically monitors the short and long term cash flow projections to ensure that it has sufficient cash generation alternatives to meet future investment and financing commitments.

The international credit rating of the Company is the result of the ability to meet long-term financial commitments. As of December 31, 2023, the Company has a national rating of BBB- by Fitch, and international rating by Standard & Poor's of B with a positive outlook, and B1 with a stable outlook by Moody's.

### 3.3. Estimates of fair value.

At December 31, 2023, the Company maintained financial instruments that should be recorded at fair value. These are grouped into two categories:

#### 1. Derivative financial instruments:

This category includes the following instruments:

- Interest rate derivative contracts,
- Fuel derivative contracts,
- Currency derivative contracts.

#### 2. Financial Investments:

This category includes the following instruments:

- Investments in short-term Mutual Funds (cash equivalent).

The Company has classified the fair value measurement using a hierarchy that reflects the level of information used in the assessment. This hierarchy consists of 3 levels (I) fair value based on quoted prices in active markets for identical assets or liabilities, (II) fair value calculated through valuation methods based on inputs other than quoted prices included within level 1 that are observable for the asset or liability, either directly (that is, as prices) or indirectly (that is, derived from prices) and (III) fair value based on inputs for the asset or liability that are not based on observable market data.

The fair value of financial instruments traded in active markets, such as investments acquired for trading, is based on quoted market prices at the close of the period using the current price of the buyer. The fair value of financial assets not traded in active markets (derivative contracts) is determined using valuation techniques that maximize use of available market information. Valuation techniques generally used by the Company are quoted market prices of similar instruments and / or estimating the present value of future cash flows using forward price curves of the market at period end.

The following table shows the classification of financial instruments at fair value, depending on the level of information used in the assessment:

	As of December 31, 2023				As of December 31, 2022			
	Fair value	Fair value measurements using values considered as			Fair value	Fair value measurements using values considered as		
		Level I	Level II	Level III		Level I	Level II	Level III
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
<b>Assets</b>								
Cash and cash equivalents	89,706	89,706	—	—	95,452	95,452	—	—
Short-term mutual funds	89,706	89,706	—	—	95,452	95,452	—	—
Other financial assets, current	22,136	—	22,136	—	21,601	—	21,601	—
Fair value interest rate derivatives	—	—	—	—	8,816	—	8,816	—
Fair value of fuel derivatives	22,136	—	22,136	—	12,594	—	12,594	—
Fair value of foreign currency derivative	—	—	—	—	191	—	191	—
<b>Liabilities</b>								
Other financial liabilities, current	1,544	—	1,544	—	—	—	—	—
Fair value of foreign currency derivatives	1,544	—	1,544	—	—	—	—	—

Additionally, at December 31, 2023, the Company has financial instruments which are not recorded at fair value. In order to meet the disclosure requirements of fair values, the Company has valued these instruments as shown in the table below:

	As of December 31, 2023		As of December 31, 2022	
	Book value	Fair value	Book value	Fair value
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Cash and cash equivalents	1,625,055	1,625,055	1,121,223	1,121,223
Cash on hand	2,019	2,019	2,248	2,248
Bank balance	552,187	552,187	480,566	480,566
Overnight	75,236	75,236	259,129	259,129
Time deposits	995,613	995,613	379,280	379,280
Other financial assets, current	152,683	152,683	481,914	481,914
Other financial assets	152,683	152,683	481,914	481,914
Trade debtors, other accounts receivable and Current accounts receivable	1,385,910	1,385,910	1,008,109	1,008,109
Accounts receivable from entities related, current	28	28	19,523	19,523
Other financial assets, non-current	34,485	34,485	15,517	15,517
Accounts receivable, non-current	12,949	12,949	12,743	12,743
Other current financial liabilities	594,519	867,791	802,841	824,167
Accounts payable for trade and other accounts payable, current	1,765,279	1,765,279	1,627,992	1,627,992
Accounts payable to entities related, current	7,444	7,444	12	12
Other financial liabilities, non current	6,341,669	6,174,294	5,979,039	5,533,131
Accounts payable, non current	418,587	418,587	326,284	326,284

The book values of accounts receivable and payable are assumed to approximate their fair values, due to their short-term nature. In the case of cash on hand, bank balances, overnight, time deposits and accounts payable, non-current, fair value approximates their carrying values.

The fair value of other financial liabilities is estimated by discounting the future contractual cash flows at the current market interest rate for similar financial instruments (Level II). In the case of Other financial assets, the valuation was performed according to market prices at period end. The book value of Other financial liabilities, current or non-current, do not include lease liabilities..

#### NOTE 4 - ACCOUNTING ESTIMATES AND JUDGMENTS

The Company has used estimates to value and record some of the assets, liabilities, revenue, expenses and commitments. Basically, these estimates refer to:

##### (a) Impairment of Intangible asset with indefinite useful life

Management conducts an impairment test annually or more frequently if events or changes in circumstances indicate potential impairment. An impairment loss is recognized for the amount by which the carrying amount of the cash generating unit (CGU) exceeds its recoverable amount.

Management's value-in-use calculations included significant judgments and assumptions relating to revenue growth rates, exchange rates, discount rates, inflation rates, fuel price. The estimation of these assumptions requires significant judgment by management as these variables are inherently uncertain; however, the assumptions used are consistent with the Company's forecasts approved by management. Therefore, management evaluates and updates the estimates as necessary in light of conditions that affect these variables. The main assumptions used as well as the corresponding sensitivity analyses are shown in Note 15.

##### (b) Depreciation expense and impairment of Properties, Plant and Equipment

The depreciation of assets is calculated based on a straight-line basis, except for certain technical components depreciated on cycles and hours flown. These useful lives are reviewed on an annual basis according to the Company's future economic benefits associated with them.

Changes in circumstances such as: technological advances, business model, planned use of assets or capital strategy may result in a useful life different from what has been estimated. When it is determined that the useful life of property, plant, and equipment must be reduced, as may occur in line with changes in planned usage of assets, the difference between the net book value and estimated recoverable value is depreciated, in accordance with the revised remaining useful life.

The residual values are estimated according to the market value that the assets will have at the end of their life. The residual value and useful life of the assets are reviewed, and adjusted if necessary, once a year. When the value of an asset is greater than its estimated recoverable amount, its value is immediately reduced to its recoverable amount.

The Company has concluded that the Properties, Plant and Equipment cannot generate cash inflows to a large extent independent of other assets, therefore the impairment assessment is made as an integral part of the only Cash Generating Unit maintained by the Company, Air Transport. The Company checks when there are signs of impairment, whether the assets have suffered any impairment losses at the Cash Generated Unit level.

##### (c) Recoverability of deferred tax assets

Management records deferred taxes on the temporary differences that arise between the tax bases of assets and liabilities and their amounts in the financial statements. Deferred tax assets on tax losses are recognized to the extent that it is probable that future tax benefits will be available to offset temporary differences.

The Company applies significant judgment in evaluating the recoverability of deferred tax assets. In determining the amounts of the deferred tax asset to be accounted for, management considers tax planning strategies, historical profitability, projected future taxable income (considering assumptions such as: growth rate, exchange rate, discount rate and fuel price consistent with those used in the impairment analysis of the group's cash-generating unit) and the expected timing of reversals of existing temporary differences.

##### (d) Air tickets sold that will not be finally used.

The Company records the sale of air tickets as deferred revenue. Ordinary revenue from the sale of tickets is recognized in the statement of income when the passenger transportation service is provided or expires due to non-use. The Company evaluates the probability of expiration of air tickets on a monthly basis, based on the history of use. A change in this probability could impact revenue in the year in which the change occurs and in future years.

As of December 31, 2023, deferred revenues associated with air tickets sold amount to ThUS\$ 2,009,242 (ThUS\$ 1,574,145 as of December 31, 2022). An hypothetical change of one percentage point in passenger behavior with respect to use would result an impact of up to ThUS\$ 10,150 per month (ThUS\$ 7,453 as of December 31, 2022).

##### (e) Valuation of the miles and points awarded to the holders of the loyalty programs, pending use.

As of December 31, 2023, deferred revenue associated with the LATAM Pass loyalty program from Spanish-speaking countries increased to ThUS\$ 1,099,580 (ThUS\$ 1,120,565 as of December 31, 2022). An hypothetical change of one percentage point in the probability of redemption would translate into a cumulative impact of ThUS\$ 31,510 on the results of 2023 (ThUS\$ 29,571 as of December 31, 2022). Deferred revenue associated with the LATAM Pass Brazil loyalty program increased to ThUS\$179,151 as of December 31, 2023 (ThUS\$ 140,486 as of December 31, 2022). An hypothetical change of one percentage point in the exchange probability would result in an accumulated impact of ThUS\$ 5,125 on the results of 2023 (ThUS\$ 3,772 as of December 31, 2022).

Management used statistical models to estimate the miles and points awarded that will not be redeemed by the program's members (breakage) which involved significant judgments and assumptions relating to the historical redemption and expiration activity and forecasted redemption and expiration patterns.

The Management in conjunction with an external specialist developed a predictive model of non-use miles or points, which allows to generate non-use rates on the basis of historical information, based on behavior of the accumulation, use and expiration of the miles or points.

(f) Legal Contingencies

In the case of known contingencies, the Company records a provision when it has a present obligation, whether legal or constructive, as a result of a past event, it is probable that an outflow of resources will be required to settle the obligation and a reliable estimate of the obligation amount can be made. The assessment of contingencies inherently involves the exercise of significant judgment and estimates of the outcome of future events, the likelihood of loss being incurred and when determining whether a reliable estimate of the loss can be made. The Company assesses its liabilities and contingencies based upon the best information available, uses the knowledge, experience and professional judgment to the specific characteristics of the known risks. This process facilitates the early assessment and quantification of potential risks in individual cases or in the development of contingent matters. If we are unable to reliably estimate the obligation or conclude no loss is probable but it is reasonably possible that a loss may be incurred, no provision is recorded but the contingency is disclosed in the notes to the consolidated financial statements.

Company recognized as the present obligation under an onerous contract as a provision when a contract under which the unavoidable costs of meeting the obligations under the contract exceed the economic benefits expected to be received under it.

(g) Leases

During 2022, as a result of the arrival of new aircraft and the significant change in the flows of many current contracts, the Company evaluated the relevance in the current scenario of continuing to use the implicit rate, a methodology used in recent years, or whether it should instead use a different approximation for calculating the rate. It was concluded that the implicit rate was not being able to reflect the economic environment in which the company operates, therefore it was not accurately representing the Company's indebtedness conditions. Because of this, all new contracts entered into from 2022 and all contracts that were modified from 2022 used the incremental rate. Existing contracts that remained unchanged continued using the original implicit discount rate.

(i) Discount rate

The discount rates used to calculate the aircraft lease debt correspond to: (i) For aircraft that did not have contractual changes associated with the exit from Chapter 11, the rate used was the implicit rate of the contract, this is the discount rate that results from the aggregate present value of the minimum lease payments and the unguaranteed residual value, and (ii) For aircraft that had contractual changes associated with exit from Chapter 11, the rate used was the incremental rate, this discount rate was calculated considering our recent aircraft debt negotiations, as well as publicly available data for instruments with similar characteristics when calculating our incremental borrowing rates.

For assets other than aircraft, the estimated lessee's incremental borrowing rate, which is derived from information available at the lease inception date, was used to determine the present value of the lease payments. We consider our recent debt issuances as well as publicly available data for instruments with similar characteristics when calculating our incremental borrowing ratios.

A decrease of one percentage point in our estimate of the rates used to determine the lease liabilities current registered fleet as of December 31, 2023 would increase the lease liability by approximately US\$ 111 million.

(ii) Lease term

In determining the lease term, all facts and circumstances that create an economic incentive to exercise an extension option are considered. Extension options (or periods after termination options) are only included in the lease term if it is reasonably certain that the lease will be extended (or not terminated). This is reviewed if a significant event or significant change in circumstances occurs that affects this assessment and is within the lessee's control.

In any case, it is possible that events that may take place in the future make it necessary to modify them in future periods, which would be done prospectively.

## NOTE 5 - SEGMENT INFORMATION

As of December 31, 2023, the Company considers that it has a single operating segment, Air Transport. This segment corresponds to the route network for air transport and is based on the way in which the business is managed, according to the centralized nature of its operations, the ability to open and close routes, as well as reassignment (airplanes, crew, personnel, etc.) within the network, which implies a functional interrelation between all of them, making them inseparable. This segment definition is one of the most common in the worldwide airline industry.

The Company's revenues by geographic area are as follows:

	For the year ended at December 31,	
	2023	2022
	ThUS\$	ThUS\$
Peru	988,908	858,957
Argentina	244,413	206,856
U.S.A.	1,044,822	1,058,107
Europe	800,897	768,980
Colombia	662,263	540,231
Brazil	5,006,377	3,724,466
Ecuador	332,801	248,454
Chile	1,898,150	1,514,645
Asia Pacific and rest of Latin America	661,910	441,825
Income from ordinary activities	11,640,541	9,362,521
Other operating income	148,641	154,286

The Company allocates revenues by geographic area based on the point of sale of the passenger ticket or cargo. Assets are composed primarily of aircraft and aeronautical equipment, which are used throughout the different countries, so it is not possible to assign a geographic area.

The Company has no customers that individually represent more than 10% of sales.

## NOTE 6 - CASH AND CASH EQUIVALENTS

	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022
	ThUS\$	ThUS\$
Cash on hand	2,019	2,248
Bank balances (1)	552,187	480,566
Overnight	75,236	259,129
Total Cash	629,442	741,943
Cash equivalents		
Time deposits	995,613	379,280
Mutual funds	89,706	95,452
Total cash equivalents	1,085,319	474,732
Total cash and cash equivalents	1,714,761	1,216,675

(1) As of December 31, 2023, within the item bank balances are ThUS\$ 391,966 related to banks accounts that pay interest to the Company for the daily or monthly balances (ThUS\$ 274,235 as of December 31, 2022)

Cash and cash equivalents are denominated in the following currencies:

Currency	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022
	ThUS\$	ThUS\$
Argentine peso	3,438	10,711
Brazilian real	520,796	193,289
Chilean peso	47,933	17,643
Colombian peso	36,326	22,607
Euro	25,329	19,361
US Dollar	1,020,467	906,666
Mexican peso	8,159	9,406
R.P. Chinese Yuan	20,801	16,247
Other currencies	31,512	20,745
Total	1,714,761	1,216,675

## NOTE 7 - FINANCIAL INSTRUMENTS

Financial instruments by category

As of December 31, 2023

Assets	Measured at amortized cost	At fair value with changes in results	Hedge derivatives	Total
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Cash and cash equivalents	1,625,055	89,706	—	1,714,761
Other financial assets, current	152,683	—	22,136	174,819
Trade and others accounts receivable, current	1,385,910	—	—	1,385,910
Accounts receivable from related entities, current	28	—	—	28
Other financial assets, non current	34,485	—	—	34,485
Accounts receivable, non current	12,949	—	—	12,949
Total	3,211,110	89,706	22,136	3,322,952

Liabilities	Measured at amortized cost	At fair value with changes in results	Hedge derivatives	Total
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Other financial liabilities, current	594,519	—	1,544	596,063
Trade and others accounts payable, current	1,765,279	—	—	1,765,279
Accounts payable to related entities, current	7,444	—	—	7,444
Other financial liabilities, non-current	6,341,669	—	—	6,341,669
Accounts payable, non-current	418,587	—	—	418,587
Total	9,127,498	—	1,544	9,129,042

As of December 31, 2022

Assets	Measured at amortized cost	At fair value with changes in results	Hedge derivatives	Total
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Cash and cash equivalents	1,121,223	95,452	—	1,216,675
Other financial assets, current (*)	481,637	277	21,601	503,515
Trade and others accounts receivable, current	1,008,109	—	—	1,008,109
Accounts receivable from related entities, current	19,523	—	—	19,523
Other financial assets, non current	15,517	—	—	15,517
Accounts receivable, non current	12,743	—	—	12,743
Total	2,658,752	95,729	21,601	2,776,082

Liabilities	Measured at	At fair value	Hedge	Total
	amortized cost	with changes in results	derivatives	
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Other financial liabilities, current	802,841	—	—	802,841
Trade and others accounts payable, current	1,627,992	—	—	1,627,992
Accounts payable to related entities, current	12	—	—	12
Other financial liabilities, non-current	5,979,039	—	—	5,979,039
Accounts payable, non-current	326,284	—	—	326,284
<b>Total</b>	<b>8,736,168</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>8,736,168</b>

(\*) The value presented as measured at amortized cost, mainly correspond to ThUS\$ 340,008 of funds delivered as restricted advances (as described in Note 11) and guarantees delivered.

#### NOTE 8 - TRADE AND OTHER ACCOUNTS RECEIVABLE CURRENT, AND NON-CURRENT ACCOUNTS RECEIVABLE

	As of	As of
	December 31, 2023	December 31, 2022
	ThUS\$	ThUS\$
Trade accounts receivable	1,185,792	952,625
Other accounts receivable	277,845	135,459
<b>Total trade and other accounts receivable</b>	<b>1,463,637</b>	<b>1,088,084</b>
Less: Expected credit loss	(64,778)	(67,232)
<b>Total net trade and accounts receivable</b>	<b>1,398,859</b>	<b>1,020,852</b>
Less: non-current portion – accounts receivable	(12,949)	(12,743)
<b>Trade and other accounts receivable, current</b>	<b>1,385,910</b>	<b>1,008,109</b>

The fair value of trade and other accounts receivable does not differ significantly from the book value.

To determine the expected credit losses, the Company groups accounts receivable for passenger and cargo transportation depending on the characteristics of shared credit risk and maturity.

Portfolio maturity	As of December 31, 2023			As December 31, 2022		
	Expected loss rate (1)	Gross book value (2)	Impairment loss Provision	Expected loss rate (1)	Gross book value (2)	Impairment loss Provision
	%	ThUS\$	ThUS\$	%	ThUS\$	ThUS\$
Up to date	1%	1,022,845	(12,672)	1%	745,334	(8,749)
From 1 to 90 days	3%	102,977	(2,989)	3%	142,780	(3,758)
From 91 to 180 days	25%	8,350	(2,048)	15%	8,622	(1,297)
From 181 to 360 days	44%	7,868	(3,491)	79%	8,269	(6,565)
Over 360 days	100%	43,752	(43,578)	98%	47,620	(46,863)
<b>Total</b>		<b>1,185,792</b>	<b>(64,778)</b>		<b>952,625</b>	<b>(67,232)</b>

(1) Corresponds to the consolidated expected rate of accounts receivable.

(2) The gross book value represents the maximum credit risk value of trade accounts receivables.

Currency balances composition of Trade and other accounts receivable and non-current accounts receivable are as follow:

Currency	As of	As of
	December 31, 2023	December 31, 2022
	ThUS\$	ThUS\$
Argentine Peso	13,827	25,559
Brazilian Real	825,749	523,467
Chilean Peso	75,050	36,626
Colombian Peso	12,720	6,779
Euro	90,699	12,506
US Dollar	344,347	376,900
Australian Dollar	5,097	9,808
Japanese Yen	4,695	2,802
Pound Sterling	3,390	9,149
Korean Won	5,882	6,337
Other Currencies	17,403	10,919
<b>Total</b>	<b>1,398,859</b>	<b>1,020,852</b>

Movements of the expected credit losses of Trade accounts receivables are as follows:

Periods	Opening balance	Write-offs	(Increase) Decrease	Closing balance
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
From January 1 to December 31, 2022	(81,004)	5,966	7,806	(67,232)
From January 1 to December 31, 2023	(67,232)	7,122	(4,668)	(64,778)

Once pre-judicial and judicial collection efforts are exhausted, the assets are written off against the allowance. The Company only uses the allowance method rather than direct write-off, to ensure control.

The historical and current renegotiations are not significant, and the policy is to analyze case by case to classify them according to the existence of risk, determining they need to be reclassified to pre-judicial collection accounts.

The maximum credit-risk exposure at the date of presentation of the information is the fair value of each one of the categories of accounts receivable indicated above.

	As of December 31, 2023			As of December 31, 2022		
	Gross exposure according to balance	Gross impaired exposure	Exposure net of risk concentrations	Gross exposure according to balance	Gross Impaired exposure	Exposure net of risk concentrations
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Trade accounts receivable	1,185,792	(64,778)	1,121,014	952,625	(67,232)	885,393
Other accounts receivable	277,845	-	277,845	135,459	-	135,459

There are no relevant guarantees covering credit risk and these are valued when they are settled; no materially significant direct guarantees exist. Existing guarantees, if appropriate, are made through IATA.

## NOTE 9 - ACCOUNTS RECEIVABLE FROM/PAYABLE TO RELATED ENTITIES

## (a) Accounts Receivable

Tax No.	Related party	Relationship	Country of origin	Currency	As of	As of
					December 31, 2023	December 31, 2022
					ThUS\$	ThUS\$
Foreign	Qatar Airways	Indirect shareholder	Qatar	US\$	—	257
Foreign	Delta Air Lines, Inc.	Shareholder	U.S.A.	US\$	—	19,228
76.335.600-0	Parque de Chile S.A.	Related director	Chile	CLP	2	2
96.989.370-3	Rio Dulce S.A. (*)	Related director	Chile	CLP	—	1
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA.	Related director	Chile	CLP	25	35
Foreign	Inversora Aeronáutica Argentina S.A.	Related director	Argentina	ARS	1	—
Total current assets					<u>28</u>	<u>19,523</u>

## (b) Current accounts payable

Tax No.	Related party	Relationship	Country of origin	Currency	Current liabilities	
					As of December 31, 2023	As of December 31, 2022
					ThUS\$	ThUS\$
Foreign	Qatar Airways	Indirect shareholder	Qatar	US\$	2,312	—
Foreign	Delta Air Lines, Inc.	Shareholder	U.S.A.	US\$	5,132	—
Foreign	Inversora Aeronáutica Argentina S.A.	Related director	Argentina	US\$	—	5
Foreign	Patagonia Seafarms INC (*)	Related director	U.S.A.	US\$	—	7
Total current and non current liabilities					<u>7,444</u>	<u>12</u>

(\*) Related until November 2022.

Transactions between related parties have been carried out on arm's length conditions between interested and duly-informed parties. The transaction terms for the liabilities of the period 2023 correspond from 30 days to 1 year of maturity, and the nature of the settlement of transactions are monetary.

## NOTE 10 - INVENTORIES

The composition of Inventories is as follows:

	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022
	ThUS\$	ThUS\$
Technical stock (*)	540,342	438,717
Non-technical stock (**)	52,538	39,072
Total	<u>592,880</u>	<u>477,789</u>

(\*) Correspond to spare parts and materials that will be used in both own and third-party maintenance services.

(\*\*) Consumption of on-board services, uniforms and other indirect materials

These are valued at their average acquisition cost net of their obsolescence provision according to the following detail:

	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022
	ThUS\$	ThUS\$
Provision for obsolescence Technical stock	45,621	49,981
Provision for obsolescence Non-technical stock	5,228	5,823
Total	<u>50,849</u>	<u>55,804</u>

The resulting amounts do not exceed the respective net realization values.

As of December 31, 2023, the Company registered ThUS\$296,423 (ThUS\$148,790 for the year ended December 31, 2022), the income statements, mainly related to on-board consumption and maintenance, which is part of the Cost of sales.

## NOTE 11 - OTHER FINANCIAL ASSETS

(a) The composition of other financial assets is as follows:

	Current Assets		Non-current assets		Total Assets	
	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
(1) Other financial assets						
Deposits in guarantee (aircraft)	31,624	22,340	9,736	1,273	41,360	23,613
Guarantees for margins of derivatives	12,829	7,460	—	—	12,829	7,460
Other investments	—	—	494	513	494	513
Guaranteed debt advances Chapter 11 (*)	—	340,008	—	—	—	340,008
Other guarantees given	108,230	112,106	24,255	13,731	132,485	125,837
Subtotal of other financial assets	152,683	481,914	34,485	15,517	187,168	497,431
(2) Hedging derivative asset						
Fair value of interest rate derivatives	—	8,816	—	—	—	8,816
Fair value of foreign currency derivatives	—	191	—	—	—	191
Fair value of fuel price derivatives	22,136	12,594	—	—	22,136	12,594
Subtotal of derivative assets	22,136	21,601	—	—	22,136	21,601
Total Other Financial Assets	174,819	503,515	34,485	15,517	209,304	519,032

(\*) As of December 31, 2022, there were ThUS\$340,008 of funds delivered to an agent as restricted advances, the purpose of which is to settle the claims pending resolution existing at the exit of the Chapter 11 process.

The different derivative hedging contracts maintained by the Company are described in Note 18.

(b) The balances composition by currencies of the Other financial assets are as follows:

Type of currency	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022
	ThUS\$	ThUS\$
Brazilian real	18,767	19,589
Chilean peso	6,440	5,847
Colombian peso	1,461	1,716
Euro	7,974	6,791
U.S.A dollar	171,852	482,544
Other currencies	2,810	2,545
Total	209,304	519,032

## NOTE 12 - OTHER NON-FINANCIAL ASSETS

The composition of other non-financial assets is as follows:

	Current assets		Non-current assets		Total Assets	
	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
(a) Advance payments						
Aircraft insurance and other	25,992	27,122	—	—	25,992	27,122
Others	3,740	13,039	5,740	1,773	9,480	14,812
Subtotal advance payments	29,732	40,161	5,740	1,773	35,472	41,934
(b) Contract assets (1)						
GDS costs	22,738	9,530	—	—	22,738	9,530
Credit card commissions	37,200	26,124	—	—	37,200	26,124
Travel agencies commissions	12,421	12,912	—	—	12,421	12,912
Subtotal advance payments	72,359	48,566	—	—	72,359	48,566
(c) Other assets						
Sales tax	81,785	100,665	13,753	27,962	95,538	128,627
Other taxes	1,130	1,688	—	—	1,130	1,688
Contributions to the International Aeronautical Telecommunications Society ("SITA")	258	258	739	739	997	997
Contributions to Aeronautical Service Companies	—	—	60	—	60	—
Judicial deposits	—	26	148,329	117,904	148,329	117,930
Subtotal other assets	83,173	102,637	162,881	146,605	246,054	249,242
Total Other Non - Financial Assets	185,264	191,364	168,621	148,378	353,885	339,742

(1) Movement of Contracts assets:

	Initial balance	Activation	Cumulative translation adjustment	Amortization	Final balance
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
From January 1 to December 31, 2022	25,080	302,290	(37,146)	(241,658)	48,566
From January 1 to December 31, 2023	48,566	242,717	2,033	(220,957)	72,359

## NOTE 13 - NON-CURRENT ASSETS AND DISPOSAL GROUP CLASSIFIED AS HELD FOR SALE

Non-current assets and disposal group classified as held for sale at December 31, 2023 and December 31, 2022, are detailed below:

	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022
	ThUS\$	ThUS\$
Current assets		
Aircraft	100,658	64,483
Engines and rotables	2,012	21,552
Other assets	—	381
Total	<u>102,670</u>	<u>86,416</u>

The balances are presented at the lower of book value and fair value less cost to sell. The fair value of these assets was determined based on quoted prices in active markets for similar assets or liabilities. This is a level II measurement as per the fair value hierarchy set out in Note 3.3 (2). There were no transfers between levels for recurring fair value measurements during the exercise.

Assets reclassified from Property, plant and equipment to Non-current assets or groups of assets for disposal classified as held for sale.

During 2020, 11 Boeing 767 aircraft were transferred from the Property, plant and equipment, to Non-current assets item or groups of assets for disposal classified as held for sale. During 2021, the sale of 5 aircraft was completed. During the year 2022 the sale of 3 aircraft was finalized and during the year 2023 the sale of 1 aircraft was finalized.

During 2021, associated with the fleet restructuring plan, 3 engines of the Airbus A350 fleet were transferred from the Property, plant and equipment to Non-current assets or groups of assets for disposal classified as held for sale, of which during the same year the sale of 1 engine was finalized. Additionally, during the year 2022, the sale of 1 engine was finalized and some materials and spare parts of this same fleet were transferred to Non-current assets or groups of assets for disposal classified as held for sale. During the year 2023, the sale of 1 engine, some spare parts, and materials was finalized.

During 2022, 28 Airbus A319 family aircraft were transferred from Property, plant and equipment to Non-current assets or asset groups for disposal classified as held for sale. Additionally, adjustments for US\$ 345 million of expenses were recognized within results as part of Other gains (losses) to record these assets at their net realizable value. During 2023, the engines associated with these aircraft were added, generating additional adjustments of US\$39 million, which were recorded in the result as part of Other gains (losses), in order to register these assets at their net realizable value.

During 2022, 6 aircraft and 8 engines of the Airbus A320 family were transferred from Property, plant and equipment to Non-current assets or asset groups for disposal classified as held for sale, and as of December 31, 2022, the sale of 3 aircrafts were finalized and as of December 31, 2023, the sale of 2 aircraft and 8 engines were finalized. Additionally, for the year ended December 31, 2022, adjustments for US\$ 25 million of expenses were recognized to record these assets at their net realizable value, and since the fleet restructuring process had already been completed, these adjustments were recorded in results as part of Other expenses by function. During the year 2023, 6 Airbus A320 aircraft were transferred from the Property, Plant, and Equipment category to the Non-current Assets or Asset Groups held for sale category. Additionally, during the year 2023, adjustments of US\$9 million in expenses were recognized to record these assets at their net realizable value. These adjustments were recorded in the results as part of Other expenses by function.

During 2023, 1 Boeing 767 family aircraft was transferred from Property, plant and equipment to Non-current assets or asset groups for disposal classified as held for sale. Additionally, adjustments for US\$ 3 million of expenses were recognized within results as part of Other expenses by function to record these assets at their net realizable value.

The detail of the fleet classified as non-current assets and disposal group classified as held for sale is as follows:

Aircraft	Model	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022
Boeing 767	300F	3	3
Airbus A320	200	7	3
Airbus A319	100	28	28
Total		<u>38</u>	<u>34</u>

## NOTE 14 - INVESTMENTS IN SUBSIDIARIES

## (a) Investments in subsidiaries

The Company has investments in companies recognized as investments in subsidiaries. All the companies defined as subsidiaries have been consolidated within the financial statements of LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries. The consolidation also includes special-purpose entities.

Detail of significant subsidiaries:

Name of significant subsidiary	Country of incorporation	Functional currency	Ownership	
			As of December 31, 2023	As of December 31, 2022
			%	%
Latam Airlines Perú S.A.	Peru	US\$	99.81000	99.81000
Lan Cargo S.A.	Chile	US\$	99.89810	99.89810
Línea Aérea Carguera de Colombia S.A.	Colombia	US\$	90.46000	90.46000
Transporte Aéreo S.A.	Chile	US\$	100.00000	100.00000
Latam Airlines Ecuador S.A.	Ecuador	US\$	100.00000	100.00000
Aerovías de Integración Regional S.A. Aires S.A.	Colombia	COP	99.23168	99.21764
TAM Linhas aéreas S.A.	Brazil	BRL	100.00000	99.99935
ABSA Aerolíneas Brasileiras S.A.	Brazil	US\$	100.00000	100.00000
Transportes Aéreos del Mercosur S.A.	Paraguay	PYG	94.98000	94.98000

The consolidated subsidiaries do not have significant restrictions for transferring funds to the parent company.

## Summary financial information of significant subsidiaries

Name of significant subsidiary	Statement of financial position as of December 31, 2023						Income for the year ended December 31, 2023	
	Total Assets	Current Assets	Non-current Assets	Total Liabilities	Current Liabilities	Non-current Liabilities	Revenue	Net Income/(loss)
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Latam Airlines Perú S.A.	334,481	312,628	21,853	285,645	281,208	4,437	1,404,061	(4,666)
Lan Cargo S.A.	391,430	122,877	268,553	189,019	157,003	32,016	403,051	22,677
Línea Aérea Carguera de Colombia S.A.	166,520	57,240	109,280	59,640	59,344	296	222,397	(5,331)
Transporte Aéreo S.A.	280,117	37,436	242,681	151,066	117,121	33,945	387,515	24,871
Latam Airlines Ecuador S.A.	152,676	149,155	3,521	131,488	120,917	10,571	260,426	1,242
Aerovías de Integración Regional S.A. Aires 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

Name of significant subsidiary	Statement of financial position as of December 31, 2022						Income for the year ended December 31, 2022	
	Total Assets	Current Assets	Non-current Assets	Total Liabilities	Current Liabilities	Non-current Liabilities	Revenue	Net Income/(loss)
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Latam Airlines Perú S.A.	335,773	305,288	30,485	281,178	276,875	4,303	1,257,865	(12,726)
Lan Cargo S.A.	394,378	144,854	249,524	212,094	165,297	46,797	333,054	(1,230)
Línea Aérea Carguera de Colombia S.A.	307,161	126,648	180,513	127,629	127,380	249	226,587	(5,727)
Transporte Aéreo S.A.	283,166	47,238	235,928	177,109	145,446	31,663	320,187	(36,190)
Latam Airlines Ecuador S.A.	110,821	107,313	3,508	93,975	82,687	11,288	134,622	1,519
Aerovías de Integración Regional S.A. Aires S.A.	112,501	109,076	3,425	213,941	211,679	2,262	394,430	(122,199)
TAM Linhas Aéreas S.A.	3,329,695	1,925,948	1,403,747	4,166,754	3,264,814	901,940	3,966,615	(65,190)
ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A.	223,701	215,700	8,001	262,534	233,739	28,795	244,028	(7,853)
Transportes Aéreos del Mercosur S.A.	70,883	65,395	5,488	54,340	52,332	2,008	44,449	2,306

## (b) Non-controlling interests

Equity	Tax No.	Country of origin	As of	As of	As of	As of
			December 31, 2023	December 31, 2022	December 31, 2023	December 31, 2022
			%	%	ThUS\$	ThUS\$
Latam Airlines Perú S.A.	Foreign	Peru	0.19000	0.19000	93	(13,678)
Aerovías de Integración Regional S.A. Aires S.A.	Foreign	Colombia	0.77400	0.78236	(5,049)	(264)
Linea Aérea Carguera de Colombia S.A.	Foreign	Colombia	9.54000	9.54000	(8,421)	(973)
Transportes Aéreos del Mercosur S.A.	Foreign	Paraguay	5.02000	5.02000	1,152	885
Lan Cargo S.A. and Subsidiaries	93.383.000-4	Chile	0.10196	0.10196	198	2,475
Other companies					—	(2)
Total					<u>(12,027)</u>	<u>(11,557)</u>

Incomes	Tax No.	Country of origin	For the year ended		For the year ended	
			At December 31, 2023	At December 31, 2022	At December 31, 2023	At December 31, 2022
			%	%	ThUS\$	ThUS\$
Latam Airlines Perú S.A	Foreign	Peru	0.19000	0.19000	(9)	(643)
Aerovías de Integración Regional S.A. Aires S.A.	Foreign	Colombia	0.77400	0.78236	(101)	(956)
Linea Aérea Carguera de Colombia S.A.	Foreign	Colombia	9.54000	9.54000	(500)	(551)
Transportes Aéreos del Mercosur S.A.	Foreign	Paraguay	5.02000	5.02000	304	116
Lan Cargo S.A. and Subsidiaries	93.383.000-4	Chile	0.10196	0.10196	25	(26)
Other companies					—	(13)
Total					<u>(281)</u>	<u>(2,073)</u>

## NOTE 15 - INTANGIBLE ASSETS OTHER THAN GOODWILL

The details of intangible assets are as follows:

	Classes of intangible assets (net)		Classes of intangible assets (gross)	
	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Airport slots	658,949	625,368	658,949	625,368
Loyalty program	219,636	203,791	219,636	203,791
Computer software	156,337	143,550	597,164	518,971
Developing software	117,010	107,652	117,010	107,651
Other assets	54	25	1,369	1,315
<b>Total</b>	<b>1,151,986</b>	<b>1,080,386</b>	<b>1,594,128</b>	<b>1,457,096</b>

## a) Movement in Intangible assets other than goodwill:

	Computer software and others Net	Developing software	Airport slots	Loyalty program (1)	Total
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Opening balance as of January 1, 2022	136,262	104,874	587,214	190,542	1,018,892
Additions	47	66,820	—	—	66,867
Withdrawals	(2,947)	(245)	—	—	(3,192)
Transfer software and others	61,212	(63,658)	—	—	(2,446)
Foreign exchange	3,359	(139)	38,154	13,249	54,623
Amortization	(54,358)	—	—	—	(54,358)
Closing balance as of December 31, 2022	<u>143,575</u>	<u>107,652</u>	<u>625,368</u>	<u>203,791</u>	<u>1,080,386</u>
Opening balance as of January 1, 2023	143,575	107,652	625,368	203,791	1,080,386
Additions	298	78,846	—	—	79,144
Transfer software and others	69,210	(69,928)	—	—	(718)
Foreign exchange	2,612	440	33,581	15,845	52,478
Amortization	(59,304)	—	—	—	(59,304)
Closing balance as of December 31, 2023	<u>156,391</u>	<u>117,010</u>	<u>658,949</u>	<u>219,636</u>	<u>1,151,986</u>

The amortization of each period is recognized in the consolidated income statement within administrative expenses.

The cumulative amortization of computer software and others as of December 31, 2023 amounts to ThUS\$442,142 (ThUS\$414,614 as of December 31, 2022).

## b) Impairment Test Intangible Assets with an indefinite useful life

As of December 31, 2023, the Company maintains only the CGU "Air Transport".

The CGU "Air transport" considers the transport of passengers and cargo, both in the domestic markets of Chile, Peru, Argentina, Colombia, Ecuador and Brazil, as well as in a series of regional and international routes in America, Europe, Africa and Oceania.

As of December 31, 2023, in accordance with the accounting policy, the Company performed the annual impairment test.

The recoverable amount of the CGU was determined based on calculations of the value in use. These calculations use projections of 5 years of cash flows after taxes from the financial budgets approved by management. Cash flows beyond the budgeted period are extrapolated using growth rates and estimated average volumes, which do not exceed long-term average growth rates.

Management's cash flow projections included significant judgements and assumptions related to annual revenue growth rates, discount rate, inflation rates, the exchange rate and the price of fuel. The annual revenue growth rate is based on past performance and management's expectations of market development in each of the countries in which it operates. The discount rates used for the CGU "Air transport" are determined in US dollars, after taxes, and reflect specific risks related to the relevant countries of each of the operations. Inflation rates and exchange rates are based on the data available from the countries and the information provided by the Central Banks of the various countries where it operates, and the price of fuel is determined based on estimated levels of production, the competitive environment of the market in which they operate and their commercial strategy.

The recoverable values were determined using the following assumptions:

		CGU Air transport
Annual growth rate (Terminal)	%	0.0 – 4.3
Exchange rate	R\$/US\$	5.28 – 5.57
Discount rate based on the Weighted Average Cost of Capital (WACC)	%	8.7 – 10.7
Fuel Price	US\$/barrel	100

The result of the impairment test, which includes a sensitivity analysis of its main variables, showed that the recoverable amount exceeded the book value of the cash-generating unit, and therefore no impairment was identified.

The CGU is sensitive to annual growth rates, discounts and exchange rates and fuel price. The sensitivity analysis included the individual impact of changes in critical estimates in determining recoverable amounts, namely:

	Increase WACC Maximum	Decrease rate Terminal growth Minimal	Increase fuel price Maximum US\$/barrel
	%	%	
Air Transportation CGU	10.7	0	100

In none of the above scenarios an impairment of the cash-generating unit was identified.

## NOTE 16 - PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT

The composition by category of Property, plant and equipment is as follows:

	Gross Book Value		Accumulated depreciation		Net Book Value	
	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
a) Property, plant and equipment						
Construction in progress (1)	258,246	388,810	—	—	258,246	388,810
Land	44,244	44,349	—	—	44,244	44,349
Buildings	129,036	124,507	(61,478)	(55,511)	67,558	68,996
Plant and equipment	10,738,500	11,135,425	(4,508,356)	(4,836,926)	6,230,144	6,298,499
Own aircraft (3)	9,856,365	10,427,950	(4,259,729)	(4,619,279)	5,596,636	5,808,671
Other (2)	882,135	707,475	(248,627)	(217,647)	633,508	489,828
Machinery	29,092	27,090	(27,716)	(25,479)	1,376	1,611
Information technology equipment	163,382	153,355	(146,040)	(136,746)	17,342	16,609
Fixed installations and accessories	186,179	155,351	(131,769)	(118,279)	54,410	37,072
Motor vehicles	49,560	51,504	(44,385)	(46,343)	5,175	5,161
Leasehold improvements	266,631	202,753	(53,201)	(42,726)	213,430	160,027
Subtotal Properties, plant and equipment	11,864,870	12,283,144	(4,972,945)	(5,262,010)	6,891,925	7,021,134
b) Right of use						
Aircraft (3)	5,388,147	4,391,690	(3,243,065)	(3,064,869)	2,145,082	1,326,821
Other assets	248,614	246,078	(194,491)	(182,372)	54,123	63,706
Subtotal Right of use	5,636,761	4,637,768	(3,437,556)	(3,247,241)	2,199,205	1,390,527
Total	17,501,631	16,920,912	(8,410,501)	(8,509,251)	9,091,130	8,411,661

(1) As of December 31, 2023, includes advances paid to aircraft manufacturers for ThUS\$ 242,069 (ThUS\$ 357,979 as of December 31, 2022).

(2) Consider mainly rotatables and tools.

(3) There were reclassified to Non-current assets or groups of assets for disposal as held for sale the following aircrafts: As of December 31, 2023, one Boeing B767 and six Airbus A320, as of December 31, 2022, six Airbus A320 and twenty-eight Airbus A319 (see Note 13). As of December 31, 2021, includes advances paid to aircraft manufacturers for ThUS\$ 377,590.

## (a) Movement in the different categories of Property, plant and equipment:

	Construction in progress	Land	Buildings net	Plant and equipment net	Information technology equipment net	Fixed installations & accessories net	Motor vehicles net	Leasehold improvements net	Property, Plant and equipment net
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Opening balance as of January 1, 2022	473,797	43,276	60,451	6,568,717	16,836	38,741	325	132,975	7,335,118
Additions	16,332	—	—	843,808	6,426	113	258	27,160	894,097
Disposals	—	—	—	(4,140)	—	(264)	(3)	—	(4,407)
Retirements	(75)	—	(2)	(42,055)	(24)	(836)	—	(313)	(43,305)
Depreciation expenses	—	—	(3,285)	(669,059)	(5,662)	(7,914)	(55)	(13,071)	(699,046)
Foreign exchange	(1,282)	1,073	918	11,527	(84)	2,365	(28)	7,593	22,082
Other increases (decreases) (*)	(99,962)	—	10,914	(403,950)	(883)	4,867	(74)	5,683	(483,405)
Changes, total	(84,987)	1,073	8,545	(263,869)	(227)	(1,669)	98	27,052	(313,984)
Closing balance as of December 31, 2022	388,810	44,349	68,996	6,304,848	16,609	37,072	423	160,027	7,021,134
Opening balance as of January 1, 2023	388,810	44,349	68,996	6,304,848	16,609	37,072	423	160,027	7,021,134
Additions	8,835	—	—	870,640	5,794	4,246	—	48,866	938,381
Disposals	—	—	—	(2,701)	(1)	—	(16)	—	(2,718)
Retirements	(83)	—	—	(87,652)	(12)	(2)	—	—	(87,749)
Depreciation expenses	—	—	(4,104)	(716,590)	(5,918)	(8,789)	(68)	(10,185)	(745,654)
Foreign exchange	726	1,445	1,505	23,845	536	1,276	12	11,497	40,842
Other increases (decreases) (*)	(140,042)	(1,550)	1,161	(156,046)	334	20,607	—	3,225	(272,311)
Changes, total	(130,564)	(105)	(1,438)	(68,504)	733	17,338	(72)	53,403	(129,209)
Closing balance as of December 31, 2023	258,246	44,244	67,558	6,236,344	17,342	54,410	351	213,430	6,891,925

(\*) This Amount included the following aircrafts reclassified to Non-current assets or groups of assets for disposal as held for sale: As of December 31, 2023, one Boeing B767 ThUS\$ (21,578) and six Airbus A320 ThUS\$ (36,326)). As of December 31, 2022, six Airbus A320 ThUS\$ (29,328) and twenty-eight Airbus A319 ThUS\$ (373,410).

## (b) Right of use assets:

	Aircraft	Others	Net right of use assets
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Opening balance as of January 1, 2022	2,101,742	53,007	2,154,749
Additions	372,571	13,087	385,658
Depreciation expense	(249,802)	(16,368)	(266,170)
Cumulative translate adjustment	919	1,392	2,311
Other increases (decreases) (***)	(898,609)	12,588	(886,021)
Total changes	(774,921)	10,699	(764,222)
Closing balance as of December 31, 2022	1,326,821	63,706	1,390,527
Opening balance as of January 1, 2023	1,326,821	63,706	1,390,527
Additions	1,013,314	2,988	1,016,302
Depreciation expense	(178,570)	(14,816)	(193,386)
Cumulative translate adjustment	56	3,351	3,407
Other increases (decreases)	(16,539)	(1,106)	(17,645)
Total changes	818,261	(9,583)	808,678
Closing balance as of December 31, 2023	2,145,082	54,123	2,199,205

(\*) Considers the renegotiation of 115 aircraft (1 Airbus A319, 39 Airbus A320, 14 Airbus A320neo, 30 Airbus A321, 1 Boeing 767, 6 Boeing 777 and 24 Boeing 787 Dreamliner).

## (c) Fleet composition

Aircraft	Model	Aircraft included in Property, plant and equipment		Aircraft included as Rights of use assets		Total fleet	
		As of December 31, 2023	As of December 31, 2022	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022
		Boeing 767	300ER	11 (3)	15	—	—
Boeing 767	300F	16 (2) (3)	13 (2)	1	1	17	14
Boeing 777	300ER	4	4	6	6	10	10
Boeing 787	8	4	4	6	6	10	10
Boeing 787	9	2	2	24	19	26	21
Airbus A319	100	11	12 (2)	1	1	12	13
Airbus A320	200	83 (2)	88 (2)	46	40 (1)	129	128
Airbus A320	NEO	1	1	23	15	24	16
Airbus A321	200	19	19	30	30	49	49
Airbus A321	NEO	—	—	7	—	7	—
Total		151	158	144	118	295	276

- (1) Include one aircraft with a short-term lease, which was excluded from the right of use.  
(2) Some aircraft of these fleets were reclassified to non-current assets or groups of assets for disposal as held for sale, (see Note 13).  
(3) Considers the conversions from Boeing 767-300ER to Boeing 767-300F Aircraft.

## (d) Method used for the depreciation of Property, plant and equipment:

	Depreciation method	Useful life (years)	
		minimum	maximum
Buildings	Straight line without residual value	20	50
Plant and equipment	Straight line with residual value of 20% in the short-haul fleet and 36% in the long-haul fleet. (*)	5	30
Information technology equipment	Straight line without residual value	5	10
Fixed installations and accessories	Straight line without residual value	10	10
Motor vehicle	Straight line without residual value	10	10
Leasehold improvements	Straight line without residual value	5	8
Assets for rights of use	Straight line without residual value	1	25

(\*) Except in the case of Boeing 767-300ER, Airbus A320 Family and Boeing 767-300F fleets which consider a lower residual value, due to the extension of their useful life to 22, 25 and 30 years respectively. Additionally, certain technical components are depreciated based on cycles and hours flown.

## (e) Additional information regarding Property, plant and equipment:

## (i) Property, plant and equipment pledged as guarantee:

Description of Property, plant and equipment pledged as guarantee:

Guarantee agent (1)	Creditor company	Committed Assets	Fleet	As of December 31, 2023		As of December 31, 2022	
				Existing Debt	Book Value	Existing Debt	Book Value
				ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Wilmington Trust Company	MUFG	Aircraft and engines	Airbus A319	2,703	12,326	4,554	13,205
			Airbus A320	17,441	151,873	33,154	203,788
			Boeing 767	20,427	143,281	35,043	164,448
			Boeing 777	132,585	144,186	141,605	144,065
Credit Agricole	Credit Agricole	Aircraft and engines	Airbus A319	3,413	3,752	3,518	5,311
			Airbus A320	190,001	142,075	195,864	161,397
			Airbus A321	6,007	4,393	6,192	4,827
			Boeing 767	8,849	23,018	9,121	23,323
		Boeing 787	58,499	38,971	60,305	34,077	
Bank Of Utah	BNP Paribas	Aircraft and engines	Boeing 787	171,704	208,601	184,199	221,311
Total direct guarantee				611,629	872,476	673,555	975,752

- (1) For syndicated loans, given their own characteristics, the guarantee agent is the representative of the creditors.

The amounts of the current debts are presented at their nominal value. The net book values correspond to the assets granted as collateral.

Additionally, there are indirect guarantees associated with assets booked within Property, Plant and Equipment whose total debt as of December 31, 2023, amounts to ThUS\$ 898,166 (ThUS\$ 1,037,122 as of December 31, 2022). The book value of the assets with indirect guarantees as of December 31, 2023, amounts to ThUS\$ 1,925,069 (ThUS\$ 2,306,233 as of December 31, 2022).

As of December 31, 2023, the Company keeps valid letters of credit related to right of use assets according to the following detail:

Creditor Guarantee	Debtor	Type	Value ThUS\$	Release date
GE Capital Aviation Services Ltd.	LATAM Airlines Group S.A.	Three letters of credit	5,544	Dec 6, 2024
Merlin Aviation Leasing (Ireland) 18 Limited RB Comercial Properties 49	Tam Linhas Aéreas S.A.	Two letters of credit	3,852	Mar 11, 2024
Empreendimentos Imobiliarios LTDA	Tam Linhas Aéreas S.A.	One letter of credit	25,820	Apr 29, 2024
			<u>35,216</u>	

(ii) Commitments and others

Fully depreciated assets and commitments for future purchases are as follows:

	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022
	ThUS\$	ThUS\$
Gross book value of fully depreciated property, plant and equipment still in use	288,454	266,896
Commitments for the acquisition of aircraft (*)	15,700,000	13,100,000

(\*) According to the manufacturer's price list.

Aircraft purchase commitments:

Manufacturer	Year of delivery				Total
	2024	2025	2026	2027-2030	
Airbus S.A.S.					
A320neo Family	3	11	9	65	88
The Boeing Company					
Boeing 787-9	-	-	-	5	5
Total	3	11	9	70	93

As of December 31, 2023, as a result of the different aircraft purchase contracts signed with Airbus S.A.S., 88 Airbus aircraft of the A320 family remain to be received with deliveries between 2024 and 2030. The approximate amount, according to manufacturer list prices, is ThUS\$13,800,000.

As of December 31, 2023, as a result of the different aircraft purchase contracts signed with The Boeing Company, 5 Boeing aircraft of the 787 Dreamliner remain to be received with deliveries between 2027 and 2028. The approximate amount, according to manufacturer list prices, is ThUS\$1,900,000.

Aircraft operational lease commitments:

As of December 31, 2023, as a result of the different aircraft operating lease contracts signed with AerCap Holdings N.V., 4 Airbus aircraft of the Airbus A320neo family with delivery between 2024 and 4 Boeing 787 Dreamliner aircraft with delivery dates within 2025 remain to be received.

As of December 31, 2023, as a result of the different aircraft operating lease contracts signed with Aergo, 1 Boeing 787 Dreamliner aircraft, with delivery dates within 2024, remain to be received.

As of December 31, 2023, as a result of the different aircraft operating lease contracts signed with Air Lease Corporation, 1 Airbus aircraft of the A320neo family with delivery dates within 2024 remain to be received.

As of December 31, 2023, as a result of the different aircraft operating lease contracts signed with Avolon Aerospace Leasing Limited, 2 Airbus aircraft of the A320neo family with delivery date within 2024 remain to be received.

As of December 31, 2023, as a result of the different aircraft operating lease contracts signed with Air Lease Corporation, 5 Airbus A321XLR family aircraft with delivery dates between 2025 and 2026 remain to be received.

(iii) Capitalized interest costs with respect to Property, plant and equipment.

		For the year ended At December 31,	
		2023	2022
Average rate of capitalization of capitalized interest costs	%	10.66	7.12
Costs of capitalized interest	ThUS\$	10,136	10,575

#### NOTE 17 - CURRENT AND DEFERRED TAXES

In the year ended December 31, 2023, the income tax provision was calculated and recorded, applying the semi-integrated tax system and a rate of 27%, based on the provisions of the Law. No. 21,210, published in the Official Gazette of the Republic of Chile, dated February 24, 2020, which updates the Tax Legislation.

The net result for deferred tax corresponds to the variation of the period, of the assets and liabilities for deferred taxes generated by temporary differences and tax losses.

For the permanent differences that give rise to a book value of assets and liabilities other than their tax value, no deferred tax has been recorded since they are caused by transactions that are recorded in the financial statements and that will have no effect on income tax expense.

(a) Current taxes

(a.1) The composition of the current tax assets is the following:

	Current assets		Non-current assets		Total assets	
	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Provisional monthly payments (advances)	18,982	18,559	—	—	18,982	18,559
Other recoverable credits	28,048	14,474	—	—	28,048	14,474
Total current tax assets	<u>47,030</u>	<u>33,033</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>47,030</u>	<u>33,033</u>

(a.2) The composition of the current tax liabilities are as follows:

	Current liabilities		Non-current liabilities		Total liabilities	
	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Income tax provision	2,371	1,026	—	—	2,371	1,026
Total current tax liabilities	<u>2,371</u>	<u>1,026</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>2,371</u>	<u>1,026</u>

(b) Deferred taxes

The balances of deferred tax are the following:

Concept	Assets		Liabilities	
	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Properties, Plants and equipment	(941,136)	(1,006,814)	70,745	81,326
Assets by right of use	(585,957)	(367,112)	54	70
Lease Liabilities	792,781	586,878	(74)	(115)
Amortization	(112,002)	(88,172)	10	10
Provisions	222,409	9,133	81,091	69,519
Revaluation of financial instruments	(889)	2,438	—	—
Tax losses	613,264	852,654	(86,320)	(94,005)
Intangibles	—	—	300,359	270,512
Other	16,312	16,910	16,494	17,308
Total	<u>4,782</u>	<u>5,915</u>	<u>382,359</u>	<u>344,625</u>

The balance of deferred tax assets and liabilities are composed primarily of temporary differences to be reversed in the long term.

Movements of Deferred tax assets and liabilities

(b.1) From January 1 to December 31, 2022

	Opening balance Assets/ (liabilities)	Recognized in consolidated income	Recognized in comprehensive income	Exchange rate variation	Ending balance Asset (liability)
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Property, plant and equipment	(1,208,693)	120,553	—	—	(1,088,140)
Assets for right of use	(572,727)	205,545	—	—	(367,182)
Lease Liabilities	773,129	(186,136)	—	—	586,993
Amortization	(44,615)	(43,567)	—	—	(88,182)
Provisions	552,527	(613,480)	567	—	(60,386)
Revaluation of financial instruments	(16,575)	19,248	(235)	—	2,438
Tax losses (*)	445,662	500,997	—	—	946,659
Intangibles	(254,155)	2,114	—	(18,471)	(270,512)
Others	(274)	(124)	—	—	(398)
Total	<u>(325,721)</u>	<u>5,150</u>	<u>332</u>	<u>(18,471)</u>	<u>(338,710)</u>

(b.2) From January 1 to December 31, 2023

	Opening balance Assets/ (liabilities)	Recognized in consolidated income	Recognized in comprehensive income	Exchange rate variation	Ending balance Asset (liability)
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Property, plant and equipment	(1,088,140)	76,259	—	—	(1,011,881)
Assets for right of use	(367,182)	(218,829)	—	—	(586,011)
Lease Liabilities	586,993	205,862	—	—	792,855
Amortization	(88,182)	(23,830)	—	—	(112,012)
Provisions	(60,386)	200,953	751	—	141,318
Revaluation of financial instruments	2,438	(6,931)	3,604	—	(889)
Tax losses (*)	946,659	(247,075)	—	—	699,584
Intangibles	(270,512)	(6,207)	—	(23,640)	(300,359)
Others	(398)	216	—	—	(182)
Total	<u>(338,710)</u>	<u>(19,582)</u>	<u>4,355</u>	<u>(23,640)</u>	<u>(377,577)</u>

(\*) Unrecognized deferred tax assets:

Deferred tax assets are recognized to the extent that it is probable that sufficient taxable profits will be generated in the future. In total the Company has not recognized deferred tax assets for ThUS\$ 3,572,528 at December 31, 2023 (ThUS\$ 3,651,023 as of December 31, 2022) which include deferred tax assets related to negative tax results of ThUS\$ 12,206,634 at December 31, 2023 (ThUS\$ 14,930,487 at December 31, 2022).

As of December 31, 2022, the Management of the subsidiary Lan Cargo S.A., taking into account financial projections for future years, company derecognized DTA in the amount of ThUS\$ 6.173 because it is not probable that future taxable profits would be generated in the future.

## (Expenses) / Income from deferred taxes and income tax:

	For the year ended at December 31,	
	2023	2022
	ThUS\$	ThUS\$
Income tax (expense)/benefit		
Current tax (expense) benefit	(12,659)	(14,064)
Adjustments to the current tax of the previous year	(193)	—
Total current tax (expense) benefit	<u>(12,852)</u>	<u>(14,064)</u>
(Expense)/benefit for deferred tax recognition for tax losses (*)	17,492	—
Deferred income for relative taxes to the creation and reversal of temporary differences	(19,582)	5,150
Total deferred income tax	<u>(2,090)</u>	<u>5,150</u>
Income tax (expense)/benefit	<u><u>(14,942)</u></u>	<u><u>(8,914)</u></u>

## Income tax (expense) / Income benefit:

	For the year ended at December 31,	
	2023	2022
	ThUS\$	ThUS\$
Current tax (expense) benefit, foreign	(10,410)	19,573
Current tax (expense) benefit, domestic	(2,442)	(33,637)
Total current tax (expense) benefit	<u>(12,852)</u>	<u>(14,064)</u>
Foreign Deferred tax (expense) benefit, for tax losses compensation (*)	17,492	—
Deferred tax (expense) benefit, foreign	(10,780)	(532)
Deferred tax (expense) benefit, domestic	(8,802)	5,682
Total deferred tax (expense)benefit	<u>(2,090)</u>	<u>5,150</u>
Income tax (expense)/benefit	<u><u>(14,942)</u></u>	<u><u>(8,914)</u></u>

(\*) As a result of an agreement reached with the Brazilian tax authority TAM Linhas Aereas S.A. was authorized to use part of its available tax losses to pay some tax contingencies. As the company does not have recognized deferred tax asset for those tax losses, it was recognized as income to write off those tax contingencies.

## Income before tax from the Chilean legal tax rate (27% as of December 31, 2023 and 2022)

	For the year ended At December 31,		For the year ended At December 31,	
	2023	2022	2023	2022
	ThUS\$	ThUS\$	%	%
Income tax benefit/(expense) using the legal tax rate	(161,053)	(363,434)	-27.00	-27.00
Tax effect by change in tax rate	—	9,016	—	0.67
Tax effect of rates in other jurisdictions	(50,042)	20,398	-8.39	1.52
Tax effect of non-taxable income	25,459	1,201,618	4.27	89.27
Tax effect of disallowable expenses	(23,272)	(33,855)	-3.90	-2.52
Other increases (decreases):				
Derecognition of deferred tax liabilities for early termination of aircraft financing	53,162	90,823	8.91	6.75
Derecognition of deferred tax assets not recoverable	—	(6,173)	—	-0.46
Deferred tax asset not recognized	157,089	(990,095)	26.34	-73.56
Other increases (decreases)	(16,285)	62,788	-2.73	4.66
Total adjustments to tax expense using the legal rate	<u>146,111</u>	<u>354,520</u>	<u>24.50</u>	<u>26.33</u>
Income tax benefit/(expense) using the effective rate	<u><u>(14,942)</u></u>	<u><u>(8,914)</u></u>	<u><u>-2.50</u></u>	<u><u>-0.67</u></u>

## Deferred taxes related to items charged to equity:

	For the year ended At December 31,	
	2023	2022
	ThUS\$	ThUS\$
Aggregate deferred taxation of components of other comprehensive income	4,355	332

## NOTE 18 - OTHER FINANCIAL LIABILITIES

The composition of other financial liabilities is as follows:

	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022
	ThUS\$	ThUS\$
Current		
(a) Interest bearing loans	292,982	629,106
(b) Lease Liability	301,537	173,735
(c) Hedge derivatives	1,544	—
Total current	<u>596,063</u>	<u>802,841</u>
Non-current		
(a) Interest bearing loans	3,675,212	3,936,320
(b) Lease Liability	2,666,457	2,042,719
Total non-current	<u>6,341,669</u>	<u>5,979,039</u>

## (a) Interest bearing loans

Obligations with credit institutions and debt instruments:

	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022
	ThUS\$	ThUS\$
Current		
Bank loans (2)	53,141	353,284
Guaranteed obligations	28,697	17,887
Other guaranteed obligations (1)(2)	67,005	66,239
Subtotal bank loans	<u>148,843</u>	<u>437,410</u>
Obligation with the public (2)	34,731	33,383
Financial leases	109,304	156,285
Other loans	104	2,028
Total current	<u>292,982</u>	<u>629,106</u>
Non-current		
Bank loans (2)	976,293	1,032,711
Guaranteed obligations	275,225	307,174
Other guaranteed obligations (1)	363,345	408,065
Subtotal bank loans	<u>1,614,863</u>	<u>1,747,950</u>
Obligation with the public (2)	1,268,107	1,256,416
Financial leases	792,242	931,954
Total non-current	<u>3,675,212</u>	<u>3,936,320</u>
Total obligations with financial institutions	<u>3,968,194</u>	<u>4,565,426</u>

(1) The committed "Revolving Credit Facility (RCF)" is guaranteed by collateral composed of aircraft, engines and spare parts, which was fully drawn until November 3, 2022. Once emerged from Chapter 11, the line was fully paid and of December 31, 2023 and December 31, 2022, it is available to be used.

(2) On March 14, 2022, a new consolidated and modified text of the Existing DIP Credit Agreement (the "New Consolidated and Modified DIP Credit Agreement") was submitted to the Court for its approval. The New Consolidated and Amended DIP Credit Agreement (i) fully refinanced and replaced the existing Tranches A, B and C in the Existing DIP Credit Agreement; (ii) contemplated a maturity date in accordance with the calendar that the Debtors anticipated to emerge from the Chapter 11 Procedure; and (iii) included certain reductions in fees and interest compared to the Existing DIP Credit Agreement and the Recast and Amended DIP Initial Financing Proposal. The obligations under the DIP were secured by assets owned by LATAM and certain of its affiliates, including, but not limited to, shares, certain engines and spare parts.

On April 8, 2022, a consolidated and modified text was signed (the "Recast and Modified DIP Credit Agreement") of the Original DIP Credit Agreement, which modified and consolidated said agreement and repaid the obligations pending payment under it. (that is, under its Tranches A, B and C). The total amount of the Consolidated and Modified DIP Credit Agreement was MUS\$3,700. The Consolidated and Amended DIP Credit Agreement (i) included certain reductions in fees and interest compared to the Existing DIP Credit Agreement; and (ii) contemplated an expiration date in accordance with the calendar that LATAM anticipated to emerge from the Chapter 11 Procedure. Regarding the latter, the scheduled expiration date of the Consolidated and Modified DIP Credit Agreement was August 8, 2022, subject to possible extensions that, in certain cases, had a deadline of November 30, 2022.

Likewise, on April 8, 2022, the initial disbursement took place under the Consolidated and Modified DIP Credit Agreement for the amount of MUS\$2,750. On April 28, 2022, an amendment to said contract was signed, extending the expiration date from August 8, 2022 to October 14, 2022.

On October 12, 2022, said Consolidated and Modified DIP Credit Agreement was repaid in its entirety with the DIP-to-Exit financing, which contemplated bridge financing for senior secured bonds maturing in 2027 for MUS\$750, MUS\$750 in other bridge financing for senior secured notes due 2029, a MUS\$750 Term Financing, a financing called Junior DIP, for a total of MUS\$1,146, and, lastly, a US Revolving Credit Facility MUS\$500, which is not drawn. The DIP-to-exit financing was collateralized by assets owned by LATAM and certain of its affiliates. Of these, the Junior DIP contemplated a subordinate priority to the rest of the credits.

On October 18, 2022, the Bridge Loans were partially repaid by: i) a bond issue exempt from registration under U.S. Securities Act of 1933, as amended (the "Securities Act"), pursuant to Rule 144A and Regulation S, both under the Securities Act, due 2027 (the "5-Year Bonds"), by a total principal amount of MUS\$450 and ii) a bond issue exempt from registration under the Securities Law pursuant to Rule 144A and Regulation S, both under the Securities Law, due 2029 (the "Bonds to 7 Years"), for a total principal amount of MUS\$700.

In the context of the exit of the Company from the Chapter 11 Procedure on November 3, 2022, the Bridge Loans were repaid with additional: MUS\$350 corresponding to an incremental loan of Term Loan B.

On November 3, 2022, the company and all of its subsidiaries successfully emerged from Chapter 11.

Balances by currency of interest bearing loans are as follows:

	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022
Currency	ThUS\$	ThUS\$
Brazilian real	—	314,322
Chilean peso (U.F.)	160,730	157,288
US Dollar	3,807,464	4,093,816
Total	<u>3,968,194</u>	<u>4,565,426</u>

Interest-bearing loans due in installments to December 31, 2023  
Debtor: LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries, Tax No. 89.862.200-2, Chile.

Tax No.	Creditor	Creditor country	Currency	Nominal values							Accounting values					Amortization	Annual	
				Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total nominal value	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	Total accounting value	Effective rate		Nominal rate	
				ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$		%	%
Bank loans																		
0-E	GOLDMAN SACHS	U.S.A.	US\$	2,750	8,250	22,000	1,056,000	—	1,089,000	44,891	8,250	22,000	954,293	—	1,029,434	Quarterly	20.31	15.04
Obligations with the public																		
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	UF	—	—	—	—	160,214	160,214	—	516	—	—	160,214	160,730	At Expiration	2.00	2.00
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	—	—	—	—	3	3	—	—	—	—	3	3	At Expiration	1.00	1.00
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	U.S.A.	US\$	—	—	—	450,000	700,000	1,150,000	—	34,215	—	434,204	673,686	1,142,105	At Expiration	15.00	13.38
Guaranteed obligations																		
0-E	BNP PARIBAS	U.S.A.	US\$	2,912	9,168	26,772	28,945	103,907	171,704	3,936	9,168	26,121	28,553	103,541	171,319	Quarterly	6.98	6.98
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	U.S.A.	US\$	3,854	11,693	32,356	34,083	50,599	132,585	3,900	11,693	32,356	34,083	50,571	132,603	Quarterly/Monthly	8.76	8.76
Other guaranteed obligations																		
0-E	CITIBANK	U.S.A.	US\$	—	—	—	—	—	—	33	—	—	—	—	33	Quarterly	1.00	1.00
0-E	JP MORGAN CHASE	U.S.A.	US\$	—	—	—	—	—	—	17	—	—	—	—	17	Quarterly	0.63	0.63
0-E	CREDIT AGRICOLE	France	US\$	—	14,667	29,333	222,768	—	266,768	4,241	14,667	26,154	221,708	—	266,770	At Expiration	9.43	9.43
0-E	MUFG	U.S.A.	US\$	11,768	35,960	16,374	—	—	64,102	11,805	35,960	16,374	—	—	64,139	Quarterly	7.11	7.11
0-E	EXIM BANK	U.S.A.	US\$	—	—	40,662	42,122	16,325	99,109	282	—	40,662	42,122	16,325	99,391	Quarterly	2.29	2.05
Financial leases																		
0-E	NATIXIS	France	US\$	6,516	19,779	54,443	56,972	77,647	215,357	8,559	19,779	54,117	56,754	77,555	216,764	Quarterly	7.58	7.58
0-E	US BANK	U.S.A.	US\$	17,374	49,311	17,492	—	—	84,177	17,905	49,311	15,731	—	—	82,947	Quarterly	4.41	3.16
0-E	EXIM BANK	U.S.A.	US\$	—	—	197,499	141,169	74,404	413,072	1,933	—	195,741	141,169	74,404	413,247	Quarterly	4.13	3.31
0-E	BANK OF UTAH	U.S.A.	US\$	2,575	7,202	23,637	37,304	101,864	172,582	2,575	7,202	23,637	37,304	101,864	172,582	Monthly	10.71	10.71
Others loans																		
0-E	Various (*)		US\$	104	—	—	—	—	104	104	—	—	—	—	104	At Expiration	—	—
	Total			47,853	156,030	460,568	2,069,363	1,284,963	4,018,777	100,181	190,761	452,893	1,950,190	1,258,163	3,952,188			

(\*) Obligation to creditors for executed letters of credit.

Interest-bearing loans due in installments to December 31, 2023  
Debtor: TAM S.A. and Subsidiaries, Tax No. 02.012.862/0001-60, Brazil

Tax No.	Creditor Country	Currency	Nominal values					Accounting values					Amortization	Annual				
			Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total nominal value	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years		More than five years	Total accounting value	Effective rate	Nominal rate	
			ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$		ThUS\$	ThUS\$	%	%	
Financial lease																		
0-E	NATIXIS	France	US\$	510	1,530	4,080	9,886	—	16,006	510	1,530	4,080	9,886	—	16,006	Quarterly	—	—
	Total			510	1,530	4,080	9,886	—	16,006	510	1,530	4,080	9,886	—	16,006			
	Total consolidated			48,363	157,560	464,648	2,079,249	1,284,963	4,034,783	100,691	192,291	456,973	1,960,076	1,258,163	3,968,194			

Interest-bearing loans due in installments to December 31, 2022  
Debtor: LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries, Tax No. 89.862.200-2, Chile.

Tax No.	Creditor	Creditor country	Currency	Nominal values						Accounting values						Annual		
				Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total nominal value	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total accounting value	Amortization	Effective rate	Nominal rate
				ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$		%
Bank loans																		
0-E	SANTANDER	Spain	US\$	—	—	70,951	—	—	70,951	173	—	70,951	—	—	71,124	Quarterly	7.26	7.26
0-E	GOLDMANS ACHS	U.S.A.	US\$	2,750	8,250	22,000	1,067,000	—	1,100,000	30,539	8,250	22,000	939,760	—	1,000,549	Quarterly	18.46	13.38
Obligations with the public																		
97.036.000- K	SANTANDER	Chile	UF	—	—	—	—	156,783	156,783	505	—	—	—	156,783	157,288	At Expiration	2.00	2.00
97.036.000- K	SANTANDER	Chile	US\$	—	—	—	—	3	3	—	—	—	—	3	3	At Expiration	1.00	1.00
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	U.S.A.	US\$	—	—	—	450,000	700,000	1,150,000	—	32,878	—	430,290	669,340	1,132,508	At Expiration	15.00	13.38
Guaranteed obligations																		
0-E	BNP PARIBAS	U.S.A.	US\$	1,761	6,907	22,890	26,035	126,605	184,198	2,637	6,907	22,212	25,627	126,048	183,431	Quarterly	5.76	5.76
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	U.S.A.	US\$	2,208	6,110	32,620	33,210	67,457	141,605	2,233	6,110	32,620	33,210	67,457	141,630	Quarterly/ Monthly	8.20	8.20
Other guaranteed obligations																		
0-E	CREDIT AGRICOLE	France	US\$	—	14,667	29,333	231,000	—	275,000	3,837	14,667	26,153	228,880	—	273,537	Quarterly	8.24	8.24
0-E	MUFG	U.S.A.	US\$	11,345	34,624	66,419	—	—	112,388	11,404	34,624	66,419	—	—	112,447	Quarterly	6.23	6.23
0-E	CITIBANK	U.S.A.	US\$	—	—	—	—	—	—	1,470	—	—	—	—	1,470	At Expiration	1.00	1.00
0-E	EXIM BANK	U.S.A.	US\$	—	—	17,737	36,431	32,444	86,612	237	—	17,738	36,431	32,444	86,850	Quarterly	2.01	1.78
Financial leases																		
0-E	CITIBANK	U.S.A.	US\$	6,825	5,689	—	—	—	12,514	6,888	5,689	—	—	—	12,577	Quarterly	6.19	5.47
0-E	BNP PARIBAS	U.S.A.	US\$	6,596	20,048	1,521	—	—	28,165	6,776	20,048	1,516	—	—	28,340	Quarterly	5.99	5.39
0-E	NATIXIS	France	US\$	6,419	19,341	53,207	55,696	104,475	239,138	8,545	19,341	52,881	55,478	103,905	240,150	Quarterly	6.44	6.44
0-E	US BANK	U.S.A.	US\$	16,984	51,532	84,177	—	—	152,693	17,831	51,532	79,805	—	—	149,168	Quarterly	4.06	2.85
0-E	PK AIRFINANCE	U.S.A.	US\$	1,533	4,664	6,393	—	—	12,590	1,579	4,664	6,393	—	—	12,636	Quarterly	5.97	5.97
0-E	EXIM BANK	U.S.A.	US\$	—	—	113,668	180,260	152,581	446,509	1,923	—	112,666	178,672	151,236	444,497	Quarterly	3.58	2.79
0-E	BANK OF UTAH	U.S.A.	US\$	2,321	6,568	20,990	30,557	121,801	182,237	2,321	6,568	20,990	30,557	121,801	182,237	Monthly	10.45	10.45
Other loan																		
0-E	Various (*)		US\$	2,028	—	—	—	—	2,028	2,028	—	—	—	—	2,028	At Expiration	—	—
Total				60,770	178,400	541,906	2,110,189	1,462,149	4,353,414	100,926	211,278	532,344	1,958,905	1,429,017	4,232,470			

Interest-bearing loans due in installments to December 31, 2022  
Debtor: TAM S.A. and Subsidiaries, Tax No. 02.012.862/0001-60, Brazil

Tax No.	Creditor Country	Currency	Nominal values						Accounting values						Amortization	Annual		
			Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total nominal value	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total accounting value		Effective rate	Nominal rate	
			ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$		%	%	
Bank loans																		
0-E	Merril Lynch Credit Products LLC	Brazil	BRL	304,549	—	—	—	—	304,549	314,322	—	—	—	—	314,322	Monthly	3.95	3.95
Financial lease																		
0-E	NATIXIS	France	US\$	510	1,530	4,080	4,080	7,846	18,046	1,050	1,530	4,080	4,080	7,894	18,634	Semiannual/ Quarterly	7.23	7.23
Total				305,059	1,530	4,080	4,080	7,846	322,595	315,372	1,530	4,080	4,080	7,894	332,956			
Total consolidated				365,829	179,930	545,986	2,114,269	1,469,995	4,676,009	416,298	212,808	536,424	1,962,985	1,436,911	4,565,426			

## (b) Lease Liability:

The movement of the lease liabilities corresponding to the period reported are as follow:

	Aircraft	Others	Lease Liability Total
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Opening balance as of January 1, 2022	2,883,661	76,977	2,960,638
New contracts	354,924	13,019	367,943
Lease termination	(19,606)	—	(19,606)
Renegotiations	(76,233)	(4,198)	(80,431)
Exit effect of chapter 11 (*)	(995,888)	—	(995,888)
Payments	(154,823)	(26,172)	(180,995)
Accrued interest	142,939	9,194	152,133
Exchange differences	—	2,279	2,279
Cumulative translation adjustment	(2)	7,463	7,461
Other increases (decreases)	—	2,920	2,920
Changes	(748,689)	4,505	(744,184)
Closing balance as of December 31, 2022	2,134,972	81,482	2,216,454
Opening balance as of January 1, 2023	2,134,972	81,482	2,216,454
New contracts	943,178	2,976	946,154
Lease termination	(13,258)	(1,812)	(15,070)
Renegotiations	(7,194)	2,219	(4,975)
Payments	(376,006)	(23,277)	(399,283)
Accrued interest	212,500	9,633	222,133
Exchange differences	—	2,278	2,278
Subsidiaries conversion difference	6	297	303
Changes	759,226	(7,686)	751,540
Closing balance as of December 31, 2023	2,894,198	73,796	2,967,994

(\*) Corresponds to the effect of emergence from Chapter 11 ThUS\$679,273,000 associated with claim settlement (Derecognition of assets for right of use for ThUS\$639,728,000 (See Note 24 letter g (4)) and conversion of Notes for ThUS\$39,545,000) and ThUS\$316,615,000 due to IBR rate change.

The Company recognizes interest payments related to lease liabilities in the consolidated result under Finance costs (See Note 26(c)). The Average discount rates for calculation of lease liability are as follows.

	Discount rate December 2023	Discount rate December 2022
	Aircraft	9.10%
Others	13.00%	10.70%

## (c) Hedge derivatives

	Current liabilities		Non-current liabilities		Total hedge derivatives	
	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Fair value of foreign currency derivatives	1,544	—	—	—	1,544	—
Total hedge derivatives	1,544	—	—	—	1,544	—

The foreign currency derivatives correspond to options, forwards and swaps.

Hedging operation

The fair values of net assets/ (liabilities), by type of derivative, of the contracts held as hedging instruments are presented below:

	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022
	ThUS\$	ThUS\$
Interest rate option (1)	—	8,816
Fuel options (2)	22,136	12,594
Foreign currency derivative R\$/BRL\$ (3)	(1,544)	191

- (1) They cover significant variations in cash flows associated with the market risk implicit in increases in the SOFR interest rate for long-term loans originating from the acquisition of aircraft and bank loans. These contracts are recorded as cash flow hedge contracts.
- (2) Hedge significant variations in cash flows associated with market risk implicit in the changes in the price of future fuel purchases. These contracts are recorded as cash flow hedges.
- (3) Hedge significant variations in expected cash flows associated with the market risk implicit in changes in exchange rates, particularly the US\$/BRL. These contracts are recorded as cash flow hedge contracts.

The Company only maintains cash flow hedges. In the case of fuel and currency hedges, the cash flows subject to said hedges will occur and will impact results in the next 12 months from the date of the consolidated statement of financial position. In the case of interest rate derivatives, the settlements will occur in the next 6 months and will remain in the balance until the date of arrival of the associated aircraft, date on which it will be part of the right-of-use asset and will begin to impact results on a monthly basis until the expiration of the respective lease

All hedging operations have been performed for highly probable transactions, except for fuel hedge. See Note 3.

See Note 24 (f) for reclassification to profit or loss for each hedging operation and Note 17 (b) for deferred taxes related.

## NOTE 19 - TRADE AND OTHER ACCOUNTS PAYABLES

The composition of Trade and other accounts payables is as follows:

	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022
	ThUS\$	ThUS\$
Current		
(a) Trade and other accounts payables	1,408,201	1,271,590
(b) Accrued liabilities	357,078	356,402
Total trade and other accounts payables	<u>1,765,279</u>	<u>1,627,992</u>

(a) Trade and other accounts payable:

	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022
	ThUS\$	ThUS\$
Trade creditors	1,176,985	904,964
Other accounts payable	231,216	366,626
Total	<u>1,408,201</u>	<u>1,271,590</u>

The details of Trade and other accounts payables are as follows:

	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022
	ThUS\$	ThUS\$
Boarding Fees	249,291	208,783
Maintenance	167,466	100,823
Airport charges and overflight	138,901	89,966
Handling and ground handling	133,114	130,482
Suppliers technical purchases	126,302	123,743
Leases, maintenance and IT services	100,842	83,751
Other personnel expenses	96,351	116,244
Aircraft Fuel	94,878	44,153
Professional services and advisory	63,756	134,191
Services on board	58,365	42,545
Marketing	51,035	37,928
Air companies	26,371	8,182
Crew	25,936	11,511
Agencies sales commissions	16,899	9,852
Aircraft Insurance	12,256	7,241
Others	46,438	122,195
Total trade and other accounts payables	<u>1,408,201</u>	<u>1,271,590</u>

(b) Liabilities accrued:

	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022
	ThUS\$	ThUS\$
Aircraft and engine maintenance	129,473	184,753
Accrued personnel expenses	97,733	81,857
Accounts payable to personnel (1)	114,769	81,508
Others accrued liabilities	15,103	8,284
Total accrued liabilities	<u>357,078</u>	<u>356,402</u>

(1) Participation in profits and bonuses (Note 22 letter b).

## NOTE 20 - OTHER PROVISIONS

	Current liabilities		Non-current liabilities		Total Liabilities	
	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Provision for contingencies (1)						
Tax contingencies	7,003	8,733	614,882	617,692	621,885	626,425
Civil contingencies	7,702	5,490	142,305	119,483	150,007	124,973
Labor contingencies	367	350	155,501	175,212	155,868	175,562
Other	—	—	11,571	13,180	11,571	13,180
Provision for European						
Commission investigation (2)	—	—	2,477	2,397	2,477	2,397
Total other provisions (3)	<u>15,072</u>	<u>14,573</u>	<u>926,736</u>	<u>927,964</u>	<u>941,808</u>	<u>942,537</u>

(1) Provisions for contingencies:

The tax contingencies correspond to litigation and tax criteria related to the tax treatment applicable to direct and indirect taxes, which are found in both administrative and judicial stage.

The civil contingencies correspond to different demands of civil order filed against the Company. The labor contingencies correspond to different demands of labor order filed against the Company.

Provisions are recognized in the consolidated income statement in administrative expenses or tax expenses, as appropriate.

The Company maintains other judicial processes, individually and cumulatively, do not have a significant impact on these financial statements

(2) Provision made for proceedings brought by the European Commission for possible breaches of free competition in the freight market.

(3) Total other provision as of December 31, 2023, and December 31, 2022, include the fair value of the contingencies arising at the time of the business combination with TAM S.A and subsidiaries, with a probability of loss under 50%, which are not recognized in the normal course of IFRS Accounting

Standards application and which only in the context of a business combination should be recognized under IFRS Accounting Standards.

Movement of provisions:

	Legal claims (1)	European Commission Investigation (1)	Total
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Opening balance as of January 1, 2022	731,153	9,300	740,453
Increase in provisions	687,558	—	687,558
Provision used	(63,087)	—	(63,087)
Difference by subsidiaries conversion	28,655	—	28,655
Reversal of provision	(427,979)	(6,630)	(434,609)
Exchange difference	(16,160)	(273)	(16,433)
Closing balance as of December 31, 2022	<u>940,140</u>	<u>2,397</u>	<u>942,537</u>
Opening balance as of January 1, 2023	940,140	2,397	942,537
Increase in provisions	449,406	—	449,406
Provision used	(70,844)	—	(70,844)
Difference by subsidiaries conversion	(69,563)	—	(69,563)
Reversal of provision	(310,118)	—	(310,118)
Exchange difference	310	80	390
Closing balance as of December 31, 2023	<u>939,331</u>	<u>2,477</u>	<u>941,808</u>

(1) See details of litigation and government investigations with a material impact in Note 30.

NOTE 21 - OTHER NON-FINANCIAL LIABILITIES

	Current liabilities		Non-current liabilities		Total Liabilities	
	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Deferred revenue (1)(2)	3,044,664	2,533,081	348,936	420,208	3,393,600	2,953,289
Sales tax	17,801	7,194	—	—	17,801	7,194
Retentions	48,649	40,810	—	—	48,649	40,810
Other taxes	6,892	12,045	—	—	6,892	12,045
Dividends payable	174,549	—	—	—	174,549	—
Other sundry liabilities	9,351	49,121	—	—	9,351	49,121
Total other non-financial liabilities	<u>3,301,906</u>	<u>2,642,251</u>	<u>348,936</u>	<u>420,208</u>	<u>3,650,842</u>	<u>3,062,459</u>

Deferred Revenue Movement

	Deferred revenue							Final balance
	Initial balance	(1) Recognition	Use	Loyalty program (Award and redeem)	Expiration of tickets	Translation Difference	Others provisions	
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	
From January 1 to December 31, 2022	2,785,193	9,772,469	(9,077,188)	(241,201)	(314,027)	4,585	23,458	2,953,289
From January 1 to December 31, 2023	2,953,289	14,238,959	(13,505,496)	17,680	(391,998)	84,988	(3,822)	3,393,600

(1) The balance includes mainly, deferred revenue for services not provided as of December 31, 2023 and December 31, 2022 and for the frequent flyer LATAM Pass program.

LATAM Pass is LATAM's frequent flyer program that allows rewarding the preference and loyalty of its customers with multiple benefits and privileges, through the accumulation of miles or points that can be exchanged for tickets or for a varied range of products and services. Clients accumulate miles or points LATAM Pass every time they fly in LATAM and other airlines associated with the program, as well as by buying in stores or use the services of a vast network of companies that have agreements with the program around the world.

(2) As of December 31, 2023, Deferred Income includes Th US\$40,500 related to the compensation from Delta Air Lines, Inc., which is recognized in the income statement based on the estimation of income differentials until the implementation of the strategic alliance.

NOTE 22 - EMPLOYEE BENEFITS

	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022
	ThUS\$	ThUS\$
Retirements payments	57,785	45,076
Resignation payments	11,537	6,365
Other obligations	53,296	42,047
Total liability for employee benefits	<u>122,618</u>	<u>93,488</u>

(a) The movement in retirements, resignations and other obligations:

	Opening balance	Increase (decrease) current service provision	Benefits paid	Actuarial (gains) losses	Currency translation	Closing balance
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
From January 1 to December 31, 2022	56,233	53,254	(4,375)	(9,935)	(1,689)	93,488
From January 1 to December 31, 2023	93,488	58,436	(6,701)	(21,198)	(1,407)	122,618

The main assumptions used in the calculation of the provision in Chile are presented below:

Assumptions	For the year ended At December 31,	
	2023	2022
Discount rate	5.40 %	5.37 %
Expected rate of salary increase	3.00 %	5.23 %
Rate of turnover	5.02 %	5.14 %
Mortality rate	RV-2020	RV-2014
Inflation rate	2.99 %	3.61 %
Retirement age of women	60	60
Retirement age of men	65	65

The discount rate is based on the bonds issued by the Central Bank of Chile with a maturity of 20 years. The RV-2020 and RV-2014 mortality tables correspond to those established by the Commission for the Financial Market of Chile. The inflation rates are based on the yield curves of the long term nominal and inflation adjusted bonds based on BCU and BCPs issued by the Central Bank of Chile.

The calculation of the present value of the defined benefit obligation is sensitive to the variation of some actuarial assumptions such as discount rate, salary increase, rotation and inflation.

The sensitivity analysis for these variables is presented below:

	Effect on the liability	
	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022
	ThUS\$	ThUS\$
<u>Discount rate</u>		
Change in the accrued liability an closing for increase in 100 b.p.	(3,913)	(3,308)
Change in the accrued liability an closing for decrease of 100 b.p.	4,369	3,724
<u>Rate of wage growth</u>		
Change in the accrued liability an closing for increase in 100 b.p.	4,133	3,520
Change in the accrued liability an closing for decrease of 100 b.p.	(3,811)	(3,216)

(b) The liability for short-term:

	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022
	ThUS\$	ThUS\$
Profit-sharing and bonuses (*)	114,769	81,508

(\*) Accounts payables to employees (Note 19 letter b)

The participation in profits and bonuses related to an annual incentive plan for achievement of certain objectives.

(c) CIP (Corporate Incentive Plan)

With the aim of incentivizing the retention of talent among the executives of the Company and in response to the exit of the Chapter 11 Procedure, it was agreed to grant an extraordinary and exceptional incentive called Corporate Incentive Plan (hereinafter also "CIP"), which will be enforceable and paid subject to compliance with the terms, clauses and conditions approved at the Board meeting dated April 25, 2023. In summary, the CIP contemplates three categories oriented to three different groups or categories of employees, whether they are hired by the Company directly, or in other companies of the LATAM group. These categories are as follows: Non-Executive Employees; Executives Not part of the Global Executive Meeting o "GEM"; and GEM Executives. Employees in each of these groups are only eligible for the CIP that corresponds to their respective category. The terms of each of these CIP categories were communicated to the respective employees between the months of January to December 2023.

Below are more background on each of the different categories of the CIP. Additionally, in Note 33 describes in more detail the main terms and conditions of the last two categories of the CIP (i.e., Non-GEM Executives; and GEM Executives):

i) Non-Executive Employees: The first subprogram was aimed at non-executive employees who, while hired in LATAM as of December 31, 2020, were still in their position as of April 30, 2023, which includes a fixed and guaranteed payment in cash on certain dates, depending on the country where the employee is hired.

This subprogram is available to those employees who were unable to qualify for one of the two categories below, or who were able to do so, chose not to participate in them.

ii) Executives Not part of the GEM: The second subprogram applies to senior executives not part of the GEM (Global Executive Meeting – Senior Managers, Managers, Assistant Managers). This program contemplates the creation of remuneration synthetic Units (hereinafter, simply "Units") that, by reference, are considered as equivalent to the price of one share of LATAM Airlines Group S.A., and consequently, in case they become effective, they grant the worker the right to receive the payment in cash that results from multiplying the number of Units that become effective by the value per share of LATAM Airlines Group S.A. that should be considered in accordance with CIP.

In this context, this program contemplates two different bonuses: (1) a withholding bonus, consisting of the amount in cash resulting from Units that are assigned to the respective employee, these Units being paid at 20% at month 15 and 80% at month 24, in each case, counted from the exit date of Chapter 11 Procedure (i.e., November 3, 2022) (the "Exit Date"). This is consequently a guaranteed payment for these employees; and (2) a bonus associated with the certain financial indicators of LATAM Airlines Group S.A. and its subsidiaries, which is reflected in Note 19 (b), becoming effective 20% at month 15 and 80% at month 24, in each case, from the Exit Date. Consequently, this is an eventual payment that is only made if these indicators are reached.

iii) GEM Executives: The third subprogram applies to the Company's GEM executives (Global Executive Meeting) (CEO and employees whose job description is "vice presidents" or "directors"). This program, in essence, contemplates the creation of remuneration synthetic Units that, by referential means, are considered as equivalent to the price of one share of LATAM Airlines Group S.A. and consequently, in case they become effective, they grant the worker the right to receive the payment in cash that results from multiplying the number of Units that become effective by the value per share of LATAM Airlines Group S.A. that must be considered according to the CIP.

These Units are divided into:

(1) Units associated with the employee's permanence in the Company ("RSUs" – Retention Shares Units); and (2) Units associated with both the employee's permanence in the Company and the performance of LATAM Airlines Group S.A. ("PSUs" – Performance Shares Units). This performance

is ultimately measured according to the share price of LATAM Airlines Group S.A. in the terms and conditions of the CIP.

Both the RSUs and the PSUs are consequently associated with the passage of time, becoming effective by partialities according to the calendar contemplated by the CIP. For the case of RSUs, having a vesting guaranteed by partialities as explained in more detail in Note 33. On the other hand, the PSUs also consider the market value of the share of LATAM Airlines Group S.A. considering a liquid market. However, as long as there is no such liquid market, the share price will be determined on the basis of representative transactions. As explained in more detail in Note 33, PSUs constitute a contingent and non-guaranteed payment.

In addition, some GEM Executives will also be entitled to receive a fixed and guaranteed cash payment ("MPP" – Management Protection Plan) on certain dates according to the CIP. Those employees who are eligible for this MPP will also be eligible for a limited number of additional MSUs ("MPP Based RSUs").

In all cases, the respective employees must have remained as such in the Company at the corresponding accrual date to qualify for these benefits.

During the year of 2023 until the month of December, the amount accrued related to this CIP was MUS\$ 66.8, which is recorded in the "Administrative expenses" line of the Consolidated Statement of Income by Function. As of December 31, 2023, the amount of this plan recorded in the consolidated statement of financial position is MUS\$ 118.9.

(d) Employment expenses are detailed below:

	For the year ended at December	
	31,	
	2023	2022
	ThUS\$	ThUS\$
Salaries and wages	1,268,343	1,024,304
Short-term employee benefits	181,565	121,882
Other personnel expenses	133,429	120,150
Total	<u>1,583,337</u>	<u>1,266,336</u>

#### NOTE 23 - ACCOUNTS PAYABLE, NON-CURRENT

	As of	As of
	December 31, 2023	December 31, 2022
	ThUS\$	ThUS\$
Aircraft and engine maintenance	348,578	249,710
Fleet (JOL)	40,000	40,000
Airport and Overflight Taxes	11,337	19,866
Provision for vacations and bonuses	18,518	16,539
Other sundry liabilities	154	169
Total accounts payable, non-current	<u>418,587</u>	<u>326,284</u>

#### NOTE 24 - EQUITY

(a) Capital

The Company's objective is to maintain an appropriate level of capitalization that enables it to ensure access to the financial markets for carrying out its medium and long-term objectives, optimizing the return for its shareholders and maintaining a solid financial position.

The paid capital of the Company at December 31, 2023, amounts to ThUS\$ 5,003,534 divided into 604,437,877,587 common stock of a same series (ThUS\$ 13,298,486 divided into 604,437,584,048 shares as of December 31, 2022), a single series nominative, ordinary character with no par value. The total number of authorized shares of the Company as of December 31, 2023, corresponds to 604,441,789,335 shares. There are no special series of shares and no privileges. The form of its stock certificates and their issuance, exchange, disablement, loss, replacement and other similar circumstances, as well as the transfer of the shares, is governed by the provisions of the Corporate Law and its regulations.

At the Company's Extraordinary Shareholders' Meeting held on July 5, 2022, it was agreed to increase the Company's capital by ThUS\$ 10,293,270 through the issuance of 73,809,875,794 paid shares and 531,991,409,513 backup shares, all ordinary, of the same and single series, without par value, of which: (a) ThUS\$ 9,493,270 represented by 531,991,409,513 new shares, to be used to respond to the conversion of the Convertible Notes, according to this term is defined below (the "Support Shares"); and (b) ThUS\$800,000 represented by 73,809,875,794 new paid shares (the "New Paid Shares"), to be offered preferentially to shareholders. On September 13, 2022, the preferential placement of the convertible notes and, in turn, of the new paid shares began, ending on the following dates, as explained below:

- On October 12, 2022 expired the 30-day preemptive rights offering period (the "POP") of (i) the 73,809,875,794 new paid shares, issued and registered in the Securities Registry of the Comisión para el Mercado Financiero ("CMF") (the "ERO"); and (ii) 1,257,002,540 notes convertible into shares Serie G, 1,372,839,695 notes convertible into shares Serie H, and the 6,863,427,289 notes convertible into shares Serie I, all registered in the Securities Registry of the CMF (jointly, the "Convertible Notes").
- On October 13, 2022, the second round (the "Second Round") of subscription of the ERO has taken place, in which had the right to participate, the shareholders (or their assignees) that subscribed ERO in the POP and expressed to LATAM, at the time of the subscription, their intention to participate in the Second Round.
- As previously reported, the Remainder will be placed, in compliance with the applicable laws and regulations, according to the rules governing the offering of the ERO and the Convertible Notes, as provided in Article 10 of the Regulations of the Corporations Law. Such placement includes, among other things, the placement of a portion of the Remainder with (i) a group of unsecured creditors of LATAM represented by Evercore and certain holders of Chilean notes issued by LATAM (collectively, the "Backstop Creditors"); and (ii) Delta Air Lines, Inc., Qatar Airways Investments (UK) Ltd. and the Cueto group (collectively, the "Backstop Shareholders"; and them jointly with the Backstop Creditors, the "Backstop Parties") according to the rules of their respective backstop commitment agreements (the "Backstop Agreements").
- For purposes of the above, the Company will exercise its rights under the Backstop Agreements and will therefore require the Backstop Parties to subscribe and pay their respective portion of the Remainder, as provided in such agreements. Given the funding period contemplated in the Backstop Agreements, the Company managed to exit the Chapter 11 on November 3, 2022. Consequently, on this same date the Company, together with its various subsidiaries that were part of the Chapter 11 Procedure, have emerged from bankruptcy.
- As part of the implementation of its Reorganization Plan within the framework of the exit from Chapter 11, LATAM issued MUS\$800 in new paid shares and ThUS\$9,493,270 through the issue of three classes of notes convertible into Company shares, backed by 531,991,409,513 shares totaling of 605,801,285,307 shares. As of December 31, 2023, of the aforementioned capital increase, 603,831,469,894 shares were subscribed and paid (603,831,176,355 shares as of December 31, 2022), equivalent to ThUS\$10,169,622 as of December 31, 2023 (ThUS\$10,152,221 as of December 31,

2022) and as of December 31, 2022 costs of issuance and placement of shares and convertible bonds were generated for ThUS\$ 810,279, which are presented as part of the Other reserves and was reclassified to "paid-in capital" according to the Extraordinary Shareholders' Meeting held on April 20, 2023, as explained below

6. At the Company's Extraordinary Shareholders' Meeting held on April 20, 2023, it was agreed to:

6.i) A decrease in the Company's capital for an amount of ThUS\$ 7,501,896, without altering the number and characteristics of the shares into which it is divided, by absorbing the Company's accumulated losses as of December 31, 2022 for the same amount;

6.ii) Others decrease of the Company's capital for an amount of ThUS\$ 178, without altering the number and characteristics of the shares into which it is divided, through the absorption of the equity account of "Treasury Shares" as of December 31, 2022 for the same amount, produced on the occasion of the January 2013 reduction of capital stock by operation of law that took place in accordance with the provisions of Article 27 of the Corporations Law.

6.iii) Deduction of the Company's capital the account "Costs of issuing shares and new convertible notes, for an amount of ThUS\$ 810,279.

On September 6, 2023, by public deed granted at the Notary of Santiago of Mr. Eduardo Diez Morello, under repertoire number 15,327-2023 entitled "Declaración de Colocación y Vencimiento Plazo de Colocación Bonos Convertibles "Series G", "Series H" and "Series I" and Reducción de Capital de Pleno Derecho", it was realized that on September 5, 2023 the maturity of the placement term (the "Placement Term") of Convertible Notes. Consequently, in accordance with the mentioned in number Four of Clause Six of the respective notes issuance contract (the "Issuance Agreement"), as of that date the amount placed against it remained unchanged, and consequently the Convertible Notes not placed on that date were null and void. For the sake of completeness, it was declared that upon maturity of the Placement Term, 123,605,720 Series G Convertible Notes and 37 Series I Convertible Notes (collectively, the "Unplaced Convertible Notes") remained unplaced, for an amount of US\$ 123,605,720 and US\$37, respectively (hereinafter, together, the "Unplaced Amount"). The conversion option of the Unplaced Convertible Notes was backed by 1,965,903,665 shares as equity.

Likewise, in the aforementioned deed it was realized that since all the Unplaced Convertible Bonds have been terminated, since they have been null and void, they cannot be converted into shares of the issuer, consequently reducing the Company's Capital Share by an amount equal to the Unplaced Amount.

Therefore, as of September 6, 2023, the amount of the Share Capital has been reduced by law in the amount of ThUS\$ 123,606, equivalent to 1,965,903,665 shares. As a result of the foregoing, as of December 31, 2023, the total statutory share capital of the Company was reduced by law from the amount of ThUS\$ 5,127,182, divided into 606,407,693,000 shares, of the same and unique series, without par value, to the amount of ThUS\$ 5,003,576, divided into 604,441,789,335 shares, of which MUS\$ 5,003,534, equivalent to 604,437,877,587 shares, are fully paid. To date, the balance of MUS\$ 42, equivalent to 3,911,748 shares, are pending of subscription and payment and are intended exclusively to respond to the conversion of 42,398 Series H Convertible Notes.

#### (b) Movement of authorized shares

The following table shows the movement of the authorized, fully paid shares and back-up shares to be delivered in the event that the respective conversion option is exercised under the convertible notes currently issued by the Company:

	As of December 31, 2023				As of December 31, 2022			
	Nº of authorized shares	Nº of Subscribed of shares and paid or delivered pursuant to the exercise of the conversion option	Nº of convertible notes back-up shares pending to place	Nº of shares to subscribe or not used	Nº of authorized shares	Nº of Subscribed of shares and paid or delivered pursuant to the exercise of the conversion option	Nº of convertible notes back-up shares pending to place	Nº of shares to subscribe or not used
Opening Balance	606,407,693,000	604,437,584,048	4,205,287	1,965,903,665	606,407,693	606,407,693	—	—
New shares issued	—	—	—	—	73,809,875,794	73,809,875,794	—	—
Convertible Notes G	—	—	—	—	19,992,142,087	18,026,240,520	—	1,965,901,567
Convertible Notes H	—	293,539	(293,539)	—	126,661,409,136	126,657,203,849	4,205,287	—
Convertible Notes I	—	—	—	—	385,337,858,290	385,337,856,192	—	2,098
Reduction of full right (*)	(1,965,903,665)	—	—	(1,965,903,665)	—	—	—	—
Subtotal	(1,965,903,665)	293,539	(293,539)	(1,965,903,665)	605,801,285,307	603,831,176,355	4,205,287	1,965,903,665
Closing Balance	604,441,789,335	604,437,877,587	3,911,748	—	606,407,693,000	604,437,584,048	4,205,287	1,965,903,665

(\*) See letter (a) above, in the same Note.

#### (c) Share capital

The following table shows the movement of share capital:

	Paid-in Capital
	ThUS\$
Initial balance as of January 1, 2022	3,146,265
New shares issued (ERO)	800,000
Conversion options of convertible notes exercised during the year - Convertible Notes G (1)	1,115,996
Conversion options of convertible notes exercised during the year - Convertible Notes H	1,372,798
Conversion options of convertible notes exercised during the year - Convertible Notes I (2)	6,863,427
Subtotal	10,152,221
Ending balance as of December 31, 2022	13,298,486
Initial balance as of January 1, 2023	13,298,486
Placement during the conversion options period - Convertible Notes G	17,401
Absorption of Accumulated Losses as of December 31, 2022 (3)	(7,501,896)
Absorption of treasury shares (3)	(178)
Deduction of issuance and placement costs of shares and bonds convertible into shares (3)	(810,279)
Subtotal	(8,294,952)
Ending balance as of December 31, 2023	5,003,534

- (1) It only includes Convertible Notes bonds delivered as payment of debts recognized in Chapter 11.  
(2) Part of the Convertible Notes were to extinguish through exchange credits that were recognized in Chapter 11.  
(3) As explained in letter a) of this Note, at the Company's Extraordinary Shareholders' Meeting held on April 20, 2023, it was agreed to absorb retained losses and reduce the Company's capital.

## (d) Treasury stock

At December 31, 2023, the Company held no treasury stock. The remaining of ThUS\$ (178) corresponds to the difference between the amount paid for the shares and their book value, at the time of the full right decrease of the shares which held in its portfolio. As explained in letter a) of this same Note, at the Company's Extraordinary Shareholders' Meeting held on April 20, 2023, an absorption of the Company's capital was agreed for an amount of ThUS\$ 178.

## (e) Other equity- Value of conversion right - Convertible Notes

## (e.1) Notes subscription

The Convertible Notes were issued to be placed in exchange for a cash contribution, in exchange for settlement of Chapter 11 Proceeding or a combination of both. Convertible Notes issued in exchange for cash were valued at fair value (the cash received). Notes issued in exchange for settlement of Chapter 11 claims were valued considering the discount that each group of liabilities settled on at the emergence date. The table below shows the 3 Convertible Notes at their nominal values, the adjustment, if any, to arrive at their fair values and the amount of transaction costs. The conversion option classified as equity is determined by deducting the amount of the liability component from the fair value of the compound instrument as a whole. The equity portion is recognized under Other equity at the time the Convertible Notes are issued.

Concepts	As of December 31, 2022			
	Convertible Notes G	Convertible Notes H	Convertible Notes I	Total Convertible Notes
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Face Value	1,115,996	1,372,837	6,863,427	9,352,260
Adjustment to fair value Convertible Notes at the date of issue	(923,616)	—	(2,686,854)	(3,610,470)
Issuance cost	—	(24,812)	(705,467)	(730,279)
Subtotal	(923,616)	(24,812)	(3,392,321)	(4,340,749)
Fair Value of Notes	192,380	1,348,025	3,471,106	5,011,511
Debt component at the date of issue	—	(102,031)	—	(102,031)
Equity component at the date of issue	192,380	1,245,994	3,471,106	4,909,480

Concepts	As of December 31, 2023			
	Convertible Notes G	Convertible Notes H	Convertible Notes I	Total Convertible Notes
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Face Value	17,401	—	—	17,401
Adjustment to fair value Convertible Notes at the date of issue	(14,401)	—	—	(14,401)
Subtotal	(14,401)	—	—	(14,401)
Fair Value of Notes	3,000	—	—	3,000
Equity component at the date of issue	3,000	—	—	3,000

## (e.2) Conversion of notes into shares

As of December 31, 2023 and December 31, 2022, the following notes have been converted into shares:

Concepts	As of December 31, 2023			
	Convertible Notes G	Convertible Notes H	Convertible Notes I	Total Convertible Notes
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Conversion percentage	100.000%	99.997%	100.000%	
Conversion option of convertible notes exercised	1,133,397	1,372,798	6,863,427	9,369,622
Total Converted Notes	1,133,397	1,372,798	6,863,427	9,369,622

Concepts	As of December 31, 2022			
	Convertible Notes G	Convertible Notes H	Convertible Notes I	Total Convertible Notes
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Conversion percentage	88.782%	99.997%	100.000%	
Conversion option of convertible notes exercised	1,115,996	1,270,767	6,863,427	9,250,190
Converted debt component	—	102,031	—	102,031
Total Converted Notes	1,115,996	1,372,798	6,863,427	9,352,221

The conversion option from the issuance of convertible notes classified as equity is determined by deducting the amount of the liability component from the fair value of the compound instrument (i.e. convertible notes) as a whole. This is recognized and included in equity, net of income tax effects, and is not subsequently remeasured. In addition, the conversion option classified as equity will remain in equity until the conversion option is exercised, in which case, the balance recognized in equity will be transferred to share capital. To the date of issuance of these financial statements, the portion not converted into equity corresponds to ThUS\$39.

## (e.3) The Convertible Notes

The contractual conditions of the G, H and I Convertible Notes consider the delivery of a fixed number of shares of LATAM Airlines Group S.A. at the time of settlement of the conversion option of each of them. The foregoing determined the classification of convertible notes as equity instruments, with the exception of Bond H, which considers, in addition to the delivery of a fixed number of shares, the payment of 1% annual interest with certain conditions for its payment and its accrual from 60 days after the exit Date. The payment of this interest gives rise to the recognition of a liability component for the class H convertible notes.

At the date of issue, the fair value of the liability component in the amount of ThUS\$ 102,031 was estimated using the prevailing market interest rate for similar non-convertible instruments.

Transaction costs relating to the liability component are included in the carrying amount of the liability portion and amortized over the period of the convertible notes using the effective interest method.

## (f) Reserve of share- based payments

Movement of Reserves of share- based payments:

Periods	Opening balance	Stock option plan	Closing balance
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
From January 1 to December 31, 2022	37,235	—	37,235
From January 1 to December 31, 2023	37,235	—	37,235

These reserves are related to share based payment plans that expired during the first quarter of 2023. No equity instruments were issued and no amounts were paid associated with these plans.

## (g) Other sundry reserves

Movement of Other sundry reserves:

Periods	Opening balance	Transactions with non-controlling interest	Legal reserves	Other sundry reserves	Others increases (Decreases) (5)	Closing balance
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
From January 1 to December 31, 2022	2,448,098	—	—	(4,420,749)	—	(1,972,651)
From January 1 to December 31, 2023	(1,972,651)	16,648	—	(14,401)	800,388	(1,170,016)

Balance of Other sundry reserves comprise the following:

	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022
	ThUS\$	ThUS\$
Higher value for TAM S.A. share exchange (1)	2,665,692	2,665,692
Reserve for the adjustment to the value of fixed assets (2)	2,620	2,620
Transactions with non-controlling interest (3)	(211,582)	(216,656)
Adjustment to the fair value of the New Convertible Notes (4)	(3,624,871)	(3,610,470)
Cost of issuing shares and New Convertible Notes (5)	—	(810,279)
Others	(1,875)	(3,558)
Total	<u>(1,170,016)</u>	<u>(1,972,651)</u>

(1) Corresponds to the difference between the value of the shares of TAM S.A., acquired by Sister Holdco S.A. (under the Subscriptions) and by Holdco II S.A. (by virtue of the Exchange Offer), which is recorded in the declaration of completion of the merger by absorption, and the fair value of the shares exchanged by LATAM Airlines Group S.A. as of June 22, 2012.

(2) Corresponds to the technical revaluation of the fixed assets authorized by the Commission for the Financial Market in the year 1979, in Circular No. 1529. The revaluation was optional and could be made only once; the originated reserve is not distributable and can only be capitalized.

(3) The balance as of December 31, 2022 corresponds to the loss generated by: Lan Pax Group S.A. e Inversiones Lan S.A. in the acquisition of shares of Aerovías de Integración Regional S.A. Aires S.A. for ThUS\$ (3,480) and ThUS\$ (20), respectively; the acquisition of TAM S.A. of the minority interest in Aerolíneas Brasileiras S.A. for ThUS\$ (885), the acquisition of Inversiones Lan S.A. of the minority

participation in Aerovías de Integración Regional S.A. Aires S.A. for an amount of ThUS\$ (2) and the acquisition of a minority stake in Aerolane S.A. by Lan Pax Group S.A. for an amount of ThUS\$ (21,526) through Holdco Ecuador S.A. (3) The loss due to the acquisition of the minority interest of Multiplus S.A. for ThUS\$ (184,135) (see Note 1), (4) and the acquisition of a minority interest in LATAM Airlines Perú S.A. through LATAM Airlines Group S.A for an amount of ThUS\$ (3,225) and acquisition of the minority stake in LAN Argentina S.A. and Inversora Cordillera through Transportes Aéreos del Mercosur S.A. for an amount of ThUS\$ (3,383). The movements during 2023 was the following: (5) acquisition of the non-controlling interest of Aerovías de Integración Regional S.A. Aires S.A. for an amount of ThUS\$(23) and (6) amendment of articles in the legal statutes of association related to premiums for the issuance of shares in the subsidiaries Aerovías de Integración Regional S.A. Aires S.A. for a total amount of ThUS\$ 5.097.

(4) The adjustment to the fair value of the Convertible Notes delivered in exchange for settlement of Chapter 11 claims was valued considering the discount that each group of liabilities settled on at the emergence date. These relate to: gain on the haircut for the accounts payable and other accounts payable for ThUS\$2,564,707 (ThUS\$ 2,550,306 as of December 31, 2022), gain on the haircut for the financial liabilities for ThUS\$ 420,436 and gain on the haircut of lease liabilities which is booked against the right of use asset for ThUS\$ 639,728 as of December 31, 2023 and December 31, 2022.

(5) Corresponds to 20% of the sum of the commitment of new funds of the Backstop Parties under the Series I Convertible Bonds and the New Paid Shares, plus additional costs for extension of the Backstop agreement. At the Company's Extraordinary Shareholders' Meeting held on April 20, 2023, it was agreed to deduct from the paid-in capital of the Company the account "Costs of issuance and placement of shares and bonds convertible into shares", for the sum of ThUS\$810,279.

## (h) Reserves with effect in other comprehensive income.

Movement of Reserves with effect in other comprehensive income:

	Currency translation reserve	Cash flow hedging reserve	Gains (Losses) on change on value of time value of options	Actuarial gain or loss on defined benefit plans reserve	Total
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Opening balance as of January 1, 2022	(3,772,159)	(38,390)	(17,563)	(18,750)	(3,846,862)
Change in fair value of hedging instrument recognized in OCI	—	51,323	(23,845)	—	27,478
Add: Costs of hedging deferred and recognized in OCI	—	—	—	—	—
Reclassified from OCI to profit or loss	—	31,293	19,946	—	51,239
Reclassified from OCI to the value of the hedged asset	—	(8,143)	—	—	(8,143)
Deferred tax	—	(235)	—	—	(235)
Actuarial reserves by employee benefit plans	—	—	—	(9,933)	(9,933)
Deferred tax actuarial IAS by employee benefit plans	—	—	—	566	566
Translation difference subsidiaries	(33,401)	694	(160)	—	(32,867)
Closing balance as of December 31, 2022	<u>(3,805,560)</u>	<u>36,542</u>	<u>(21,622)</u>	<u>(28,117)</u>	<u>(3,818,757)</u>
Opening balance as of January 1, 2023	(3,805,560)	36,542	(21,622)	(28,117)	(3,818,757)
Change in fair value of hedging instrument recognized in OCI	—	(32,858)	25,734	—	(7,124)
Reclassified from OCI to profit or loss	—	(26,568)	28,818	—	2,250
Reclassified from OCI to the value of the hedged asset	—	(11,112)	—	—	(11,112)
Deferred tax	—	3,604	—	—	3,604
Actuarial reserves by employee benefit plans	—	—	—	(21,192)	(21,192)
Deferred tax actuarial IAS by employee benefit plans	—	—	—	750	750
Translation difference subsidiaries	(25,051)	(8,286)	17	—	(33,320)
Closing balance as of December 31, 2023	<u>(3,830,611)</u>	<u>(38,678)</u>	<u>32,947</u>	<u>(48,559)</u>	<u>(3,884,901)</u>

## (h.1) Cumulative translate difference

These are originated from exchange differences arising from the translation of any investment in foreign entities (or Chilean investments with a functional currency different to that of the parent), and from loans and other instruments in foreign currency designated as hedges for such investments. When the investment (all or part) is sold or disposed and a loss of control occurs, these reserves are shown in the consolidated statement of income as part of the loss or gain on the sale or disposal. If the sale does not involve loss of control, these reserves are transferred to non-controlling interests.

## (h.2) Cash flow hedging reserve

These are originated from the fair value valuation at the end of each period of the outstanding derivative contracts that have been defined as cash flow hedges. When these contracts expire, these reserves should be adjusted, and the corresponding results recognized.

## (h.3) Reserves of actuarial gains or losses on defined benefit plans

Correspond to the increase or decrease in the present value obligation for defined benefit plans due to changes in actuarial assumptions, and experience adjustments, which are the effects of differences between the previous actuarial assumptions and the actual events that have occurred.

## (i) Retained earnings/(losses)

Movement of Retained earnings/(losses):

Periods	Opening balance	Result for the period	Dividends	Others increase (decreases) (1)	Closing balance
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
From January 1 to December 31, 2022	(8,841,106)	1,339,210	—	—	(7,501,896)
From January 1 to December 31, 2023	(7,501,896)	581,831	(174,549)	7,559,025	464,411

(1) The detail of Other increases (decreases) is as follows:

	ThUS\$
Absorption accumulated losses (*)	7,501,896
Out of Period Adjustment (**)	57,129
Total	7,559,025

(\*) See letter a) under this same Note.

(\*\*) Out of Period Adjustment

On April 30, 2020, LATAM's Shareholders approved the distribution of a dividend in the amount of ThUS\$ 57,129 to be paid on May 28, 2020. On May 26, 2020, LATAM entered Chapter 11 proceedings which granted an automatic stay prohibiting the Company from making dividend payments. At that time it was not clear when this dividend would be paid. On November 3, 2022, upon emergence from Chapter 11 it was clear this dividend would not be paid, however, it was not derecognized from liabilities and transferred to retained earnings at that time. During the three months ended March 31, 2023, the Company corrected this matter and recorded an out of period adjustment to derecognized the dividend payable resulting in an increase of ThUS\$ 57,129 to retained earnings and a decrease in Trade and other accounts payable in the same amount.

Management has evaluated the impact of this out-of-period adjustment and concluded that it is not material to the financial statements for the year ended December 31, 2023, or to any previously reported quarter, semester or annual financial statements.

## (j) Dividends per share

Description of dividend	Minimum mandatory dividend 2023	Minimum mandatory dividend 2022
Amount of the dividend (ThUS\$)(*)	174,549	—
Number of shares among which the dividend is distributed	604,437,877,587	604,437,584,048
Dividend per share (US\$)	0.0003	0.0000

(\*) It Corresponds to mandatory minimum dividend provision charged to the net income for the year 2023, As of the date of issuance of these financial statements, the Board of Directors has not yet approved a proposal for payment.

## NOTE 25 - REVENUE

The detail of revenues is as follows:

	For the year ended at December 31,	
	2023	2022
	ThUS\$	ThUS\$
Passengers	10,215,148	7,636,429
Cargo	1,425,393	1,726,092
Total	11,640,541	9,362,521

## NOTE 26 - COSTS AND EXPENSES BY NATURE

## (a) Costs and operating expenses

The main operating costs and administrative expenses are detailed below:

	For the year ended at December 31,	
	2023	2022
	ThUS\$	ThUS\$
Aircraft fuel	(3,947,220)	(3,882,505)
Other rentals and landing fees	(1,322,795)	(1,036,158)
Aircraft maintenance	(601,804)	(582,848)
Aircraft rental (*)	(91,876)	(202,845)
Commissions	(244,160)	(167,035)
Passenger services	(271,838)	(184,357)
Other operating expenses	(1,351,571)	(1,136,490)
Total	(7,831,264)	(7,192,238)

(\*) Aircraft Lease Contracts include lease payments based on Power by the Hour (PBH) at the beginning of the contract and fixed-rent payments later on. For these contracts that contain an initial period based on PBH and then a fixed amount, a right of use asset and a lease liability was recognized at the date of modification of the contract. These amounts continue to be amortized over the contract term on a straight-line basis starting from the modification date of the contract. Therefore, as a result of the application of the lease accounting policy, the expenses for the year include both the lease expense for variable payments (Aircraft Rentals) as well as the expenses resulting from the amortization of the right of use assets (included in the Depreciation line included in b) below) and interest from the lease liability (included in Lease Liabilities letter c) below)

	For the year ended at December 31,	
	2023	2022
	ThUS\$	ThUS\$
Payments for leases of low-value assets	(16,632)	(17,959)
Total	<u>(16,632)</u>	<u>(17,959)</u>

## (b) Depreciation and amortization

Depreciation and amortization are detailed below:

	For the year ended at December 31,	
	2023	2022
	ThUS\$	ThUS\$
Depreciation (*)	(1,151,015)	(1,125,154)
Amortization	(54,358)	(54,358)
Total	<u>(1,205,373)</u>	<u>(1,179,512)</u>

(\*) Included within this amount is the depreciation of the Property, plant and equipment (See Note 16 (a)) and the maintenance of the aircraft recognized as right of use assets. The maintenance cost amount included in the depreciation line for the period ended December 31, 2023 is ThUS\$ 565,384 (ThUS\$ 463.306 for the same period in 2022).

## (c) Financial costs

The detail of financial costs is as follows:

	For the year ended at December 31,	
	2023	2022
	ThUS\$	ThUS\$
Bank loan interests	(400,052)	(714,310)
Financial leases	(58,011)	(45,384)
Lease liabilities	(224,824)	(152,132)
Other financial instruments	(15,344)	(30,577)
Total	<u>(698,231)</u>	<u>(942,403)</u>

Costs and expenses by nature presented in this note plus the Employee expenses disclosed in Note 22, are equivalent to the sum of cost of sales, distribution costs, administrative expenses, other expenses and financing costs presented in the consolidated statement of income by function.

## (d) Gains (losses) from restructuring activities

Gains (losses) restructuring activities are detailed below:

	For the year ended at December 31,
	2022
	ThUS\$
Renegotiation of fleet contracts	(483,068)
Legal advice	(323,204)
Employee restructuring plan	(80,407)
Rejection of IT contracts	(2,586)
Gains resulting from the settlement of Chapter 11 claims (*)	2,550,306
Others	18,893
Total	<u>1,679,934</u>

The Company did not recorded gains/(losses) restructuring activities during 2023.

## (e) Financial income

Financial income is detailed below:

	For the year ended At December 31,	
	2023	2022
	ThUS\$	ThUS\$
Financial claims (*)	—	491,326
Gains resulting from the settlement of Chapter 11 claims (**)	—	420,436
Finance lease rate change effect	—	49,824
Other miscellaneous income	125,356	90,709
Total	<u>125,356</u>	<u>1,052,295</u>

(\*) See Note 34 (a.4.)

(\*\*) See Note 24 (g)

## (f) Other gains (losses)

Other gains (losses) are detailed below:

	For the year ended At December 31,	
	2023	2022
	ThUS\$	ThUS\$
Adjustment net realizable value fleet available for sale	(39,163)	(345,410)
Other	(51,880)	(1,667)
Total	<u>(91,043)</u>	<u>(347,077)</u>

## NOTE 27 - OTHER INCOME, BY FUNCTION

Other income, by function is as follows:

	For the year ended at December 31,	
	2023	2022
	ThUS\$	ThUS\$
Tours	36,297	24,068
Aircraft leasing	—	18,164
Customs and warehousing	27,553	30,323
Maintenance	7,784	7,995
Income from non-airlines products LATAM		
Pass	15,148	23,954
Other miscellaneous income (*)	61,859	49,782
Total	<u>148,641</u>	<u>154,286</u>

(\*) Included within this amount ThUS\$30,408 as of December 31, 2022 related to the compensation of Delta Air Lines Inc. for the JBA signed during 2019.

## NOTE 28 - FOREIGN CURRENCY AND EXCHANGE RATE DIFFERENCES

The functional currency of LATAM Airlines Group S.A. is the US dollar, LATAM has subsidiaries whose functional currency is different to the US dollar, such as the Chilean peso, Argentine peso, Colombian peso, Brazilian real and Guarani.

The functional currency is defined as the currency of the primary economic environment in which an entity operates. For each entity and all other currencies are defined as a foreign currency.

Considering the above, the balances by currency mentioned in this note correspond to the sum of foreign currency of each of the entities that are part of the LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries.

Following are the current exchange rates for the US dollar, on the dates indicated:

	As of	As of December 31,	
	December 31,	2022	2021
Argentine peso	807.98	177.12	102.75
Brazilian real	4.85	5.29	5.57
Chilean peso	877.12	855.86	844.69
Colombian peso	3,872.49	4,845.35	4,002.52
Euro	0.90	0.93	0.88
Australian dollar	1.46	1.47	1.38
Boliviano	6.86	6.86	6.86
Mexican peso	16.91	19.50	20.53
New Zealand dollar	1.58	1.58	1.46
Peruvian Sol	3.70	3.81	3.98
Paraguayan Guarani	7,270.6	7,332.2	6,866.40
Uruguayan peso	38.81	39.71	44.43

## Foreign currency

The foreign currency detail of balances of monetary items in current and non-current assets is as follows:

	As of	As of
	December 31, 2023	December 31, 2022
	ThUS\$	ThUS\$
<u>Current assets</u>		
Cash and cash equivalents	386,216	265,371
Argentine peso	1,808	6,712
Brazilian real	7,108	3,355
Chilean peso	47,907	17,591
Colombian peso	8,968	8,415
Euro	25,329	19,361
U.S. dollar	237,251	168,139
Other currency	57,845	41,798
Other financial assets, current	14,659	331,617
Chilean peso	4,367	5,778
Euro	3,722	2,483
U.S. dollar	5,971	322,796
Other currency	599	560
Other non - financial assets, current	36,654	19,425
Brazilian real	719	2,303
Chilean peso	12,354	3,341
Euro	5,310	622
U.S. dollar	10,735	4,369
Other currency	7,536	8,790



The foreign currency detail of balances of monetary items in current liabilities and non-current is as follows:

	Up to 90 days		91 days to 1 year		More than 1 to 3 years		More than 3 to 5 years		More than 5 years	
	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022	As of December 31, 2023	As of December 31, 2022
	ThUS\$									
<b>Current liabilities</b>										
Other financial liabilities, current	4,331	17,062	1,010	602						
Chilean peso	1,364	10,697	702	602						
U.S. dollar	2,510	5,558	—	—						
Other currency	457	807	308	—						
Trade and other accounts payables, current	616,032	720,688	9,583	20,995						
Argentine peso	2,074	45,345	132	3,446						
Brazilian real	13,401	48,511	922	651						
Chilean peso	128,838	146,395	1,560	1,231						
Colombian peso	197	2,330	—	31						
Euro	54,744	29,502	7	11						
U.S. dollar	350,635	328,540	1,797	2,883						
Peruvian sol	42,347	7,426	4,994	10,886						
Mexican peso	2,019	12,969	—	75						
Pound sterling	17,379	37,788	11	19						
Uruguayan peso	706	1,199	39	1,110						
Other currency	3,692	60,683	121	652						
Accounts payable to related entities, current	5,154	6	—	—						
Chilean peso	—	6	—	—						
U.S. dollar	5,154	—	—	—						
Other provisions, current	16	29	12,429	11,655						
Chilean peso	—	—	4	29						
Other currency	16	29	12,425	11,626						
<b>Current liabilities</b>										
Other non-financial liabilities, current	15,634	16,315	6,099	9,071						
Argentine peso	836	87	445	6,563						
Chilean peso	4,338	1,568	4,026	178						
Colombian peso	1,456	294	1,066	798						
U.S. dollar	7,305	12,975	416	1,063						
Other currency	1,699	1,391	146	469						
Total current liabilities	641,167	754,100	29,121	42,323						
Argentine peso	2,910	45,432	577	10,009						
Brazilian real	13,401	48,511	922	651						
Chilean peso	134,540	158,666	6,292	2,040						
Colombian peso	1,653	2,624	1,066	829						
Euro	54,744	29,502	7	11						
U.S. dollar	365,604	347,073	2,213	3,946						
Other currency	68,315	122,292	18,044	24,837						
<b>Non-current liabilities</b>										
Other financial liabilities, non-current	32,867	32,036	2,871	774	165,511	170,437				
Chilean peso	17,020	11,544	2,500	774	164,942	170,437				
Brazilian real	552	16	—	—	—	—				
Euro	412	1,409	371	—	569	—				
U.S. dollar	14,110	18,354	—	—	—	—				
Other currency	773	713	—	—	—	—				
Accounts payable, non-current	72,783	58,449	—	—	—	—				
Chilean peso	16,774	17,259	—	—	—	—				
U.S. dollar	54,441	39,717	—	—	—	—				
Other currency	1,568	1,473	—	—	—	—				
Other provisions, non-current	49,427	43,301	—	—	—	—				
Argentine peso	3,570	1,917	—	—	—	—				
Brazilian real	42,244	37,982	—	—	—	—				
Chilean peso	—	—	—	—	—	—				
Colombian peso	395	202	—	—	—	—				
Euro	3,053	2,944	—	—	—	—				
U.S. dollar	165	256	—	—	—	—				
Provisions for employees benefits, non-current	79,749	55,454	—	—	—	—				
Chilean peso	76,247	55,454	—	—	—	—				
U.S. dollar	3,502	—	—	—	—	—				
Total non-current liabilities	234,826	189,240	2,871	774	165,511	170,437				
Argentine peso	3,570	1,917	—	—	—	—				
Brazilian real	42,796	37,998	—	—	—	—				
Chilean peso	110,041	84,257	2,500	774	164,942	170,437				
Colombian peso	395	202	—	—	—	—				
Euro	3,465	4,353	371	—	569	—				
U.S. dollar	72,218	58,327	—	—	—	—				
Other currency	2,341	2,186	—	—	—	—				

	AS OF December 31, 2023	AS OF December 31, 2022
	ThUS\$	ThUS\$
<u>General summary of foreign currency:</u>		
Total assets	765,411	808,554
Argentine peso	14,640	31,759
Brazilian real	22,043	27,904
Chilean peso	143,250	64,163
Colombian peso	18,205	14,423
Euro	129,312	39,280
U.S. dollar	325,080	526,845
Other currency	112,881	104,180
Total liabilities	1,073,496	1,156,874
Argentine peso	7,057	57,358
Brazilian real	57,119	87,160
Chilean peso	418,315	416,174
Colombian peso	3,114	3,655
Euro	59,156	33,866
U.S. dollar	440,035	409,346
Other currency	88,700	149,315
Net position		
Argentine peso	7,583	(25,599)
Brazilian real	(35,076)	(59,256)
Chilean peso	(275,065)	(352,011)
Colombian peso	15,091	10,768
Euro	70,156	5,414
U.S. dollar	(114,955)	117,499
Other currency	24,181	(45,135)

## NOTE 29 – EARNINGS (LOSS) PER SHARE

	For the year ended at December 31,	
	2023	2022
Basic earnings (loss) per share		
Income (Loss) attributable to owners of the parent (ThUS\$)	581,831	1,339,210
Weighted average number of shares, basic	604,437,869,545 (*)	96,614,464,231 (*)
Basic earnings (loss) per share (US\$)	0.000963	0.013861
	For the year ended at December 31,	
	2023	2022
Diluted earnings (loss) per share		
Income (Loss) attributable to owners of the parent (ThUS\$)	581,831	1,339,210 (***)
Weighted average number of shares, diluted	604,441,789,335 (**)	98,530,451,071 (**)
Diluted earnings (loss) per share (US\$)	0.000963	0.013592

(\*) As of December 31, 2023, the weighted average number of shares considers 604,437,584,048 shares outstanding from January 1, 2023 to December 31, 2023. From January 10, 2023 to December 31, 2023, the number of shares outstanding increased due to the partial conversion of the Convertible Note H (See movement of shares in Note 24). As of December 31, 2022, the weighted average number of shares considers 606,407,693 shares outstanding from January 1, 2022 until November 2, 2022. From November 3, 2022 until December 31, 2022 the number of shares outstanding increases due to the equity rights offering and then increases daily as the holders of the convertible notes convert them into shares (See movement of shares in Note 24).

(\*\*) As of December 31, 2023, the number of weighted diluted shares considers 604,437,584,048 shares from January 1, 2023 to December 31, 2023. From January 10, 2023 to December 31, 2023, the number of shares outstanding increased due to the partial conversion of the Convertibles Notes (See movement of shares in Note 24) and 3,911,748 shares outstanding from January 1, 2023 until December 31, 2023, assuming the full conversion of the Convertibles Notes that were issued on the date of exit from Chapter 11 (See movement of shares in Note 24). As of December 31, 2022, the weighted average number of fully diluted shares considers 606,407,693 shares outstanding from January 1, 2022 until November 2, 2022, and 605,801,285,307 shares outstanding from November 3, 2022 until December 31, 2022 which includes the equity rights offering and assumes the conversion of all Convertibles Notes that were issued upon emergence from Chapter 11 (See movement of shares in Note 24).

(\*\*\*) Income (Loss) attributable to owners of equity instruments of the parent company is unchanged when calculating diluted EPS because only Convertible Note H accrued interest. However, this Note was converted into shares immediately after issuance and therefore did not accrue interest during the year.

## NOTE 30 – CONTINGENCIES

## I. Lawsuits

## 1) Lawsuits filed by LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
LATAM Finance Limited	Grand Court of the Cayman Islands	-	Request for a provisional bankruptcy process.	On May 26, 2020, LATAM Finance Limited submitted a request for a provisional liquidation in the Grand Court of the Cayman Islands, covered in the reorganization proceeding filed before the Bankruptcy Court of the United States of America, which was accepted on May 27, 2020 by the Grand Court of the Cayman Islands. On September 28, 2020, LATAM Finance Limited filed a petition to suspend the liquidation. On October 9, 2020, the Grand Court of Cayman Islands accepted the petition and extended the status of temporary liquidation for a period of 6 months. On May 13, 2021, LATAM Finance Limited filed a petition to suspend the liquidation. On May 18, 2021, the Grand Court of Cayman Islands accepted the petition and extended the status of temporary liquidation until October 9, 2021. On December 1, 2021, LATAM Finance Limited filed a petition to suspend the liquidation, which was accepted by the Grand Court of Cayman Islands. This extended the status of the provisional liquidation through April 9, 2022. On August 22, 2022, LATAM Finance Limited petitioned for a suspension of the liquidation, which was granted by the Grand Court of the Cayman Islands. The provisional liquidation was extended to October 9, 2022 and the process continues in effect. That petition was sustained by the Grand Court of the Cayman Islands on October 4, 2022. On September 30, 2022, LATAM Finance Limited filed an application for validation of security obligations arising in connection with the DIP to Exit and new DIP facilities. On October 04, 2022, the Grand Court made an Order validating such application. Currently the proceeding remains open.	ThUS\$ -0-

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
Peuco Finance Limited	Grand Court of the Cayman Islands	-	Request for a provisional bankruptcy process.	On May 26, 2020, Peuco Finance Limited submitted a request for a provisional liquidation in Grand Court of the Cayman Islands, covered in the reorganization proceeding filed before the Bankruptcy Court of the United States of America, which was accepted on May 27, 2020 by the Grand Court of the Cayman Islands. On September 28, 2020, Peuco Finance Limited filed a petition to suspend the liquidation. On October 9, 2020, the Grand Court of Cayman Islands accepted the petition and extended the status of temporary liquidation for a period of 6 months. The lawsuit continues to be active. On May 13, 2021, Peuco Finance Limited filed a petition to suspend the liquidation. On May 18, 2021, the Grand Court of Cayman Islands accepted the petition and extended the status of temporary liquidation until October 9, 2021. On December 1, 2021, Peuco Finance Limited filed a petition to suspend the liquidation, which was accepted by the Grand Court of Cayman Islands. This extended the status of the provisional liquidation through April 9, 2022. On August 22, 2022, Peuco Finance Limited petitioned for a suspension of the liquidation, which was granted by the Grand Court of the Cayman Islands. The provisional liquidation was extended to October 9, 2022 and the process continues in effect. That petition was sustained by the Grand Court of the Cayman Islands on October 4, 2022. On September 30, 2022, Peuco Finance Limited filed an application for validation of security obligations arising in connection with the DIP to Exit and new DIP facilities. On October 04, 2022, the Grand Court made an Order validating such application. Currently the proceeding remains open.	ThUS\$ -0-

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
Piquero Leasing Limited	Grand Court of the Cayman Islands	-	Request for a provisional bankruptcy process.	On July 08, 2020, Piquero Leasing Limited submitted a request for a provisional liquidation in Grand Court of the Cayman Islands, covered in the reorganization proceeding filed before the Bankruptcy Court of the United States of America, which was accepted on July 10, 2020, by the Grand Court of the Cayman Islands. Piquero Leasing Limited entered a motion to suspend the liquidation on September 28, 2020. On October 9, 2020 the Grand Court of the Cayman Islands granted the motion and extended the provisional liquidation status for 6 months. On May 13, 2021, Piquero Leasing Limited filed a petition to suspend the liquidation. On May 18, 2021, the Grand Court of Cayman Islands accepted the petition and extended the status of temporary liquidation until October 9, 2021. On December 1, 2021, Piquero Leasing Limited filed a petition to suspend the liquidation, which was accepted by the Grand Court of Cayman Islands. This extended the status of the provisional liquidation through April 9, 2022. On August 22, 2022, Piquero Leasing Limited petitioned for a suspension of the liquidation, which was granted by the Grand Court of the Cayman Islands. The provisional liquidation was extended to October 9, 2022 and the process continues in effect. Currently the proceeding remains open.	ThUS\$ -0-

## 2) Lawsuits received by LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries.

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*) ThUS\$
LATAM Airlines Group S.A. y Lan Cargo S.A.	Comisión Europea	—	Investigation of alleged infringements to free competition of cargo airlines, especially fuel surcharge. On December 26th, 2007, the General Directorate for Competition of the European Commission notified Lan Cargo S.A. and LATAM Airlines Group S.A. the instruction process against twenty five cargo airlines, including Lan Cargo S.A., for alleged breaches of competition in the air cargo market in Europe, especially the alleged fixed fuel surcharge and freight.	<p>On April 14th, 2008, the notification of the European Commission was replied. The appeal was filed on January 24, 2011.</p> <p>On May 11, 2015, we attended a hearing at which we petitioned for the vacation of the Decision based on discrepancies in the Decision between the operating section, which mentions four infringements (depending on the routes involved) but refers to Lan in only one of those four routes; and the ruling section (which mentions one single conjoint infraction).</p> <p>On November 9th, 2010, the General Directorate for Competition of the European Commission notified Lan Cargo S.A. and LATAM Airlines Group S.A. the imposition of a fine in the amount of ThUS\$9,133 (€8.220.000 Euros)</p> <p>This fine is being appealed by Lan Cargo S.A. and LATAM Airlines Group S.A. On December 16, 2015, the European Court of Justice revoked the Commission's decision because of discrepancies. The European Commission did not appeal the decision, but presented a new one on March 17, 2017 reiterating the imposition of the same fine on the eleven original airlines. The fine totals €776,465,000 Euros. It imposed the same fine as before on Lan Cargo and its parent, LATAM Airlines Group S.A., totaling €8.2 million Euros. On May 31, 2017 Lan Cargo S.A. and LATAM Airlines Group S.A. filed a petition with the General Court of the European Union seeking vacation of this decision. We presented our defense in December 2017. On July 12, 2019, we attended a hearing before the European Court of Justice to confirm our petition for vacation of judgment or otherwise, a reduction in the amount of the fine. On March 30, 2022, the European Court issued its ruling and lowered the amount of our fine from KUS\$9,133 (€8,220,000 Euros) to KUS\$2,477 (€2,240,000 Euros). This ruling was appealed by LAN Cargo S.A. and LATAM on June 9, 2022. The other eleven airlines also appealed the ruling affecting them. The European Commission responded to our appeal of September 7, 2022. Lan Cargo S.A. and LATAM answered the Commission's arguments on November 11, 2022. Finally, the European Commission replied to our defense in January 2023. On February 13, 2023, LAN Cargo, S.A. and LATAM requested the European Court to hold an oral hearing to ensure the Court's full understanding of some points of the discussion. The European Court set the hearing date as April 10, 2024.</p>	2,477

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*) ThUS\$
Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A.	In the Ovre Romerike Disrtict Court (Noruega) y Directie Juridische Zaken Afdeling Ceveil Recht (Países Bajos)	—	Lawsuits filed against European airlines by users of freight services in private lawsuits as a result of the investigation into alleged breaches of competition of cargo airlines, especially fuel surcharge. Lan Cargo S.A. and LATAM Airlines Group S.A., have been sued in court proceedings directly and/or in third party, based in England, Norway, the Netherlands and Germany, these claims were filed in England, Norway, the Netherlands and Germany, but are only ongoing in Norway and the Netherlands.	The two cases still pending, in Norway and the Netherlands, are in the evidence confirmation stage. The Norway case has been inactive since January 2014, but there has been judicial activity in the Netherlands case. In the Netherlands, most of the airlines involved in this case have been forced to withdraw their claim against LATAM and Lan Cargo after their previous claims in the Chapter 11 proceedings before the New York Court were dismissed. So, Lufthansa, Lufthansa Cargo, British Airways, Air France, KLM, Martinair and Singapore have withdrawn their claims and now only the Thai Airways claim is still ongoing against LATAM and Lan Cargo.	-0-
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Justicia Federal.	0008285-53.2015.403.6105	An action seeking to quash a decision and petitioning for early protection in order to obtain a revocation of the penalty imposed by the Brazilian Competition Authority (CADE) in the investigation of cargo airlines alleged fair trade violations, in particular the fuel surcharge.	This action was filed by presenting a guaranty – policy – in order to suspend the effects of the CADE’s decision regarding the payment of the following fines: (i) ABSA: ThUS\$10,438; (ii) Norberto Jochmann: ThUS\$201; (iii) Hernan Merino: ThUS\$ 102; (iv) Felipe Meyer:ThUS\$ 102. The action also deals with the affirmative obligation required by the CADE consisting of the duty to publish the condemnation in a widely circulating newspaper. This obligation had also been stayed by the court of federal justice in this process. Awaiting CADE’s statement. ABSA began a judicial review in search of an additional reduction in the fine amount. The Judge’s decision was published on March 12, 2019, and we filed an appeal against it on March 13, 2019	11,106

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Justicia Federal.	0001872-5 8.2014.4.0 3.6105	An annulment action with a motion for preliminary injunction, was filed on 28/02/2014, in order to cancel tax debts of PIS, CONFINS, IPI and II, connected with the administrative process 10831.005704/2006-43	The statement was authenticated on January 29, 2016. A new insurance policy was submitted on March 30, 2016 with the change to the guarantee requested by PGFN. On 05/20/2016 the process was sent to PGFN, which was manifested on 06/03/2016. The Decision denied the company's request in the lawsuit. The court (TRF3) made a decision to eliminate part of the debt and keep the other part (already owed by the Company, but which it has to pay only at the end of the process: ThUS\$3,929 – R\$ 19,059,073.03-probable). We must await a decision on the Treasury appeal.	ThUS\$ 12,767
Tam Linhas Aéreas S.A.	Tribunal Regional Federal da 2a Região.	2001.51.01 .012530-0 (vinculado a este proceso los Pas 19515.721 154/2014-7 1, 19515.002 963/2009-1 2)	Ordinary judicial action brought for the purpose of declaring the nonexistence of legal relationship obligating the company to collect the Air Fund.	Unfavorable court decision in first instance. Currently expecting the ruling on the appeal filed by the company. In order to suspend chargeability of Tax Credit a Guaranty Deposit to the Court was delivered for R\$ 260.223.373,10-original amount in 2012/2013, which currently equals ThUS\$84,078 (R\$407,778,562.13). The court decision requesting that the Expert make all clarifications requested by the parties in a period of 30 days was published on March 29, 2016. The plaintiffs' submitted a petition on June 21, 2016 requesting acceptance of the opinion of their consultant and an urgent ruling on the dispute. No amount additional to the deposit that has already been made is required if this case is lost. A ruling is currently pending on the company's appeal.	84,078
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Receita Federal do Brasil.	10880.725 950/2011-0 5	Ordinary judicial action brought for the purpose of declaring the nonexistence of legal relationship obligating the company to collect the Air Fund.	The objection (manifestação de inconformidade) filed by the company was rejected, which is why the voluntary appeal was filed. The case was assigned to the 1st Ordinary Group of Brazil's Administrative Council of Tax Appeals (CARF) on June 8, 2015. TAM's appeal was included in the CARF session held August 25, 2016. An agreement that converted the proceedings into a formal case was published on October 7, 2016. The company has received the results of the due diligence and presented a claim. We must wait for an administrative decision.	37,173

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Receita Federal do Brasil.	10880.722.355/2014-5 <sup>2</sup>	On August 19th, 2014 the Federal Tax Service issued a notice of violation stating that compensation credits Program (PIS) and the Contribution for the Financing of Social Security COFINS by TAM are not directly related to the activity of air transport.	An objection was filed administratively on September 17, 2014. The lower court rendered a partially favorable ruling on June 1, 2016 that reversed the previous separate fine. A voluntary remedy was filed on June 30, 2015 on which a judgment by the Board of Tax Appeals is pending. The case was sent to the Second Panel of the Fourth Room of the Third Judgment Section of the Board of Tax Appeals (abbreviated as CARF in Portuguese). The CARF judges partially sustained the company's appeal to pay part of the debt (we did not appeal the other part). The Ministry of Finance of Brazil filed a special remedy. The CARF dismissed the Ministry's remedy in September 2019, but it filed a complaint that was denied by the CARF. The final calculations by the Federal Internal Revenue Service are pending.	ThUS\$ 11,567

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*) ThUS\$
LATAM Airlines Group S.A.	22° Juzgado Civil de Santiago	C-29.945-2016	The Company received notice of a civil liability claim by Inversiones Ranco Tres S.A. on January 18, 2017. It is represented by Mr. Jorge Enrique Said Yarur. It was filed against LATAM Airlines Group S.A. for an alleged contractual default by the Company and against Ramon Eblen Kadiz, Jorge Awad Mehech, Juan Jose Cueto Plaza, Enrique Cueto Plaza and Ignacio Cueto Plaza, directors and officers, for alleged breaches of their duties. In the case of Juan Jose Cueto Plaza, Enrique Cueto Plaza and Ignacio Cueto Plaza, it alleges a breach, as controllers of the Company, of their duties under the incorporation agreement. LATAM has retained legal counsel specializing in this area to defend it.	The claim was answered on March 22, 2017 and the plaintiff filed its replication on April 4, 2017. LATAM filed its rejoinder on April 13, 2017, which concluded the argument stage of the lawsuit. A reconciliation hearing was held on May 2, 2017, but the parties did not reach an agreement. The Court issued the evidentiary decree on May 12, 2017. We filed a petition for reconsideration because we disagreed with certain points of evidence. That petition was partially sustained by the Court on June 27, 2017. The evidentiary stage commenced and then concluded on July 20, 2017. Observations to the evidence must now be presented. That period expires August 1, 2017. We filed our observations to the evidence on August 1, 2017. We were served the decision on December 13, 2017 that dismissed the claim since LATAM was in no way liable. The plaintiff filed an appeal on December 26, 2017. Arguments were pled before the Santiago Court of Appeals on April 23, 2019, and on April 30, 2019, this Court confirmed the ruling of the trial court absolving LATAM. The losing party was ordered to pay costs in both cases. On May 18, 2019, Inversiones Ranco Tres S.A. filed a remedy of vacation of judgment based on technicalities and on substance against the Appellate Court decision. The Appellate Court admitted both appeals on May 29, 2019. On August 11, 2021 Inversiones Ranco Tres S.A. requested the suspension of the hearing of the Appeal, after the recognition by the 2nd Civil Court of Santiago of the foreign reorganization procedure in accordance with Law No. 20,720, for the entire period that said procedure lasts, a request that was accepted by the Supreme Court. In December 2022 LATAM requested the end of the suspension, which was granted on February 17, 2023. Arguments were presented to the Supreme Court on April 27, 2023. On August 4, 2023, the Supreme Court dismissed the remedies of vacation of judgment based on substance and form filed by Inversiones Ranco Tres S.A. The resolution rejecting the claim remains firm and enforceable. The assessment of personal and procedural costs in favor of LATAM was carried out by both the Court of Appeals and the Court of First Instance.	-0-
TAM Linhas Aéreas S.A.	10 <sup>a</sup> Vara das Execuções Fiscais Federais de São Paulo	0061196-68.2016.4.03.6182	Tax Enforcement Lien No. 0020869-47.2017.4.03.6182 on Profit-Based Social Contributions from 2004 to 2007.	This tax enforcement was referred to the 10th Federal Jurisdiction on February 16, 2017. A petition reporting our request to submit collateral was recorded on April 18, 2017. At this time, the period is pending for the plaintiff to respond to our petition. The bond was replaced. The evidentiary stage has begun.	35,300

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
TAM Linhas Aéreas S.A.	Secretaría de Receita Federal	5002912.2 9.2019.4.0 3.6100	A lawsuit disputing the debit in the administrative proceeding 16643.000085/2009-47, reported in previous notes, consisting of a notice demanding recovery of the Income and Social Assessment Tax on the net profit (SCL) resulting from the itemization of royalties and use of the TAM trademark	The lawsuit was assigned on February 28, 2019. A decision was rendered on March 1, 2019 stating that no guarantee was required. On 04/06/2020 TAM Linhas Aéreas S.A. had a favorable decision (sentence). The National Treasury can appeal. Today, we await the final decision.	ThUS\$ 10,292
TAM Linhas Aéreas S.A.	Delegacia de Receita Federal	10611.720 852/2016-5 8	An improper charge of the Contribution for the Financing of Social Security (COFINS) on an import	There is no predictable decision date because it depends on the court of the government agency. On June 29, 2023, the company decided to propose a composition to the National Treasurer on payment of the debt, but with the legal deductions stipulated in Law 246/2022. We are awaiting a response from the authority.	15,253
TAM Linhas Aéreas S.A.	Delegacia de Receita Federal	16692.721. 933/2017-8 0	The Internal Revenue Service of Brazil issued a notice of violation because TAM applied for credits offsetting the contributions for the Social Integration Program (PIS) and the Social Security Funding Contribution (COFINS) that do not bear a direct relationship to air transport (Referring to 2012).	An administrative defense was presented on May 29, 2018. The process has become a judicial proceeding.	30,800
SNEA (Sindicato Nacional das empresas aéreas)	União Federal	0012177-5 4.2016.4.0 1.3400	A claim against the 72% increase in airport control fees (TAT-ADR) and approach control fees (TAT-APP) charged by the Airspace Control Department (“DECEA”).	A decision is now pending on the appeal presented by SNEA. On January 30th, 2024, SNEA obtained a favorable court decision from the 2nd Instance (TRF1), regarding its appeal. The SNEA awaits the publication of the decision to assess the viability of possible appeals.	101,721

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*) ThUS\$
TAM Linhas Aéreas S.A.	União Federal	2001.51.01.020420-0	TAM and other airlines filed a recourse claim seeking a finding that there is no legal or tax basis to be released from collecting the Additional Airport Fee (“ATAERO”).	A decision by the superior court is pending. The amount is indeterminate because even though TAM is the plaintiff, if the ruling is against it, it could be ordered to pay a fee.	-0-
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal do Brasil	19515-720.823/2018-11	An administrative claim to collect alleged differences in SAT payments for the periods 11/2013 to 12/2017.	A defense was presented on November 28, 2018. The Court dismissed the Company’s appeal in August 2019. Then on September 17, 2019, Company filed a voluntary appeal (CRSF (Administrative Tax Appeals Board)) that is pending a decision.	124,507
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938.832/2013-19	The decision denied the reallocation petition and did not equate the Social Security Tax (COFINS) credit declarations for the second quarter of 2011, which were determined to be in the non-cumulative system	An administrative defense was argued on March 19, 2019. The Court dismissed the Company’s defense in December 2020. The Company filed a voluntary appeal to the Brazilian Administrative Council of Tax Appeals (CARF) that is pending a decision.	22,475
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938.834/2013-16	The decision denied the reallocation petition and did not equate the Social Security Tax (COFINS) credit declarations for the third quarter of 2011, which were determined to be in the non-cumulative system.	An administrative defense was argued on March 19, 2019. The Court dismissed the Company’s defense in December 2020. The Company filed a voluntary appeal to the Brazilian Administrative Council of Tax Appeals (CARF) that is pending a decision.	16,669

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938 837/2013-4 1	The decision denied the reallocation petition and did not equate the Social Security Tax (COFINS) credit declarations for the fourth quarter of 2011, which were determined to be in the non-cumulative system.	An administrative defense was argued on March 19, 2019. The Court dismissed the Company's defense in December 2020. The Company filed a voluntary appeal to the Brazilian Administrative Council of Tax Appeals (CARF) that is pending a decision.	ThUS\$ 21,737
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938 838/2013-9 6	The decision denied the reallocation petition and did not equate the Social Security Tax (COFINS) credit declarations for the first quarter of 2012, which were determined to be in the non-cumulative system.	We presented our administrative defense. The Court dismissed the Company's defense in December 2020. The Company filed a voluntary appeal to the Brazilian Administrative Council of Tax Appeals (CARF) that is pending a decision.	13,987
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	Consumidores Libres Coop. Ltda. filed this claim on March 14, 2017 regarding a provision of services. It petitioned for the reimbursement of certain fees or the difference in fees charged for passengers who purchased a ticket in the last 10 years but did not use it.	Federal Commercial and Civil Trial Court No. 11 in the city of Buenos Aires. After 2 years of arguments on jurisdiction and competence, the claim was assigned to this court and an answer was filed on March 19, 2019. The Court ruled in favor of the defendants on March 26, 2021, denying the precautionary measure petitioned by the plaintiff. The plaintiff requested on several occasions the opening of the trial, which was rejected by the Court due to the lack of notification of previous resolutions. The evidentiary stage has not yet begun in this case.	-0-
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10.880.938 842/2013-5 4	The decision denied the petition for reassignment and did not equate the COFINS credit statements for the third quarter of 2012 that had been determined to be in the non-accumulative system.	We presented our administrative defense. The Court dismissed the Company's defense in December 2020. The Company filed a voluntary appeal to the Brazilian Administrative Council of Tax Appeals (CARF) that is pending a decision.	16,076

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10.880.938 844/2013-43	The decision denied the petition for reassignment and did not equate the COFINS credit statements for the third quarter of 2012 that had been determined to be in the non-accumulative system.	We presented our administrative defense. The Court dismissed the Company's defense in December 2020. The Company filed a voluntary appeal (CARF) that is pending a decision.	ThUS\$ 14,721
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938 841/2013-18	The decision denied the petition for reassignment and did not equate the COFINS credit statements for the second quarter of 2012 that had been determined to be in the non-accumulative system.	We presented our administrative defense. The Court dismissed the Company's defense in December 2020. The Company filed a voluntary appeal (CARF) that is pending a decision.	14,509
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10840.727 719/2019-71	Collection of PIS / COFINS tax for the period of 2014.	We presented our administrative defense on January 11, 2020. The Court dismissed the Company's defense in December 2020. The Company filed a voluntary appeal (CARF) that is pending a decision.	43,256
Latam-Airlines Ecuador S.A.	Tribunal Distrital de lo Fiscal	17509-2014-0088	An audit of the 2006 Income Tax Return that disallowed fuel expenses, fees and other items because the necessary support was not provided, according to Management.	On August 6, 2018, the District Tax Claims Court rendered a decision denying the request for a refund of a mistaken payment. An appeal seeking vacation of this judgment by the Court was filed on September 5th and we are awaiting a decision by the Appellate judges. As of December 31, 2018, the attorneys believed that the probability of recovering this sum had fallen to 30%-40% because of the pressure being put by the Executive Branch on the National Court of Justice and the Judiciary in general for rulings not to affect government revenues and because the case involves differences that are based on insufficient documentation supporting the expense. Given the percentage loss (above 50%), the accounting write-off of this recovery has been carried out. As of this date, the Sala Especializada de lo Contencioso Tributario de la Corte Nacional de Justicia has decided by ruling not to accept the appeal, so the Company is analyzing whether to take additional actions or close the process.	12,505
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910 559/2017-91	Compensation non equate by Cofins	It is about the non-approved compensation of Cofins. Administrative defense submitted (Manifestação de Inconformidade). The Court dismissed the Company's defense in December 2020. The Company filed a voluntary appeal (CARF) that is pending a decision.	12,623

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
					ThUS\$
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910 547/2017-67	Compensation non equate by Cofins	We presented our administrative defense (Manifestação de Inconformidade). The Court dismissed the Company's defense in December 2020. The Company filed a voluntary appeal (CARF) that is pending a decision.	14,579
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910 553/2017-14	Compensation non equate by Cofins	We presented our administrative defense (Manifestação de Inconformidade). The Court dismissed the Company's defense in December 2020. The Company filed a voluntary appeal (CARF) that is pending a decision.	14,063
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910 555/2017-11	Compensation non equate by Cofins	We presented our administrative defense (Manifestação de Inconformidade). The Court dismissed the Company's defense in December 2020. The Company filed a voluntary appeal (CARF) that is pending a decision.	14,815
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910 560/2017-16	Compensation non equate by Cofins	We presented our administrative defense (Manifestação de Inconformidade). The Court dismissed the Company's defense in December 2020. The Company filed a voluntary appeal (CARF) that is pending a decision.	12,953
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910 550/2017-81	Compensation non equate by Cofins	We presented our administrative defense (Manifestação de Inconformidade). The Court dismissed the Company's defense in December 2020. The Company filed a voluntary appeal (CARF) that is pending a decision.	15,001
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910 549/2017-56	Compensation non equate by Cofins	We presented our administrative defense (Manifestação de Inconformidade). The Court dismissed the Company's defense in December 2020. The Company filed a voluntary appeal (CARF) that is pending a decision.	12,552
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910 557/2017-01	Compensation non equate by Cofins	We presented our administrative defense (Manifestação de Inconformidade). The Court dismissed the Company's defense in December 2020. The Company filed a voluntary appeal (CARF) that is pending a decision.	11,892
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal do Brasil	10840.722 712/2020-05	Administrative trial that deals with the collection of PIS/Cofins proportionality (fiscal year 2015).	We presented our administrative defense (Manifestação de Inconformidade). A decision is pending. The Company filed a voluntary appeal (CARF) that is pending a decision.	34,537
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal do Brasil	10880.978 948/2019-86	It is about the non-approved compensation/reimbursement of Cofins for the 4th Quarter of 2015.	TAM filed its administrative defense on July 14, 2020. A decision is pending. The Company filed a voluntary appeal (CARF) that is pending a decision.	19,178

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal do Brasil	10880.978 946/2019-97	It is about the non-approved compensation/reimbursement of Cofins for the 3th Quarter of 2015	TAM filed its administrative defense on July 14, 2020. A decision is pending. The Company filed a voluntary appeal (CARF) that is pending a decision.	ThUS\$ 11,607
TAM Linhas Aereas S.A.	Receita Federal do Brasil	10880.978 944/2019-06	It is about the non-approved compensation/reimbursement of Cofins for the 2th Quarter of 2015	TAM filed its administrative defense on July 14, 2020. A decision is pending. The Company filed a voluntary appeal (CARF) that is pending a decision.	12,299
Latam Airlines Group S.A	23° Juzgado Civil de Santiago	C-8498-20 20	Class Action Lawsuit filed by the National Corporation of Consumers and Users (CONADECUS) against LATAM Airlines Group S.A. for alleged breaches of the Law on Protection of Consumer Rights due to flight cancellations caused by the COVID-19 Pandemic, requesting the nullity of possible abusive clauses, the imposition of fines and compensation for damages in defense of the collective interest of consumers. LATAM has hired specialist lawyers to undertake its defense.	On 06/25/2020 we were notified of the lawsuit. On 04/07/2020 we filed a motion for reversal against the ruling that declared the action filed by CONADECUS admissible, the decision is pending to date. On 07/11/2020 we requested the Court to comply with the suspension of this case, ruled by the 2nd Civil Court of Santiago, in recognition of the foreign reorganization procedure pursuant to Law No. 20,720, for the entire period that said proceeding lasts, a request that was accepted by the Court. CONADECUS filed a remedy of reconsideration and an appeal against this resolution should the remedy of reconsideration be dismissed. The Court dismissed the reconsideration on August 3, 2020, but admitted the appeal. On March 1, 2023, the Court of Appeals resolved to omit the hearing of the case and pronouncement regarding the appeal, in view of the fact that in January 2023 LATAM's request the end of the suspension of the process that was decreed by resolution of July 17, 2020 in case file C-8498-2020 of the 23rd Civil Court of Santiago, for which the file was sent to the first instance to continue processing. On November 24, 2023, the Court dismissed LATAM'S motion for reversal against the ruling that declared the action filed by CONADECUS admissible. Accordingly, on December 4, 2023, LATAM filed the statement of defense. The amount at the moment is undetermined.	-0-

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
					ThUS\$
Latam Airlines Group S.A.	25° Juzgado Civil de Santiago	C-8903-2020	Class Action Lawsuit filed by AGRECU against LATAM Airlines Group S.A. for alleged breaches of the Law on Protection of Consumer Rights due to flight cancellations caused by the COVID-19 Pandemic, requesting the nullity of possible abusive clauses, the imposition of fines and compensation for damages in defense of the collective interest of consumers. LATAM has hired specialist lawyers to undertake its defense.	On July 7, 2020 we were notified of the lawsuit. We filed our answer to the claim on August 21, 2020. A settlement was reached with AGRECU at that hearing that was approved by the Court on October 5, 2020. On October 7, 2020, the 25th Civil Court confirmed that the decision approving the settlement was final and binding. CONADECUS filed a brief on October 4, 2020 to become a party and oppose the agreement, which was dismissed on October 5, 2020. It petitioned for an official correction on October 8, 2020 and the annulment of all proceedings on October 22, 2020, which were dismissed, costs payable by CONADECUS, on November 16, 2020 and November 20, 2020, respectively. LATAM presented reports on the implementation of the agreement on May 19, 2021, November 19, 2021 and May 19, 2022, which concluded its obligation to report on that implementation. On December 28, 2022 the Civil Court ordered the filing of the file. The National Consumer and User Association (CONADECUS) filed appeals against these decisions with the Santiago Appellate Court that were joined under Case #14,213-2020. Arguments were made on March 8, 2023. In a decision on August 8, 2023, the Appellate Court dismissed the appeals by CONADECUS, costs included. On August 26, 2023, CONADECUS filed a petition based on technicalities and substance against the Appellate Court ruling in order to have it reversed by the Supreme Court. LATAM petitioned that such appeals be declared inadmissible in a brief filed September 13, 2023. On November 30, 2023, the Supreme Court declared CONADECUS' petition inadmissible. On December 7, 2023, LATAM requested the Appellate Court to determine the costs of the procedure which must be borne by CONADECUS. CONADECUS currently has no petitions against the settlement reached between LATAM and AGRECU. The amount at the moment is undetermined.	-0-
TAM Linhas Aéreas S.A	Receita Federal de Brasil	13074.726429/2021-41	It is about the non-approved compensation/reimbursement of Cofins for the periods 07/2016 to 06/2017.	TAM filed its administrative defense. (Manifestação de Inconformidade). A decision is pending	19,762
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	2007.34.00.009919-3(0009850-54.2007.401.3400)	A lawsuit seeking to review the incidence of the Social Security Contribution taxed on 1/3 of vacations, maternity payments and medical leave for accident.	A decision is pending	73,962

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
TAM Linhas Aéreas S.A.	Tribunal del Trabajo de Brasília/ DF	0000038-2 5.2021.5.1 0.0017	This civil suit was filed by the National Pilots Union seeking that the company be ordered to pay for meals daily when pilots are on alert status.	The hearing is scheduled for April 15, 2024.	ThUS\$ 13,923
TAM Linhas Aéreas S.A.	UNIÃO FEDERAL	0052711-8 5.1998.4.0 1.0000	An indemnity claim to collect a differentiated price from the Federal Union because of the disruption of the economic equilibrium in the concession agreements between 1988 and 1992. The indemnity, should the action prosper, cannot be estimated (Price Freeze).	The lawsuit began in 1993. In 1998, there was a decision favorable to TAM. The process reached the Court, and in 2019, the decision was against TAM. The company has appealed and a decision is pending.	-0-
TAM Linhas Aéreas S.A	Tribunal do Trabalho de São Paulo	1000115-9 0.2022.5.0 2.0312	A class action whereby the Air Transport Union is petitioning for payment of additional hazardous and unhealthy work retroactively and in the future for maintenance/ CML employees.	The instruction hearing is pending in this case, scheduled for 12:02 p.m. on April 25, 2024	15,747
TAM Linhas Aéreas S.A	Receita Federal	15746.728 063/2022- 00	This is an administrative claim regarding alleged irregularities in the payment of Technical Assistance (SAT) in 2018.	The administrative defense has been presented and a decision is pending.	18,974
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	1003320-7 8.2023.4.0 6.3800	Legal action to discuss the debit of the administrative process 10611.720630/2017-16 (fine for violation of incorrect registration in DI- import declaration)	Distributed on January 19, 2023. The company obtained a precautionary measure suspending the collection without the need for a guarantee. Process awaiting response from the National Treasury	21,553

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
					ThUS\$
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	12585.720 017/2012-84	This is a petition to recover a credit (proportional) in the 3rd quarter of 2010 under the Social Security Financing Contribution program (abbreviated as COFINS in Portuguese).	An administrative defense was presented but was dismissed. The company filed a voluntary remedy before CARF that was also dismissed. A decision on the special remedy is now pending.	10,542
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	10880-982 .487/2020-80	This is a petition to recover a credit (proportional) in the 4rd quarter of 2016 under the Social Security Financing Contribution program (abbreviated as COFINS in Portuguese)	An administrative defense was presented but was dismissed. The company filed a voluntary remedy before CARF. A decision on the special remedy is now pending.	10,322
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	10880-967 .530/2022-49	This is a petition to recover a credit (proportional) in the 1rd quarter of 2018 under the Social Security Financing Contribution program (abbreviated as COFINS in Portuguese).	An administrative defense was presented. A decision is pending.	10,671
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	10880-967 .532/2022-38	This is a petition to recover a credit (proportional) in the 2rd quarter of 2018 under the Social Security Financing Contribution program (abbreviated as COFINS in Portuguese).	An administrative defense was presented and a decision is pending.	11,447
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	10880-967 .533/2022-82	This is a petition to recover a credit (proportional) in the 4rd quarter of 2018 under the Social Security Financing Contribution program (abbreviated as COFINS in Portuguese).	An administrative defense was presented and a decision is pending.	20,154

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	19613.725 650/2023-86	A Notice of Violation prepared in the petition by the Social Integration Program (abbreviated as PIS in Portuguese) and by COFINS on taxable events allegedly occurring between May 2018 and December 2018.	An administrative defense was presented and a decision is pending.	ThUS\$ 14,174
LATAM Airlines Group S.A.	Tribunal de Defensa de la Libre Competencia	445-2022	On May 21, 2022, Agunsa filed a petition to TDLC for a preliminary preparatory measure of exhibition of documents in respect of Aerosan, Depocargo, Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel and Fast Air in which Agunsa claimed that it was impacted by alleged anti-competition practices on the import cargo warehousing market at the Arturo Merino Benitez International Airport.	Fast Air was served on June 9, 2022 and on June 13, 2022, it lodged opposition against this petition, which was partially sustained by the Antitrust Court (TDLC) on July 19, 2022, in which the new exhibition date was set as August 22nd (the original date set by the court was July 1, 2022). On July 25, 2022, Fast Air requested a reconsideration of this latter court decision and petitioned that the temporary scope of the exhibition be reduced. Fast Air's petition was sustained and the scope of the documents to be revealed was limited even further. On August 12th, Fast Air petitioned that a new date and time be set for the exhibition hearing. The court granted this latter request on August 17th and set the exhibition date as August 31st. Fast Air appeared with 368 files and asked for confidentiality and/or secrecy of all of the information presented. The public versions have already been added to the case file as final versions. Aerosan began a separate, but related, non-contentious inquiry on April 20, 2023 before the Anti-Trust Court (abbreviated as TDLC in Spanish) petitioning that the TDLC decide whether the enforcement of Exempt Resolution #152 of the National Customs Bureau would violate Decree Law 211. Said Resolution #152 granted Agunsa permission to operate as a cargo warehouse at the North Warehouse facility. On January 10, 2024, the Public Hearing of the case was held, which was in state of agreement. For the time being, the amount is indeterminate.	-0-

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*) ThUS\$
LATAM Airlines Group S.A.	Tribunal de Defensa de la Libre Competencia	489-2023	A preliminary precautionary measure was filed by the Tourism Companies Trade Association of Chile seeking that LATAM's NDC system cease to be implemented or, alternatively, that collection of the Distribution Cost Recovery Fee be suspended and that LATAM be forbidden to limit the inventory of tickets available through the indirect distribution channel.	On May 24, 2023 the preliminary measure was initially rejected. However, after accepting an appeal for reinstatement of ACHET, said resolution was annulled on June 8, 2023, providing instead that partially accepts the precautionary measure only in terms of suspending the Distribution Cost Recovery Fee and prohibiting any unjustified limitation of the inventory of tickets available for the indirect distribution channel. Currently awaiting a final ruling from the Court. The preliminary measure cannot be implemented until such a decision is rendered. For the time being, the amount is indeterminate.	-0-
LATAM Airlines Group S.A.	23° Juzgado Civil de Santiago	C-8156-2022	A class action filed by CONADECUS against LATAM Airlines Group S.A. for alleged violations of the Consumer Protection Law because of the cancellation of tickets for international flights purchased through travel agencies. It petitioned for fines and damage indemnities to be imposed in defense of the collective and/or diffuse interest of consumers. LATAM has retained specialized legal counsel to defend it.	We were served the claim on September 21, 2023. On September 30, 2023, we filed a remedy of reconsideration against the decision that declared the lawsuit filed by CONADECUS admissible, which was dismissed by the Court on November 11, 2023. A decision on that appeal is pending at this time. On November 18, 2023, LATAM filed the statement of defense. For the time being, the amount is undetermined.	-0-

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	10880.967 587/2022- 48	This is about the unaccredited compensation/ reimbursement and redress regarding the improper payment of the monthly federal social assistance contribution (Cofins, as abbreviated in Portuguese) made in the third quarter of 2018.	The administrative defense has been presented and a decision is pending.	ThUS\$ 11,518

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*) ThUS\$
LATAM Airlines Group S.A.	Tribunal de Defensa de la Libre Competencia	NC-388-2011	On August 11, 2012, the Civil Aviation Administration (“JAC,” as abbreviated in Spanish) filed a petition for clarification with the Anti-Trust Court (“TDLC,” as abbreviated in Spanish) regarding Condition VIII.4 of Decision #37/2011 (“Condition VII.4”). The petition seeks to impose a temporary 5 years limitation on 23 frequencies assigned by the JAC to LATAM after Decision #37 was issued.	<p>LATAM filed a brief with the TDLC on August 27, 2023, petitioning that the JAC petition for clarification be dismissed because it was an improper request to change Condition VIII.4. The TDLC dismissed the JAC’s petition for clarification on September 13, 2023. The JAC filed an appeal against the TDLC’s ruling dismissing its petition for clarification on September 23, 2023. LATAM petitioned that said appeal by the JAC be declared inadmissible on September 30, 2023. The TDLC declared it admissible (it admitted the appeal for processing) on October 2, 2023, and LATAM filed a remedy of reconsideration against that decision on October 7, 2023, accompanied by a legal opinion. The TDLC accepted LATAM’s remedy of reconsideration on October 17, 2023 and amended its previous ruling and dismissed the JAC’s petition for clarification. On October 23, 2023, the JAC presented an appeal to the Supreme Court requesting that the TDLC resolution be annulled and petitioned declared admissible the remedy of reconsideration. On November 3, 2023, LATAM became part of the de facto appeal and requested its rejection. On December 20, 2023, the TDLC sent a report to the Supreme Court. On January 6, 2024, the JAC presented a note in relation to the TDLC report. On January 9, 2024, LATAM presented a document in response to the JAC presentation in which it analyzed the TDLC report.</p> <p>In a separate but related process, JetSmart filed a non-contentious inquiry on September 26, 2023, in relation to the terms of the future public tender of aviation frequencies on the Santiago-Lima route. JetSmart requested an injunction to suspend the tender and maintain the aviation frequency assignments as currently held until the inquiry has finalized. The TDLC declared the inquiry admissible on October 2, 2023, but only to begin a procedure to determine whether the rules in the terms of the public aviation frequency tender violate Decree Law 211, and dismissed the request for provisional measures. On October 4, 2023, JetSmart filed two motions for reconsideration against the TDLC’s decision. The JAC became a party to such motions on October 6, 2023 and LATAM became a party to the process on October 10, 2023, and it requested that the motions filed by JetSmart be dismissed. On October 16, 2023, the TDLC took into account the considerations presented by LATAM and rejected the two motions for reconsideration filed by JetSmart. On October 19, 2023 CONADECUS requested to become part of this process and requested the same injunction previously rejected twice by the TDLC. On October 23, 2023 LATAM submitted a brief to the TDLC requesting the rejection of said injunction now requested by CONADECUS. On October 23, 2023, a public auction was held by JAC for thirteen international frequencies for the Santiago - Lima route, LATAM won ten of thirteen of these routes. On October 24, 2023, JetSmart once again requested that an injunction be issued regarding the public tender of aviation frequencies on the Santiago-Lima route. On November 2, 2023, the TDLC rejected the request for injunctions submitted by JetSmart and CONADECUS. On December 5, 2023, JetSmart complied with TDLC procedural order and published in the Chilean official newspaper a notice calling interested parties and stakeholders to submit information and opinions regarding JetSmart’s inquiry. On December 21, 2023 the FNE requested to be an intervening party in the process and requested to extend the deadline to provide background information. The TDLC accepted the postponement, leaving the deadline for providing information as February 5, 2024. On February 1, 2024, LATAM submitted a brief to TDLC advocating for its position and providing background information regarding JetSmart’s inquiry.</p>	-0-

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
TAM Linhas Aéreas S.A.	União Federal	10880.967 612/2022-9 3	This is a petition to recover a credit Cofins in the 1rd quarter of 2019 (proportional)	The administrative defense has been presented and a decision is pending.	ThUS\$ 11,416
TAM Linhas Aéreas S.A.	Superior Tribunal de Justiça (STJ)	0042711-6 1.2007.8.0 5.0001 (1449899)	Trial involving a commercial representation contract signed directly with the company Gm Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo Ltda. alleging the irregular closing of the contract, requesting payment of compensation.	The procedure before the Court of Appeal is pending	11,231

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
LATAM Airlines Group S.A Sucursal Perú	Tribunal Fiscal	12511-2022	Appeal for \$34MM, presented on October 11, 2022, against the Intendencia resolution No. 4070140000100, which declared unfounded the claim filed by the Company on September, 20, 2022, against the Determination Resolutions for alleged omissions of the Income Tax corresponding to the period 2014 and associated fines for the violation typified in numeral 1 of article 178 of the Tax Code. The main objections relate to SUNAT's lack of knowledge of the application of article 8 of the CDI between Peru and Chile regarding: i) Income obtained from the exclusivity contract of the Latam Pass program with the Banco de Crédito del Perú, ii) Income from sale of miles to non-airline partners and associated cost (sale of miles from the Latam Pass program to legal companies).	The resolution is pending.	ThUS\$ 34,000
TAM Linhas Aéreas S.A	UNIÃO FEDERAL	1012674-80.2018.4.01.3400	Legal actions for members to have the right to collect contributions in the payroll collectible on the basis of gross sales.	This claim was filed in 2018. In January 2020, a decision favorable to the Company was rendered so that contributions would be collected on the basis of gross income. The company recently learned that the Superior Courts are rendering decisions unfavorable to contributors. They have ruled against the contributor in a recent decision. In December/2023 the position was withdrawn.	-0-

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
LATAM Airlines Perú S.A.	Tribunal Fiscal	Expediente de Apelación N° 2545-2023	Appeal against the resolution of the Intendencia No. 4070140000253 that declared the claim against Determination Resolutions No. 0120030126112 to 0120030126123 and RM No. 0120020037412 to 0120020037423 partially founded. The objections contested through the values indicated above correspond to the taxable base of the IGV for the national interline (domestic national sale).	On September 16, 2022, an appeal was filed against the determination and fine resolutions issued by SUNAT; being that, through Resolution of the Intendencia No. 4070140000253, the claim filed by the company was partially founded and, in addition, (i) it rectified Annexes No. 01, 04, 05 and 06 of RD No. 0120030126112 to No. 0120030126123. , (ii) the Annex to RM N° 0120020037412 to N° 0120020037423, (iii) the balance in favor of the IGV for the tax periods of January and July 2016 contained in RD N° 0120030126112 and 0120030126118; and, (iv) rectified and continued the collection of the tax debt contained in RD No. 0120030126113 to 0120030126117 and 0120030126119 to 0120030126123 and RM No. 0120020037412 to 0120020037423. On January 11, 2023, an appeal was filed against the aforementioned resolution, which was admitted for processing and elevated to room 9 of the Tax Court. Currently the file is pending resolution.	ThUS\$ 45,162
LATAM Airlines Perú S.A.	Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (SUNAT)	Expediente de Reclamación N° 4070340000412.	Claim against Determination Resolution No. 0120030130232, Fine Resolution No. 0120020038314, notified on 12.22.2022 and Determination Resolution No. 0120030130245 for indirect disposal of income not susceptible to subsequent tax control linked to the objections made to determination of third category net income for fiscal year 2015	On January 26, 2023, the Company filed an appeal against the determination and fine resolutions issued by SUNAT. Through Resolution of the Intendencia No. 4070340000928 dated December 19, 2023, SUNAT declared the appeal filed by the Company founded and, consequently, Determination Resolutions No. 012-003-0130232, No. 012-003- 0130245 and Fine Resolution No. 012-002-0038314 are void. Currently, the Gerencia de Fiscalización I and the Gerencia de Fiscalización Internacional y de Precios de Transferencia de la Intendencia de Principales Contribuyentes Nacionales of the SUNAT are pending to issue the inspection requirements necessary to correct the invalidity defects declared by the Intendencia Nacional de Impugnaciones.	185,987

In order to deal with any financial obligations arising from legal proceedings in effect at December 31, 2023, whether civil, tax, or labor, LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries, has made provisions, which are included in Other non-current provisions that are disclosed in Note 20.

The Company has not disclosed the individual probability of success for each contingency in order to not negatively affect its outcome.

(\*) The Company has reported the amounts involved only for the lawsuits for which a reliable estimation can be made of the financial impacts and of the possibility of any recovery, pursuant to Paragraph 86 of IAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets.

## II. Governmental Investigations.

1) On April 6, 2019, LATAM Airlines Group S.A. received the resolution issued by the National Economic Prosecutor's Office (FNE), which begins an investigation Role No. 2530-19 into the LATAM Pass frequent passenger program. The last activity in this investigation corresponds to request for information received in May 2019.

2) On July 26, 2019, the National Consumer Service of Chile (SERNAC) issued the Ordinary Resolution No. 12,711 which proposed to initiate a collective voluntary mediation procedure on effectively informing passengers of their rights in cases of cancellation of flights or no show to boarding, as well as the obligation to return the respective boarding fees as provided by art. 133 C of the Aeronautical Code. The Company has voluntarily decided to participate in this proceeding, in which an agreement was reached on March 18, 2020, which implies the return of shipping fees from September 1, 2021, with an initial amount of ThUS\$ 5,165, plus ThUS\$ 565, as well as information to each passenger who has not flown since March 18, 2020, that their boarding fees are available. On January 18, 2021, the 14th Civil Court of Santiago approved the aforesaid agreement. LATAM published an abstract of the decision in nationwide newspapers in compliance with the law. LATAM began performance of the agreement on September 3, 2021. In April and October 2022, and in April and November 2023 the external auditors presented preliminary reports agreed upon with the National Consumer Service (SERNAC). The implementation of a voluntary class procedure concluded on September 3, 2023.

3) On October 15, 2019, LATAM Airlines Group S.A. received the resolution issued by the National Economic Prosecuting Authority ("FNE") which begins an investigation Role N°2585-19 into the agreement between LATAM Airlines Group S.A. and Delta Air Lines, Inc ("Delta"). On August 13, 2021 FNE, Delta and LATAM reached an out-of-court agreement that put an end to this investigation. On October 28, 2021, the Tribunal de Defensa de la Libre Competencia approved the out-of-court agreement reached by LATAM and Delta with the FNE.

4) LATAM Airlines Group S.A. received a resolution by the National Economic Prosecutor (FNE) on February 1, 2018 beginning Investigation 2484-18 on air cargo carriage. On August 29, 2023, the Office of the National Economic Prosecutor (FNE) decided to separate part of the information from such investigation and created a new Case #2729-23 relative to cargo carriage on charter flights from Santiago to Easter Island during the pandemic. The latest activity in the investigation of Case 2484-18 is an Official Ordinary Letter issued August 28, 2023 in which it requested additional information from LATAM. That letter was answered on September 27, 2023.

5) LATAM Airlines Group S.A. received a resolution by the National Economic Prosecutor (FNE) on August 12, 2021 beginning Investigation N° 2669-21 on compliance with condition VII Res. N° 37/2011 from TDLC related to restrictions as to certain codeshare agreements. On October 2, 2023, the FNE decided to separate part of the information in such investigation. Case #2737-23 will be about the code share agreements between LATAM and Delta that LATAM petitioned be amended; and Case #2669-21 will be about the remaining code share agreements. In relation to the investigation with Role No. 2737-23, dated November 06, 2023, the FNE and LATAM reached an extrajudicial agreement in order to allow certain codeshare agreements between LATAM and Delta to be modified. On December, 7, 2023, TDLC approved the extrajudicial agreement reached by LATAM and the FNE.

6) The competition authority sent an inquiry [or request] to TAM Linhas Aéreas S.A. (LATAM Airlines Brasil) with the objective of obtaining information regarding certain pricing issues, which was received by the

company on November 27, 2023. LATAM Airlines Brasil is cooperating with the authority and remains committed to transparency and compliance with all applicable rules and regulations.

## NOTE 31 - COMMITMENTS

### (a) Commitments arising from loans

In relation to certain contracts committed by the Company for the financing of the Boeing 777 aircraft, which are guaranteed by the Export – Import Bank of the United States of America, limits have been established for some financial indicators of LATAM Airlines Group S.A. on a consolidated basis. Under no circumstance does non-compliance with these limits generate loan acceleration.

The Company and its subsidiaries do not have credit agreements that impose limits on financial indicators of the Company or its subsidiaries, with the exception of those detailed below:

On October 12, 2022, LATAM Airlines Group S.A., acting through its Florida branch, closed a new four year revolving credit facility ("Exit RCF") of US\$ 500 million with a consortium of five banks led by JP Morgan Chase Bank, N.A. As of December 31, 2023, this credit facility is undrawn and fully available. In addition, LATAM Airlines Group S.A., together with Professional Airline Services, Inc., a Florida corporation and a wholly owned subsidiary of LATAM Airlines Group S.A., issued (i) on October 12, 2022, as modified on November 3, 2022, a five-year term loan facility ("Term Loan B Facility") of US\$ 1,100 million (US\$ 1,089 million outstanding as of December 31, 2023), (ii) on October 18, 2022, a 13.375% senior secured notes due 2027 ("2027 Notes") for an aggregate principal amount of US\$ 450 million and (iii) on October 18, 2022, a 13.375% senior secured notes due 2029 ("2029 Notes", together with the 2027 Notes, the "Notes") for an aggregate principal amount of MUS\$ 700. The Exit RCF, the Term Loan B Facility and the Notes (together, the "Exit Financing") share the same intangible collateral composed mainly of the FFP (LATAM Pass loyalty program) business receivables, Cargo business receivables, certain slots, gates and routes and LATAM's intellectual property and brands. The Exit Financing contains certain covenants limiting us and our restricted subsidiaries' ability to, among other things, make certain types of restricted payments, incur debt or liens, merge or consolidate with others, dispose of assets, enter into certain transactions with affiliates, engage in certain business activities or make certain investments. In addition, the agreements include a minimum liquidity restriction, requiring us to maintain a minimum liquidity, measured at the consolidated Company (LATAM Airlines Group S.A.) level, of US\$ 750 million.

On November 3, 2022, LATAM Airlines Group S.A., acting through its Florida branch, amended and extended the 2016 revolving credit facility ("RCF") with a consortium of thirteen financial institutions led by Citibank, N.A., guaranteed by aircraft, engines and spare parts for a total committed amount of US\$ 600 million. The RCF includes restrictions of minimum liquidity measured at the consolidated Company level (with a minimum level of US\$ 750 million) and measured individually for LATAM Airlines Group S.A. and TAM Linhas Aéreas S.A. (with a minimum level of US\$ 400 million). Compliance with these restrictions is a prerequisite for drawing under the line; if the line is used, compliance with said restrictions must be reported periodically, and non-compliance with these restrictions may trigger an acceleration of the loan. As of December 31, 2023, this line of credit is undrawn and fully available.

On November 3, 2022, LATAM Airlines Group S.A., acting through its Florida branch, executed a five year credit facility ("Spare Engine Facility") with, among others, Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, acting through its New York branch, as facility agent and arranger and guaranteed by spare engines for a principal amount of US\$ 275 million. As of December 31, 2023, the outstanding amount under the Spare Engine Facility is US\$ 266.8 million. The facility includes restrictions of minimum liquidity measured at the consolidated Company level (with a minimum level of US\$ 750 million) and measured individually for LATAM Airlines Group S.A. and TAM Linhas Aéreas S.A. (with a minimum level of US\$ 400 million jointly).

As of December 31, 2023, the Company complies with the aforementioned minimum liquidity covenants.

## b) Other commitments

As of December 31, 2023, the Company maintains valid letters of credit, guarantee notes and guarantee insurance policies, according to the following detail:

Creditor Guarantee	Debtor	Quantity	Type	Value ThUS\$	Release Date
SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE ADUANAS Y DE ADMINISTRACION TRIBUTARIA	LATAM Airlines Perú S.A.	49	Letter of Credit	202,583	Jan 11, 2024
SÉTIMA TURMA DO TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 1ª REGIÃO - PROCEDIMENTO COMUM CÍVEL - DECEA - 0012177-54.2016.4.01.3400	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Guarantee Insurance	57,554	Apr 20, 2025
ISOCELES	LATAM Airlines Group S.A.	1	Letter of Credit	41,000	Aug 1, 2026
UNIÃO FEDERAL ( FAZENDA NACIONAL)	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Guarantee Insurance	33,045	Jul 30, 2024
UNIÃO FEDERAL - PGFN	ABSA Aerolíneas Brasileiras S.A.	2	Guarantee Insurance	21,538	Feb 22, 2025
UNIÃO FEDERAL - PGFN	TAM Linhas Aereas S.A.	4	Guarantee Insurance	21,131	Sep 28, 2024
UNIÃO FEDERAL - FAZENDA NACIONAL	ABSA Aerolíneas Brasileiras S.A.	2	Guarantee Insurance	17,838	Apr 14, 2025
UNIÃO FEDERAL	TAM Linhas Aereas S.A.	5	Guarantee Insurance	11,226	Feb 4, 2025
FUNDAÇÃO DE PROTEÇÃO E DEFESA DO CONSUMIDOR PROCON	TAM Linhas Aereas S.A.	7	Guarantee Insurance	10,844	Apr 2, 2024
VARA DAS EXECUÇÕES FISCAIS ESTADUAIS DE SÃO PAULO - FORO DAS EXECUÇÕES FISCAIS DE SÃO PAULO	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Guarantee Insurance	9,752	Mar 4, 2025
AMERICAN ALTERNATIVE INS. CO. C/O ROANOKE INS. GROUP INC	LATAM Airlines Group S.A.	19	Letter of Credit	6,305	Feb 1, 2024
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO	ABSA Aerolíneas Brasileiras S.A.	2	Guarantee Insurance	6,263	Dec 31, 2099
BBVA	LATAM Airlines Group S.A.	1	Letter of Credit	3,800	Jan 23, 2025
1º VARA DE EXECUÇÕES FISCAIS E DE CRIMES CONTRA A ORDEM TRIB DA COM DE FORTALEZA	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Guarantee Insurance	2,962	Dec 31, 2099
FUNDAÇÃO DE PROTEÇÃO E DEFESA DO CONSUMIDOR DE SÃO PAULO - PROCON	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Guarantee Insurance	5,016	Mar 7, 2025
BOND SAFEGUARD INSURANCE COMPANY	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Guarantee Insurance	2,700	Jul 20, 2024
COMISÓN EUROPEA	LATAM Airlines Group S.A.	1	Letter of Credit	2,598	Mar 29, 2024
UNIAO FEDERAL (FAZENDA NACIONAL)	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Guarantee Insurance	2,457	Nov 16, 2025
17ª VARA CÍVEL DA COMARCA DA CAPITAL DE JOÃO PESSOA/PB	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Guarantee Insurance	2,527	Jun 25, 2028
PROCON - FUNDAÇÃO DE PROTEÇÃO E DEFESA DO CONSUMIDOR	TAM Linhas Aereas S.A.	2	Guarantee Insurance	4,178	Nov 17, 2025
JFK INTERNATIONAL AIR TERMINAL LLC	LATAM Airlines Group S.A.	1	Letter of Credit	2,300	Jan 27, 2024
METROPOLITAN DADE CNTY (MIAMI - DADE AVIATION DEPARTMENT)	LATAM Airlines Group S.A.	6	Letter of Credit	2,462	Mar 13, 2024

Creditor Guarantee	Debtor	Quantity	Type	Value ThUS\$	Release Date
SÉTIMA TURMA DO TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 1ª REGIÃO - PROCEDIMENTO COMUM CÍVEL - DECEA - 0012177-54.2016.4.01.3400	ABSA Aerolíneas Brasileiras S.A.	1	Guarantee Insurance	2,245	May 7, 2025
SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR	LATAM-Airlines Ecuador S.A.	4	Letter of Credit	2,130	May 8, 2024
VARA DE EXECUÇÕES FISCAIS ESTADUAIS DA COMARCA DE SÃO PAULO/SP - EXECUÇÃO FISCAL N.º 1507367-03.2016.8.26.0014	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Guarantee Insurance	2,025	Apr 24, 2025
SOCIEDAD CONCESIONARIA NUEVO PUDAHUEL S.A.	LATAM Airlines Group S.A.	18	Letter of Credit	1,551	Mar 29, 2024
DO TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 1ª REGIÃO - ANULATÓRIA N.º 0007263-25.2008.4.01.3400	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Guarantee Insurance	1,867	May 29, 2025
PROCURADORIA SECCIONAL DA FAZENDA NACIONAL EM CAMPINAS	ABSA Aerolíneas Brasileiras S.A.	1	Guarantee Insurance	1,931	Nov 30, 2025
FIANÇA TAM LINHAS AÉREAS X JUIZ FEDERAL DE UMA DAS VARAS DA SEÇÃO JUDICIÁRIA DE BRASÍLIA/	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Guarantee Insurance	1,810	Dec 31, 2099
LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.	LATAM Airlines Group S.A.	32	Letter of Credit	1,628	Dec 31, 2023
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Guarantee Insurance	964	Dec 31, 2099
UNIDAD ADMINISTRATIVA BOGOTÁ	LATAM Airlines Group S.A.	4	Letter of Credit	1,432	Apr 17, 2024
PÚBLICA ESTADUAL DA COMARCA DA CAPITAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Guarantee Insurance	1,435	Dec 31, 2099
JFK INTERNATIONAL AIR TERMINAL LLC	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Guarantee Insurance	1,300	Jan 25, 2024
MUNICIPIO DO RIO DE JANEIRO	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Guarantee Insurance	1,239	Dec 31, 2099
AENA AEROPUERTOS S.A	LATAM Airlines Group S.A.	2	Letter of Credit	2,370	Nov 15, 2024
CITY OF LOS ANGELES, DEPARTMENT OF AIRPORTS	LATAM Airlines Group S.A.	5	Letter of Credit	1,074	Jan 2, 2024
FUNDAÇÃO DE PROTEÇÃO E DEFESA DO CONSUMIDOR DO ESTADO DE SÃO PAULO	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Guarantee Insurance	1,152	Dec 31, 2099
PARQUE DE MAETERIAL AERONAUTICO DO GALEAO - PAMA GL	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Guarantee Insurance	1,053	Jun 18, 2024
				<u>497,285</u>	

Letters of credit related to right-of-use assets are included in Note 16 Property, plant and equipment letter (d) Additional information Property, plant and equipment, in numeral (i) Property, plant and equipment delivered as collateral.

## NOTE 32 - TRANSACTIONS WITH RELATED PARTIES

(a) Details of transactions with related parties as follows:

Tax No.	Related party	Nature of relationship with related parties	Country of origin	Nature of related parties transactions	Currency	For the year ended At December 31,	
						2023	2022
						ThUS\$	ThUS\$
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA.	Related director	Chile	Tickets sales	CLP	124	87
81.062.300-4	Costa Verde Aeronautica S.A.	Common shareholder	Chile	Loans received (*)	US\$	—	(231,714)
				Interest received (*)	US\$	—	(21,329)
				Capital contribution	US\$	—	170,962
87.752.000-5	Granja Marina Tornagaleones S.A.	Common shareholder	Chile	Services provided	CLP	—	36
96.989.370-3	Rio Dulce S.A. (**)	Related director	Chile	Tickets sales	CLP	—	2
Foreign	Inversora Aeronáutica Argentina S.A.	Related director	Argentina	Real estate leases received	ARS	(59)	(63)
				Expense recovery	ARS	3	—
Foreign	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.	Common shareholder	Brazil	Services provided of passenger transport	BRL	—	4
Foreign	Qatar Airways	Indirect shareholder	Qatar	Interlineal received	US\$	(22,107)	(23,110)
				Interlineal provided service	US\$	31,020	37,855
				Services received of handling	US\$	(252)	—
				Services provided of handling	US\$	—	692
				Services received miles	US\$	(4,657)	(4,974)
				Services provided miles	US\$	1,683	894
				Services provided / received others	US\$	1,424	(1,238)
Foreign	Delta Air Lines, Inc.	Shareholder	U.S.A	Interlineal received service	US\$	(144,239)	(111,706)
				Interlineal provided service	US\$	127,145	102,580
				Services received miles	US\$	(11,069)	(3,992)
				Services provided miles	US\$	7,328	2,410
				Loans received (*)	US\$	—	(233,026)
				Interest received (*)	US\$	—	(10,374)
				Capital contribution	US\$	—	163,979
				Services provided of handling	US\$	(3,657)	(4,340)
				Engine sale	US\$	—	19,405
				Joint venture	US\$	(10,000)	—
				Real estates leases provided	US\$	86	—
				Services provided / received others	US\$	982	(311)
Foreign	QA Investments Ltd	Common shareholder	U.K.	Loans received (*)	US\$	—	(240,440)
				Interest received (*)	US\$	—	(26,153)
				Capital contribution	US\$	—	163,979
Foreign	QA Investments 2 Ltd	Common shareholder	U.K.	Loans received (*)	US\$	—	(7,414)
				Interest received (*)	US\$	—	(15,780)
Foreign	Lozuy S.A.	Common shareholder	Uruguay	Loans received (*)	US\$	—	(57,928)
				Interest received (*)	US\$	—	(5,332)

(\*) Operations corresponding to DIP loans tranche C.

The balances corresponding to Accounts receivable and accounts payable to related entities are disclosed in Note 9.

Transactions between related parties have been carried out under market conditions and duly informed.

(\*\*) Related companies until November 2022

(b) Compensation of key management

The Company has defined for these purposes that key management personnel are the executives who define the Company's policies and macro guidelines and who directly affect the results of the business, considering the levels of Vice-Presidents, Chief Executives and Senior Directors.

	For the year ended at December 31,	
	2023	2022
	ThUS\$	ThUS\$
Remuneration	12,815	10,651
Board compensation	1,429	1,109
Non-monetary benefits	606	565
Short-term benefits	13,604	11,814
Termination benefits (*)	59	1,157
Total	28,513	25,296

In accordance with current legislation, the Ordinary Shareholders' Meeting held on April 20, 2023, determined the amount of the annual remuneration for the Board for the period from that date until the next Ordinary Shareholders' Meeting scheduled to take place within the first quarter of 2024. In this context, in addition to the base remuneration, an additional remuneration was approved for each Board member, with an incremental amount based on the following criteria:

(a) During the first year following their appointment, until November 15, 2023, provided that the Director serves continuously in their position, each Director will be entitled to receive an additional amount to the base remuneration, equivalent to 9,226,234 units of remuneration or "URAs."

(b) For the second year following their appointment, covering the period from the end of the first anniversary since their designation until November 15, 2024, under the same condition mentioned previously and approved by the Ordinary Shareholders' Meeting in the first quarter of 2024, each Director will be entitled to receive another additional amount equivalent to 9,226,234 URAs.

(c) Likewise, each Director who becomes part of the Board Committee will also receive, as additional compensation, a variable amount equivalent to an additional one-third (1/3) calculated on the incremental remuneration that the respective Committee member is entitled to as a Director, in accordance with the resolution of the Ordinary Shareholders' Meeting.

For payment purposes, the value of each URA will be considered as referentially equivalent to the price of a company's share. Consequently, URAs will be paid at the weighted average price of stock market transactions of the company's shares during the 10 business days preceding the effective date ("Weighted Average Price"). For the calculation of the Weighted Average Price, transactions on national stock exchanges, as well as those on foreign exchanges recognized at the national level where LATAM's American Depositary Shares may eventually be listed again, will be taken into account.

The amounts paid during the 2023 fiscal year for this concept, in accordance with the above, are:

	Paid during the year 2023 <u>ThUS\$</u>
URAs Directors	481
URAs Board Committee	53
Total	<u>534</u>

#### NOTE 33 - SHARE-BASED PAYMENTS

##### (a) LP3 compensation plans (2020-2023)

The Company implemented a program for a group of executives, which existed until March 2023, with a demand period between October 2020 and March 2023, where the collection percentage was annual and cumulative. The methodology is an estimate of the number of units, where a goal of the value of the action is set.

The benefit is vested if the target of the share price defined in each year is met. In case the benefit accumulates up to the last year the total benefit is doubled (in case the share price is achieved).

This Compensation Plan was finally not executed because the share price required for its collection is below the initial target.

##### (b) CIP (Corporate Incentive Plan)

As indicated in Note 22, in the context of the exit from Chapter 11 Proceedings, the Company implemented a talent retention program for the Company's employees, which is divided into three categories. The first one (i.e., Non-Executive Employees) simply contemplates guaranteed payments in cash to the respective employees on certain dates depending on the country where the employee is hired. On the other hand, the remaining two categories (i.e., Non-GEM Executives and GEM Executives) contemplated the granting of synthetic units of remuneration (the "Units") that, by reference, are considered as equivalent to the price of one share of LATAM Airlines Group S.A. and consequently, in case they become effective, grant the worker the right to receive the payment in cash that results from multiplying the number of Units that are pay for the value per share of LATAM Airlines Group S.A. that must be considered in accordance with the CIP.

Below are more details of these two categories.

##### Non-GEM Executives

The first subprogram applies to senior executives not part of the GEM (Global Executive Meeting - Senior Managers, Managers, Deputy Managers). In this context, this program contemplates two different bonuses: (1) a retention bonus, consisting of the amount in money resulting from Units that are assigned to the respective employee and these Units being paid 20% on month 15 and 80% at month 24, in each case, counted from Exit date from the Chapter 11 Procedure (i.e., November 3, 2022) (the "Exit Date"). This is consequently, a guaranteed payment for these employees; and (2) a bonus associated to the performance defined on based on the compliance of certain financial indicators of LATAM Airlines Group S.A. and its subsidiaries, which is reflected in Note 19(b), becoming effective 20% at month 15 and 80% at month 24, in each case, from the Exit Date. Consequently, this is a temporary payment that is only made if these indicators are met.

##### GEM Executives

Applies to senior executives of the Company who are part of the GEM (CEO and employees whose job description is "vice presidents" or "directors"). Employees that participating in this program are eligible to receive cash payments for Units. These Units are as follows:

1. "RSUs" (Retention Shares Units): That is, Units associated with the employee's permanence in the Company, and consequently, are associated with the passage of time. In its totality, the CIP contemplates up to 3,107,603,293 RSUs which are made effective by partialities in the terms indicated below.

As a general rule, RSUs will be eligible to become effective at the rate of one third on each of the following dates: month 24, month 36 and month 42, in each case, counted from the Exit Date. The mentioned above, subject to the occurrence of a trigger event related to the volume of transactions of securities issued by LATAM Airlines Group S.A. in the terms contemplated in the CIP (hereinafter, a "VTE" – Volume Triggering Event). The number of RSUs actually paid will be determined based on the net resources accumulated as a result of a VTE on the respective determination date (hereinafter, this adjustment will be referred to as the "Pro Rata Factor").

Notwithstanding the mentioned above, the CIP also contemplates a "Minimum Guaranteed Vesting" according to which, the percentage of RSUs indicated below will be effective on each date indicated, even if a VTE has not occurred. The foregoing, net of the RSUs that may eventually have become effective previously.

Minimum Guaranteed Vesting of RSUs	Percentage of Units that become effective
Month 30 from Exit Date	20%
Month 42 from Exit Date	30%
Month 60 from Exit Date	50%

2. "PSUs" (Performance Shares Units): That is, Units associated with both the employee's permanence in the Company and the performance of LATAM Airlines Group S.A. measured according to the share price. Consequently, like RSUs, these Units are associated with the passage of time. However, PSUs also consider the market value of the share of LATAM Airlines Group S.A. considering a liquid market. However, as long as there is no such liquid market, the share price will be determined on the basis of representative transactions. In its totality, the CIP contemplates up to 4,251,780,158 PSUs which are made effective by partialities in the terms indicated below.

As a general rule, PSUs will be eligible to become effective at the rate of one third on each of the following dates: month 24, month 36 and month 42, in each case, counted from the Exit Date. The foregoing, subject to (i) a VTE having occurred; and (ii) that the quotient (hereinafter, the "Net Price/ERO (Equity Rights offering) Quotient") between the net price of sales originating in a VTE, divided by the price of share at which the shares issued were placed under the capital increase agreed at the extraordinary shareholders' meeting of LATAM Airlines Group S.A. dated July 5, 2022 (that is, US\$ 0.01083865799), is greater than 150%. The number of PSUs that actually becomes effective will be determined according to the Factor Pro Rata and the Quotient Net Price/ERO Price).

From the above it flows that the PSUs constitute an eventual and not guaranteed payment.

In addition, some of the GEM Executives will also be entitled to receive a fixed and guaranteed payment in cash ("MPP" – Management Protection Plan) on certain dates under the Plan, at the rate of 33% in the month 18, 34% in the month 24 and 33% in the 30th month, all from the Exit Date. On the other hand, those employees who are eligible for this MPP will also be eligible for a limited number of additional RSUs ("MPP Based RSUs"). In its totality, the CIP includes 1,438,926,658 MPP based RSUs. As a general rule, MPP Based RSUs

will be eligible to become effective on the same terms and conditions as RSUs; however, that they will be eligible to become effective at a rate of one third on each of the following dates: month 18, month 24 and month 30, in each case, from the Exit Date. The valuation of these Units will be equivalent to the value of the Company's share less the ERO Price at the time they become effective.

In all cases, the respective employees must have remained as such in the Company at the corresponding accrual date to qualify for these benefits.

Given the characteristics of this program, it has been recorded in accordance with the provisions of IFRS 2 "Share-based payments" and has been considered as a "cash settlement award" and, therefore, recorded at fair value as a liability that is part of the items Trade and other accounts payables and Provisions for employee benefits, non-current, which is updated at the closing date of each financial statement with effect on profit or loss for the period and classified in the line "Administrative expenses" of the interim Consolidated Statement of Income by function.

The fair value has been determined on the basis of the current share price and the best estimate of the future value of the Company's share, multiplied by the number of underlying units granted. This estimate was made based on the Company's Business Plan and its main indicators such as EBITDAR, adjusted net debt.

The movement of units as of December 31, 2023, is as follows:

	Opening balance as of 01.01.2023	Granted during the period	Vested	Exercised during the period	Forfeited during the period	Closing balance as of 12.31.2023
RSU - Retention	—	3,107,603,293	—	—	(121,146,360)	2,986,456,933
PSU - Performance	—	4,251,780,158	—	—	(242,192,091)	4,009,588,067
MPPBASEDRSU - Protection	—	1,438,926,658	—	—	(192,047,245)	1,246,879,413
<b>Total</b>	<b>—</b>	<b>8,798,310,109</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>(555,385,696)</b>	<b>8,242,924,413</b>

#### NOTE 34 - STATEMENT OF CASH FLOWS

(a) The Company has carried out the following transactions with non-monetary impact:

a.1) Proceeds from the issuance of shares as of December 31, 2022:

Detail	ThUS\$
Issuance of shares	800,000
Issuance costs	(80,000)
DIP Junior offset	(170,962)
<b>Total cash flow</b>	<b>549,038</b>

From the total capital increase for ThUS\$ 800,000, ThUS\$ 549,038 were cash Inflows presented in Financing Activities. ThUS\$ 170,962 were offset against a portion of the Junior DIP maintained with the shareholder Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA. Additionally, there were ThUS\$ 80,000 deducted related to equity issuance cost, that are presented within Other sundry reserves of equity.

a.2.) Amount from the issuance of other equity instruments as of December 31, 2022 :

Detail	Convertible Notes H	Convertible Notes I	Total
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Fair Value (see note 24)	1,372,837	4,097,788	5,470,625
Use for settlement of claim	—	(828,581)	(828,581)
Issuance costs	(24,812)	(705,467)	(730,279)
DIP Junior offset	(327,957)	(381,018)	(708,975)
<b>Cash inflow</b>	<b>1,020,068</b>	<b>2,182,722</b>	<b>3,202,790</b>

The payment of DIP Junior offset is related to payment of the Junior Dip through the issues of the Convertible Notes subscribed for the shareholders Delta Air Lines, Inc and QA Investment Ltd. for ThUS\$ 327,957 and of the other creditor for ThUS\$ 381,018.

a.3.) As a result of the exit from Chapter 11, in relation to trade accounts payable and other accounts payable, the conversion into shares for Notes G and I was carried out, for a total of ThUS\$3,610,470 and a decrease in said item with effect in result which is included in Earning (Loss) from restructuring activities for ThUS\$2,550,306 (see note 26d) and with effect in results in financial income for ThUS\$420,436 (see note 26e).

a.4.) As a result of the exit from Chapter 11, the Other financial liabilities item decreased its balance by ThUS\$2,673,256, which is detailed in letter, d). The break down of this decrease corresponds mainly to ThUS\$491,326 (see note 26e), ThUS\$354,249 (decrease with effect in Property, plant and equipment, mainly related to the effect of rate change), ThUS\$381,018 related to the compensation of the debt with the effect of increasing Capital, ThUS\$1,443,066 associated with the conversion of debt into shares and other minor effects of ThUS\$3,596.

a.5.) The Company has also carried out non-monetary transactions related to Right of use assets, Lease liabilities and Financial leases.

## (b) Other inflows (outflows) of cash:

	For the year ended At December 31,	
	2023	2022
	ThUS\$	ThUS\$
Restricted Advances	20,572	(26,918)
Bank commissions, taxes paid and other	(2,173)	(5,441)
Taxes on financial transactions	(6,803)	(2,134)
Guarantees	4,406	(47,384)
Payment for hedging instruments	30,413	35,857
Court deposits	(16,349)	(20,661)
Derivative margin guarantees	(2,559)	(40,207)
Payment for derivatives premiums	(47,853)	(23,372)
Total Other inflows (outflows) Operation activities	<u>(20,346)</u>	<u>(130,260)</u>
Guarantee deposit received from the sale of aircraft	48,258	6,300
Insurance recovery	11,000	—
Total Other inflows (outflows) Investment activities	<u>59,258</u>	<u>6,300</u>
Interest rate derivatives	15,934	—
Funds delivered as restricted advances	—	(313,090)
Payments of claims associated with the debt	—	(21,924)
Debt Issuance Cost - Stamp Tax	—	(33,259)
Taxes on financial transactions	(4,529)	—
Debt-related legal advice	—	(87,993)
RCF guarantee placement	—	(7,500)
Total Other inflows (outflows) Financing activities	<u>11,405</u>	<u>(463,766)</u>

## (c) Dividends:

As of December 31, 2023 and 2022, there were no disbursements associated with this concept.

## (d) Reconciliation of liabilities arising from financing activities:

Obligations with financial institutions	As of December 31, 2022	Cash flows			Non cash-Flow Movements			As of December 31, 2023
		Obtainment Capital (*)	Payment		Interest accrued and others	Reclassifications (***)		
			Capital (**)	Interests				
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Bank loans	1,385,995	—	(81,952)	(153,791)	189,272	(310,090)	1,029,434	
Guaranteed obligations	325,061	—	(19,726)	(20,309)	20,686	(1,790)	303,922	
Other guaranteed obligations	474,304	—	(56,519)	(42,283)	43,037	11,811	430,350	
Obligation with the public	1,289,799	—	—	(155,655)	168,694	—	1,302,838	
Financial leases	1,088,239	—	(183,374)	(48,272)	58,076	(13,123)	901,546	
Other loans	2,028	—	(434)	—	(70)	(1,420)	104	
Lease liability	2,216,454	—	(225,358)	(173,924)	1,150,822	—	2,967,994	
Total Obligations with financial institutions	<u>6,781,880</u>	<u>—</u>	<u>(567,363)</u>	<u>(594,234)</u>	<u>1,630,517</u>	<u>(314,612)</u>	<u>6,936,188</u>	

Obligations with financial institutions	As of December 31, 2021	Cash flows			Non cash-Flow Movements				As of December 31, 2022
		Obtainment Capital (*)	Payment		Legal advices related to debt	Extinguishment of debt under Chapter 11	Interest accrued and others	Reclassifications	
			Capital (**)	Interests					
	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$
Loans to exporters	159,161	—	—	—	—	(161,975)	2,814	—	—
Bank loans	521,838	982,425	(36,466)	(10,420)	—	(196,619)	128,077	(2,840)	1,385,995
Guaranteed obligations	510,535	—	(18,136)	(13,253)	(25)	—	13,882	(167,942)	325,061
Other guaranteed obligations	2,725,422	3,658,690	(5,408,540)	(391,639)	(91,247)	(381,018)	339,475	23,161	474,304
Obligation with the public	2,253,198	1,109,750	(1,501,739)	(17,499)	—	(843,950)	148,703	141,336	1,289,799
Financial leases	1,189,182	—	(270,734)	(34,201)	—	(37,630)	37,211	204,411	1,088,239
Other loans	76,508	1,467,035	(1,523,798)	(5,628)	3,281	(56,176)	40,806	—	2,028
Lease liability	2,960,638	—	(131,917)	(49,076)	(2)	(995,888)	492,592	(59,893)	2,216,454
Total Obligations with financial institutions	<u>10,396,482</u>	<u>7,217,900</u>	<u>(8,891,330)</u>	<u>(521,716)</u>	<u>(87,993)</u>	<u>(2,673,256)</u>	<u>1,203,560</u>	<u>138,233</u>	<u>6,781,880</u>

(\*) During the year 2023, the Company did not obtain financing. During the year 2022, the Company obtained ThUS\$ 2,361,875 amounts from long-term loans and ThUS\$ 4,856,025 amounts from short-term loans, totaling ThUS\$ 7,217,900.

(\*\*) As of December 31, 2023, loan repayments ThUS\$ 342,005 and payments of lease liabilities ThUS\$ 225,358, disclosed in flows from financing activities and as of December 31, 2022, loan repayments ThUS\$ 8,759,413 and liability payments for leases ThUS\$ 131,917 disclosed in flows from financing activities.

(\*\*\*) As a result of the exit from Chapter 11, Bank Loans decreased mainly by ThUS\$ 297,161, related to the cancellation of the claim of TAM Linhas Aéreas S.A., which was pending resolution upon exit from the Chapter 11 process and which was compensated during 2023 with a fund delivered to an agent as restricted advances made in November 2022.

Below are the details obtained (payments) of flows related to financing:

Flow of	For the years ended December 31					
	2023			2022		
	Capital raising	Payments		Capital raising	Payments	
ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	ThUS\$	
Aircraft financing	—	(251,388)	(76,497)	—	(331,292)	(52,088)
Lease liability	—	(225,358)	(173,924)	—	(131,917)	(49,076)
Non-aircraft financing	—	(90,617)	(343,813)	7,217,900	(8,428,121)	(420,553)
Total obligations with Financial institutions	—	(567,363)	(594,234)	7,217,900	(8,891,330)	(521,717)

(e) Advances of aircraft

Corresponds to the cash flows associated with aircraft purchases, which are included in the statement of consolidated cash flows, within Purchases of property, plant and equipment.

	For the year ended At December 31,	
	2023	2022
	ThUS\$	ThUS\$
Increases (payments)	(142,782)	(23,118)
Recoveries	215,362	3,037
Total cash flows	72,580	(20,081)

(f) Additions of property, plant and equipment and Intangibles

	For the year ended At December 31,	
	2023	2022
	ThUS\$	ThUS\$
Net cash flows from		
Purchases of property, plant and equipment	795,787	780,538
Additions associated with maintenance	337,126	486,231
Other additions	458,661	294,307
Purchases of intangible assets	68,052	50,116
Other additions	68,052	50,116

(g) The net effect of the application of hyperinflation in the consolidated cash flow statement corresponds to:

	For the year ended At December 31,	
	2023	2022
	ThUS\$	ThUS\$
Net cash flows from (used in) operating activities	(47,569)	(36,701)
Net cash flows from (used in) investment activities	3,661	(146)
Net cash flows from (used in) financing activities	—	7,703
Effects of variation in the exchange rate on cash and cash equivalents	43,908	29,144
Net increase (decrease) in cash and cash equivalents	—	—

(h) Payments of leased maintenance

Payments to suppliers for the supply of goods and services include the value paid associated with leased maintenance capitalizations for ThUS\$294,549 (ThUS\$149,142 as of December 31, 2022).

(i) Payments of loans to related entities as December 31, 2022:

	ThUS\$
Delta Air Lines, Inc.	(78,947)
Qatar Airways	(78,947)
Costa Verde Aeronautica S.A.	(257,533)
Lozuy S.A.	(107,122)
QA Investments Ltd	(242,967)
QA Investments 2 Ltd	(242,967)
Payments of loans to related entities	(1,008,483)

NOTE 35 - THE ENVIRONMENT

LATAM Airlines Group S.A is compromised with sustainable development, seeking to generate social, economic, and environmental value for the countries where it operates and for all its stakeholders. The company manages socio-environmental matters at a corporate level, centralized in the Corporate Affairs and Sustainability Department. The company is committed to monitoring and mitigating its impacts on the environment in all its ground and air operations, being a key element in the solution, and searching for alternatives to the challenges of the company and its environment.

The main functions of Corporate Affairs and Sustainability Department in environmental matters in conjunction with the various areas of the company include ensuring that environmental legal compliance would be maintained in all the countries, implementing and maintaining corporate environmental management, the efficient use of non-renewable resources such as aircraft fuel, the responsible disposal of its wastes, and the development of programs and actions that allow it to reduce its greenhouse gas emissions, seeking to generate environmental social and economic benefits for the company and the countries where it operates.

LATAM's sustainability strategy that was launched in 2021 is based on 4 pillars: Environmental Management System, Climate Change Management, Circular Economy and Shared Value. With these pillars, the company seeks to generate social, environmental and economic value for society and the company, anticipating the risks inherent in the sustainability challenges which is viewed by the current and future scenarios.

The aspects addressed in each pillar within the strategy are presented below:

#### Environmental Management System

The company is working to standardize its environmental management system at a cross-cutting level and under this structure, certified its operation in accordance with stage II of the IATA Environmental Assessment Program (IEnvA), which is designed to evaluate and improve the environmental management of airlines, due to not only being based on the ISO 14001 standard, also involves the best practices of the industry.

#### Climate Change Management

To manage its carbon footprint and contribute to the protection of strategic ecosystems in the region, LATAM aspires to offset and reduce the equivalent of 50% of domestic emissions by 2030 and seeks to be carbon-neutral by 2050, in accordance with this it has focused its strategy in:

1. Efficient operation: with the implementation of LATAM Fuel Efficiency, a corporate program for the efficient use of fuel that considers initiatives within the company that has an impact on fuel consumption.
2. Sustainable Alternative Fuels (SAF): Due to the importance of Sustainable Aviation Fuel (SAF) to reduce the emissions in the long term, LATAM is developing a work plan focused on Brazil and Colombia; which has recognized and long-standing experience in biofuels; and Chile, a country with a high developmental potential in green hydrogen.
3. Offsetting: LATAM has assumed a total commitment to the environment and has established different alliances that will allow it not only to acquire carbon credits for its offsetting needs but also to contribute to the conservation of strategic ecosystems in the region. During the first half of 2023, LATAM launched its offsetting program for passengers “1+1 Offset to Conserve”, where passengers are invited to contribute to the conservation of iconic ecosystems through offsetting their flight’s footprint and for every ton compensated by its clients, LATAM duplicates the impact by compensating the same amount.

#### Circular Economy

LATAM seeks to remove single-use plastics as part of its ambition of striving to be a zero-waste group to landfill by 2027. To achieve these goals, it has reviewed the materials used in its process and its waste management to promote the circular economy within its processes, acting from materials. During 2023 LATAM was recognized by IATA, as the winner of the 'Air Cargo Innovation Award' for its projects to reduce plastic in domestic and international cargo operations in Chile & Brazil.

#### Shared Value

In shared value, the Solidarity Plane program stands out, it was established in 2011 and through which LATAM provides its network, connections, and capacity for passenger and freight transit to South American society at no cost in three areas of action: supports health needs, conservation of natural resources, and assistance in the event of natural disasters.

Within the framework of the implementation of the strategy, during 2023, the company worked on the following initiatives:

- Implementation of the environmental management system in accordance with the IATA Environmental Assessment Program IenvA, stage 2.
- Supporting conservation projects and offsetting
- Measurement and management of the corporate carbon footprint.

- Offsetting of 50% of domestic air emissions in Colombia.
- Verification of the company's emissions in accordance with EU-ETS, UK-ETS and CORSIA schemes.
- Structuring of a waste management system to advance in the fulfillment of its circular economy goals.
- Implementing processes for the elimination of single-use plastic in the operation and waste reduction to landfill
- Strengthening of the Solidarity Plane program.

The group was part of the Dow Jones Sustainability Index for six consecutive years, being classified as one of the most sustainable in the world. Today, LATAM continues to use the analysis as benchmarking and as a guide to implementing improvements in its processes. In 2023, according to the S&P Corporate Sustainability Assessment (CSA), LATAM was recognized as the most sustainable airline in the region, according to this assessment.

#### NOTE 36 - EVENTS SUBSEQUENT TO THE DATE OF THE FINANCIAL STATEMENTS

On February 7, 2024, the Brazilian Federal Revenue Service Brazilian issued a tax assessment against TAM Linhas Aéreas on the amount of ThUS\$ 52,281 (ThR\$ 253,565) related to certain tax credits on about “PIS COFINS” (Federal Social Contributions Levied on Gross Revenue) during the period of 2019/2020. The Company will be filing an administrative response disputing the total amount of the tax assessment.

After December 31, 2023 and up to the date of issuance of these financial statements, there is no knowledge of other events of a financial or other nature that significantly affect the balances or their interpretation.

The consolidated financial statements of LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries as of December 31, 2023, have been approved in the Extraordinary Session of the Board of Directors on February 22, 2024.

# Afiliadas e coligadas

## NCG 461: 6.5.1 FILIAIS E COLIGADAS

Durante o último exercício, a LATAM manteve relações comerciais com suas subsidiárias em relação à frota e prestação de serviços, as quais se espera que continuem durante o ano de 2024.

Os atos e contratos celebrados entre a LATAM e suas subsidiárias, bem como os resultados obtidos, estão detalhados nas Demonstrações Financeiras, nos quais se destacam:

**Technical Training LATAM S.A.:** durante este exercício, a Technical Training LATAM S.A. prestou serviços de treinamento técnico para a LATAM e suas subsidiárias. Lan Cargo S.A. e subsidiárias: Lan Cargo S.A. e suas subsidiárias prestaram serviços à LATAM relacionados a arrendamento de aeronaves, transporte de carga, locação de tripulação e outros contratos de prestação de serviços. Por sua vez, a LATAM prestou serviços à Lan Cargo S.A. e suas subsidiárias relativos a arrendamento de aeronaves, aluguel de bens móveis e outros serviços.

**Inversiones Lan S.A.:** a LATAM e a Inversiones Lan S.A. celebraram contratos de locação de imóveis.

**Lan Pax Group e subsidiárias:** a Lan Pax Group S.A. e suas subsidiárias prestaram serviços à LATAM relacionados a arrendamento de aeronaves, manutenção e outros serviços. Por sua vez, a LATAM prestou serviços ao Lan Pax Group S.A. e suas subsidiárias relativos a arrendamento de aeronaves, manutenção, distribuição e outros serviços.

**LATAM Airlines Peru S.A.:** a LATAM Airlines Peru S.A. prestou serviços à LATAM relacionados à manutenção em linha e handling de passageiros no Peru. Por sua vez, a LATAM prestou serviços à LATAM Airlines Peru S.A. relativos a arrendamento de aeronaves, manutenção de aeronaves e outros.

**TAM S.A. e subsidiárias:** a TAM S.A. e suas subsidiárias celebraram contratos com a LATAM relacionados ao arrendamento de aeronaves e motores, e outros contratos de prestação.

**LATAM Travel S.R.L.:** a LATAM Travel S.R.L. prestou serviços de operador turístico à LATAM.

## LATAM AIRLINES GROUP S.A.

**Nome:** LATAM Airlines Group S.A

**RUT:** 89.862.200-2

**Constituição:** Constitui-se como sociedade de responsabilidade limitada sob a razão social "Línea Aérea Nacional-Chile Limitada", por escritura pública datada de 30 de dezembro de 1983, outorgada no Cartório Eduardo Avello Arellano, tendo sido inscrito um extrato dela no Registro de Comércio de Santiago, às folhas 20.341, número 11.248 do ano de 1983, e publicado no Diário Oficial de 31 de dezembro de 1983.

Por escritura pública datada de 20 de agosto de 1985, outorgada no Cartório de Santiago de Miguel Garay Figueroa, a sociedade transforma-se em uma sociedade anônima, sob o nome de Línea Aérea Nacional Chile S.A., que, por disposição expressa da Lei número 18.400, possui a qualidade de continuadora legal da empresa pública do Estado criada em 1929 sob o nome de Línea Aérea Nacional de Chile, no que se refere às concessões aeronáuticas e de radiocomunicações, direitos de tráfego e outras concessões administrativas.

Posteriormente, por escritura pública de 24 de novembro de 1986, outorgada no Cartório de Santiago de Mario Baros González, a sociedade modifica sua razão social para "Línea Aérea Nacional-Chile S.A."

Em seguida, por escritura pública de 15 de maio de 1998, outorgada no Cartório de Santiago de Eduardo Pinto Peralta, a razão social da sociedade é modificada para "Lan Chile S.A."

A Assembleia Extraordinária de Acionistas da LAN Chile S.A. de 23 de julho de 2004 deliberou alterar o nome da empresa para "LAN Airlines S.A." A ata da Assembleia Extraordinária de Acionistas foi reduzida a escritura pública em 28 de julho de 2004, no Cartório de Santiago de Iván Torrealba Acevedo. Um extrato da escritura foi inscrito no Registro de Comércio de Santiago, às folhas 25.128, número 18.764 do ano de 2004, e publicado no Diário Oficial de 21 de agosto de 2004. A data efetiva da alteração da razão social foi 8 de setembro de 2004.

A Assembleia Extraordinária de Acionistas da LAN Airlines S.A. de 21 de dezembro de 2011 deliberou alterar o nome da companhia para "LATAM Airlines Group S.A." Um extrato da escritura que reduziu a ata dessa Assembleia foi inscrito no

Registro de Comércio do Conservador de Bens Raízes, às folhas 4.238, número 2.921 do ano de 2012, e publicado no Diário Oficial de 14 de janeiro de 2012. A data efetiva da mudança de nome foi em 22 de junho de 2012.

A LATAM Airlines Group S.A. é regida pelas normas aplicáveis às sociedades anônimas abertas e está registrada para esse fim sob o número 0306, de 22 de janeiro de 1987, no Registro de Valores da Superintendência de Valores Mobiliários.

**Endereço do registro:** Camino Renca Lampa 9978, comuna de Pudahuel. Santiago, Chile.

*Nota: As demonstrações financeiras das subsidiárias são apresentadas neste relatório de forma resumida. Os dados completos estão disponíveis ao público nos escritórios da LATAM e na Superintendência de Valores e Seguros (SVS).*

## TAM S.A. E FILIAIS

**Nome:** TAM S.A.

**Constituição:** Sociedade Anônima constituída no Brasil em 1997.

**Objeto:** Participar como acionista em outras sociedades, especialmente em empresas que explorem serviços de transporte aéreo regular nacional e internacional e outras atividades correlatas, relacionadas ou complementares ao transporte aéreo regular.

**Endereço do registro:** Rua Ática, 673, 6º andar, sala 61, Jardim Brasil. São Paulo, Brasil.

**Capital subscrito e integralizado:** MUSD 4.861.640

**Resultado do exercício: MUSD 740.472 Participação em 2023:** 100%

**Variação ano a ano (a/a):** 0,0%

**% dos ativos da matriz:** 8,25766%

**Presidente do Conselho de Administração:** Jerome Paul Jacques Cadier

**Diretores:** Jerome Paul Jacques Cadier (Presidente do Conselho de Administração e Diretor sem designação específica); Felipe Ignacio Pumarino Mendoza (Diretor Financeiro) e Jefferson Cestari (Diretor sem designação específica).

## EMPRESAS SUBSIDIÁRIAS DA TAM S.A.

### TAM Linhas Aéreas S.A. e subsidiárias

**Nome:** TAM Linhas Aéreas S.A.

**Constituição:** Sociedade Anônima constituída no Brasil em 1988.

**Objeto:**

**a.** Exploração de serviços de transporte aéreo regular de passageiros, carga ou bagagem, conforme a legislação em vigor.

**b.** Exploração de atividades complementares de serviços de transporte aéreo para transporte de passageiros, carga e bagagem.

**c.** Prestação de serviços de manutenção, reparação de aeronaves próprias ou de terceiros, motores, peças e componentes.

**d.** Prestação de serviços de hangar para aeronaves.

**e.** Prestação de serviços de atendimento de pátio e pista, fornecimento de colaboradores de limpeza a bordo das aeronaves.

**f.** Prestação de serviços de engenharia, assistência técnica e outras atividades relacionadas à indústria aeronáutica.

**g.** Realização de instrução e treinamento relacionados às atividades aeronáuticas.

**h.** Análise e desenvolvimento de programas e sistemas.

**i.** Compra e venda de peças, acessórios e equipamentos aeronáuticos.

**j.** Desenvolvimento e execução de outras atividades correlatas, relacionadas ou complementares ao transporte aéreo, além das expressamente enumeradas acima.

**k.** Importação e exportação de óleo lubrificante acabado.

**l.** Exploração de serviços de correspondentes bancários.

**Endereço do registro:** Rua Ática, 673, 6º andar, sala 62, Jardim Brasil. São Paulo, Brasil.

**Capital subscrito e integralizado:** MUSD 2.228.175

**Participação em 2023:** 100%

**Variação ano a ano (a/a):** 0,0%

**% dos ativos da matriz:** 8,33225%

**Presidente do Conselho de Administração:** Jerome Paul Jacques Cadier

**Diretores:** Jerome Paul Jacques Cadier (Presidente do Conselho de Administração e Diretor sem designação específica); Felipe Ignacio Pumarino Mendoza (Diretor Financeiro); e Jefferson Cestari (Diretor sem designação específica).

### ABSA: Aerolinhas Brasileiras S.A. e subsidiária

**Nome:** Aerolinhas Brasileiras S.A.

**Constituição:** Sociedade Anônima constituída no Brasil em 1995.

**Objeto:**

**a.** Exploração de serviços de transporte aéreo regular de passageiros, carga e serviços postais, domésticos e internacionais, conforme a legislação vigente.

**b.** Exploração de atividades auxiliares de transporte aéreo, tais como atendimento, limpeza e reboque de aeronaves, monitoramento de cargas, despacho operacional de voo, check-in e check-out, e outros serviços previstos na legislação própria.

**c.** Aluguel mercantil e operacional, bem como transporte de aeronaves.

**d.** Exploração de serviços de manutenção e comercialização de partes, peças e equipamentos de aeronaves.

**e.** Desenvolvimento e execução de outras atividades correlatas, relacionadas ou complementares ao transporte aéreo, além das anteriormente expressamente enumeradas.

**Endereço do registro:** Rodovia Santos Dumont, km 66, S/N, S.V.P lado esquerdo, Viracopos. Campinas, Brasil.

**Capital subscrito e integralizado:** MUSD 10.472

**Participação em 2023:** 100%

**Variação ano a ano (a/a):** 0,0%

**% dos ativos da matriz:** -0,26455%

**Presidente do Conselho de Administração:** Jerome Paul Jacques Cadier

**Diretores:** Jerome Paul Jacques Cadier (Presidente do Conselho de Administração e Diretor sem designação específica); Felipe Ignacio Pumarino Mendoza (Diretor Financeiro); e Jefferson Cestari (Diretor sem designação específica).

### Transportes Aéreos del Mercosur S.A

**Constituição:** Sociedade Anônima constituída no Paraguai.

**Objeto:** Possui um objeto social amplo que inclui atividades aeronáuticas, comerciais, turísticas, de serviços, financeiras, representativas e investidoras, com ênfase em atividades aeronáuticas de transporte regular e não regular, interno e internacional de pessoas, bens e/ou correspondência, entre outras, comerciais e de prestação de serviços de manutenção e assistência técnica em todos os tipos de aeronaves, equipamentos, acessórios e materiais para aeronavegabilidade, entre outros.

**Endereço do registro:** Edifício Torre de las Américas, Piso 8, Escritórios A e B - Av. República Argentina e Av. Mcal. López. Assunção, Paraguai.

**Capital subscrito e integralizado:** MUSD 8.445

**Participação em 2023:** 94,98%

**Varição ano a ano (a/a):** 0,0%

**% dos ativos da matriz:** 0,14855%

**Presidente do Conselho de Administração:** Enrique Alcaide Hidalgo

**Diretores:** Enrique Alcaide Hidalgo (Executivo), Esteban Burt Artaza (Titular), Diego Martínez (Titular) e Augusto Sanabria (Titular).

**Administradores:** Enrique Alcaide Hidalgo, Esteban Burt Artaza, Diego Martínez e Luis Galeano.

### Fidelidade Viagens e Turismo S.A.

**Constituição:** Sociedade Anônima constituída no Brasil em 2013.

### Objeto:

**a.** Dedicção às atividades de agências de viagens e turismo, privadas e não privadas, conforme previsto na legislação turística vigente.

**b.** Administração e exploração de atividades turísticas para eventos e lazer.

**Endereço do registro:** Rua Ática, 673, 7º andar, sala 72, Jardim Brasil. São Paulo, Brasil.

**Capital subscrito e integralizado:** MUSD 24.460

**Participação em 2023:** 100%

**Varição ano a ano (a/a):** 0,0%

**% dos ativos da matriz:** 0,06925%

**Presidente do Conselho de Administração:** Jerome Paul Jacques Cadier

**Diretores:** Jerome Paul Jacques Cadier (Presidente do Conselho de Administração e Diretor sem designação específica); Felipe Ignacio Pumarino Mendoza (Diretor Financeiro); e Jefferson Cestari (Diretor sem designação específica).

### Corsair Participações S.A.

**Constituição:** Sociedade Anônima constituída no Brasil em 2011.

### Objeto:

**a.** Participação em outras sociedades civis ou comerciais, na qualidade de acionista ou credor.

**b.** Administração de bens próprios.

**Endereço do registro:** Rua Ática, 673, 7º andar, sala 71, Jardim Brasil. São Paulo, Brasil.

**Capital subscrito e integralizado:** MUSD 40

**Participação em 2023:** 100%

**Varição ano a ano (a/a):** 0,0%

**% dos ativos da matriz:** 0,00085%

**Presidente do Conselho de Administração:** Carlos Eduardo Prado

**Diretores:** Carlos Eduardo Prado (Presidente do Conselho de Administração) e Felipe Ignacio Pumarino Mendoza (Diretor sem designação específica).

### TP Franchising Ltda.

**Constituição:** Sociedade de Responsabilidade Limitada constituída no Brasil em 2004.

Objeto:

**a.** Concessão de franquias.

**b.** Transferência temporária, gratuita ou remunerada, aos seus franqueados, de direitos de uso de marcas, sistemas, conhecimentos, métodos, patentes, tecnologia de atuação e quaisquer outros direitos, interesses ou bens, móveis ou imóveis, tangíveis ou intangíveis, dos quais a Sociedade, seja ou venha a ser titular ou licenciada, relacionados ao desenvolvimento, implantação, operação ou administração das franquias que conceder.

**c.** Desenvolvimento de qualquer atividade necessária para garantir, na medida do possível, a manutenção e o aprimoramento contínuo dos padrões de atuação de sua rede de franquias.

**d.** Desenvolvimento de modelos de implantação, operação e administração da rede de franquias e sua transmissão aos franqueados.

**e.** Distribuição, venda e comercialização de passagens aéreas e produtos relacionados, bem como qualquer negócio relacionado ou acessório à sua finalidade principal, podendo, além disso, participar de outras sociedades como sócia ou acionista, no Brasil ou no Exterior, ou em consórcios, assim como empreender projetos próprios ou associar-se a projetos de terceiros, inclusive para fins de aproveitamento de incentivos fiscais, de acordo com a legislação vigente.

**Endereço do registro:** Rua Ática, 673, 8º andar, sala 81, Jardim Brasil. São Paulo, Brasil.

**Capital subscrito e integralizado:** MUSD 6

**Participação em 2023:** 100%

**Varição ano a ano (a/a):** 0,0%

**% dos ativos da matriz:** 0,00872%

**Administradores:** Jerome Paul Jacques Cadier, Felipe Ignacio Pumarino Mendoza e Jefferson Cestari.

### Prismah Fidelidade Ltda.

**Constituição:** Sociedade de Responsabilidade Limitada constituída no Brasil em 2015.

### Objeto:

**a.** Prestação de diversos serviços relacionados a programas de fidelização / relacionamento com clientes e programas de incentivo para a cadeia de vendas de empresas que incluem, entre outros, gestão de relacionamento com clientes, consultoria técnica e consultoria tecnológica.

**b.** Desenvolvimento de programas de fidelização /relacionamento com clientes e programas de incentivo da cadeia de vendas para empresas, inclusive por meio de programas de pontos ou outras moedas de troca que possam se converter em pontos de programas de fidelização.

**c.** Prestação de serviços de representação e intermediação comercial para venda de produtos no varejo em geral, além da prestação de serviços de intermediação para contratação de produtos de seguros e garantia estendida.

**d.** Participação em outras empresas.

**Endereço do registro:** Rua Ática, 673, 8º andar, sala 83, Jardim Brasil. São Paulo, Brasil.

**Capital subscrito e integralizado:** MUSD 9.343

**Participação em 2023:** 100%

**Variação ano a ano (a/a):** 0,0%

**% dos ativos da matriz:** 0,16790%

**Administradores:** Jerome Paul Jacques Cadier, Felipe Ignacio Pumarino Mendoza e Jefferson Cestari.

**Multiplus Corredora de Seguros Ltda.**

**Constituição:** Sociedade de Responsabilidade Limitada constituída no Brasil em 2016.

**Objeto:** Corretagem de seguros dos ramos elementares, danos, vida (pessoas), capitalização, planos, segurança social, saúde e todos os outros ramos previstos na regulamentação.

**Endereço do registro:** Rua Ática, 673, 8º andar, sala 82, Jardim Brasil. São Paulo, Brasil.

**Capital subscrito e integralizado:** MUSD 1.089

**Participação em 2023:** 100%

**Variação ano a ano:** 0,0%

**% dos ativos da matriz:** 0,00098%

**Administradores:** Jerome Paul Jacques Cadier, Felipe Ignacio Pumarino Mendoza, Jefferson Cestari e Daniele Marques Moreno.

**LAN CARGO S.A. E FILIAIS**

**Nome:** Lan Cargo S.A.

**Constituição:** constituída como sociedade anônima fechada por escritura pública datada de 22 de maio de 1970, outorgada no Cartório de Sergio Rodríguez Garcés, sob a denominação social "Línea Aérea del Cobre S.A.", tendo sido registrado um extrato desta escritura pública na Junta Comercial de Santiago, sob o número 2.420 do ano de 1970, e publicado no Diário Oficial de 22 de julho de 1970.

A Assembleia Extraordinária de Acionistas da Línea Aérea del Cobre S.A., em 19 de dezembro de 1988, decidiu mudar a denominação social da empresa para "LADECO S.A.", que foi reduzida a escritura pública datada de 25 de janeiro de 1989, no Cartório de Santiago de don Aliro Veloso Muñoz. Um extrato da escritura à qual foi reduzida a ata da Assembleia foi registrada na Junta Comercial do Registrador de Imóveis, nas folhas 3.828, de número 1.845 do ano de 1989, e publicado no Diário Oficial de 16 de fevereiro de 1989.

A Assembleia Extraordinária de Acionistas da sociedade decidiu a fusão por incorporação da LADECO S.A. com a Fast Air Carrier S.A., sendo esta última a incorporada. A ata desta Assembleia de Acionistas foi reduzida a escritura pública datada de 20 de novembro de 1998, no Cartório de Santiago de don Eduardo Pinto Peralta, cujo extrato foi registrado no Registro de Comércio de Santiago, sob o número 24.117, e publicado no Diário Oficial de 3 de dezembro de 1998.

A Assembleia Extraordinária de Acionistas da LADECO S.A., em 22 de outubro de 2001, decidiu modificar a denominação social para "LAN Chile Cargo S.A.". A Ata da Assembleia Extraordinária de Acionistas foi reduzida a escritura pública com a mesma data, no Cartório de Santiago de don Cosme Gomila Gatica. Um extrato desta escritura foi registrado na Junta Comercial do Registrador de Imóveis de Santiago, sob o número 22.624 do ano de 2001, e publicado no Diário Oficial de 5 de novembro de 2001. A mudança de nome teve vigência a partir de 10 de dezembro de 2001.

Posteriormente, a Assembleia Extraordinária de Acionistas, em 17 de agosto de 2004, decidiu modificar a denominação social da LAN Chile Cargo S.A. para "LAN Cargo S.A.". A ata desta Assembleia Extraordinária de Acionistas foi reduzida a escritura pública datada de 23 de agosto de 2004. Um extrato desta escritura foi registrado na Junta Comercial do Registrador de Imóveis de Santiago, sob o número 20.082 do ano de 2004, e publicado no Diário Oficial de 30 de agosto de 2004.

**Objeto:** Realizar e desenvolver, seja por conta própria ou de terceiros, o seguinte: transporte em geral em qualquer uma de suas formas e, em particular, transporte aéreo de passageiros, carga e correspondência, dentro e fora do país; atividades turísticas, hoteleiras e outras complementares a elas, em qualquer uma de suas formas, dentro e fora do país; compra, venda, fabricação, e/ou integração, manutenção, locação ou qualquer outra forma de uso ou usufruto, seja por conta própria ou de terceiros, de aeronaves, peças de reposição e equipamentos aeronáuticos, e a exploração deles sob qualquer título; prestação de todo tipo de serviços e consultorias relacionadas ao transporte em geral e, em particular, ao transporte aéreo em qualquer uma de suas formas, seja de apoio terrestre, manutenção, consultoria técnica ou de outra natureza, dentro e fora do país, e todo tipo de atividades e serviços relacionados ao turismo, hotelaria e outras atividades e bens mencionados anteriormente, dentro e fora do país. No cumprimento dos objetivos acima, a Companhia poderá realizar investimentos ou participar como sócia em outras sociedades, adquirindo ações, direitos ou interesses em qualquer outro tipo de associação, seja nas já existentes

ou que venham a ser formadas no futuro, e, em geral, executar todos os atos e celebrar todos os contratos necessários e pertinentes aos fins indicados.

**Endereço do registro:** Av. Presidente Riesco 5711, Piso 20. Santiago, Chile.

**Capital subscrito e integralizado:** MUSD 83.226

**Resultado do ano:** MUSD 24.244 Participação em 2023: 99,89804%

**Variação ano a ano:** 0,0%

**% dos ativos da matriz:** 2,46012%

**Presidente do Conselho de Administração:** Andrés del Valle

**Diretores:** Andrés Bianchi Urdinola (Executivo LATAM), Ramiro Alfonsin Balza (Executivo LATAM) e Andrés Del Valle (Executivo LATAM).

**CEO:** Andrés Bianchi Urdinola.

**SOCIEDADES FILIAIS DA LAN CARGO S.A**

**Fast Air Almacenes de Carga S.A.**

**Constituição:** Sociedade Anônima constituída no Chile em 1992.

**Objeto:** Realizar e desenvolver a exploração ou administração de armazéns ou depósitos aduaneiros, nos quais qualquer bem ou mercadoria possa ser armazenado até o momento de sua retirada, para importação, exportação ou outro destino aduaneiro, nos termos estabelecidos na Portaria Alfandegária, seu regulamento e outras normas correspondentes.

**Endereço do registro:** Av. Presidente Riesco 5711, Piso 20. Santiago, Chile.

**Capital subscrito e integralizado:** MUSD 6.741

**Participação em 2023:** 99,89%

**Varição ano a ano:** 0,0%

**% dos ativos da matriz:** 0,02591%

**Diretores:** Felipe Pumarino (Executivo LATAM), Andrés Bianchi Urdinola (Executivo LATAM) e Roberto Alvo Milosawiewitsch (Executivo LATAM).

**CEO:** Patricio Linzmayer Paganini.

#### Prime Airport Services Inc. e filial

**Nome:** Prime Airport Services Inc.

**Constituição:** Corporação constituída nos Estados Unidos.

**Objeto:** Realizar e desenvolver a exploração ou administração de armazéns ou recintos de depósitos aduaneiros, nos quais qualquer bem ou mercadoria possa ser armazenado até o momento de sua retirada, para importação, exportação ou outro destino aduaneiro, nos termos estabelecidos na Portaria Afandegária, seu regulamento e outras normas correspondentes.

**Endereço do registro:** 6500 Nw 22 Street, Miami, Florida, 33122, EUA.

**Capital subscrito e integralizado:** MUSD 2

**Participação em 2023:** 100%

**Varição ano a ano:** 0,02857%

**% dos ativos da matriz:** 0,01496%

**Diretor:** Andres Bianchi.

**Presidente:** Antonio Orlandini.

#### Transporte Aéreo S.A.

**Constituição:** Sociedade Anônima constituída no Chile em 2001.

**Objeto:** O comércio do transporte aéreo em qualquer uma de suas formas, seja de passageiros, correio e/ou carga, dentro e fora do país, por conta própria ou de terceiros; manutenção, locação e reparação de aeronaves; comércio e desenvolvimento de atividades relacionadas a viagens, turismo e hotelaria; desenvolvimento e participação em todo tipo de investimentos tanto no Chile quanto no exterior.  
Endereço do registro: Av. Presidente Riesco 5711, Piso 20. Santiago, Chile.

**Capital subscrito e integralizado:** MUSD 32.488

**Participação em 2023:** 99,99988%

**Varição ano a ano:** 12,87421%

**% dos ativos da matriz:** 0,87985%

**Diretores:** Andrés del Valle Eitel (Executivo LATAM), Ramiro Alfonsín Balza (Executivo LATAM) e Roberto Alvo Milosawiewitsch (Executivo LATAM).

**CEO:** José Tomás Covarrubias Cervero.

#### LAN Cargo Inversiones S.A. e filial

**Nome:** Lan Cargo Inversiones S.A.

**Constituição:** Sociedade Anônima constituída no Chile em 2001.

**Objeto:**

a. O comércio do transporte aéreo em qualquer uma de suas

formas, seja de passageiros, correio e/ou carga, e tudo o que tenha relação direta ou indireta com essa atividade, dentro e fora do país, por conta própria ou de terceiros

b. A prestação de serviços relacionados com a manutenção e reparação de aeronaves, próprias ou de terceiros.

c. O comércio e desenvolvimento de atividades relacionadas a viagens, turismo e hotelaria.

d. O desenvolvimento e/ou participação em todo tipo de investimentos, tanto no Chile quanto no exterior, em assuntos relacionados direta ou indiretamente com questões aeronáuticas e/ou com os outros objetos sociais.

e. O desenvolvimento e exploração de qualquer outra atividade derivada do objeto social e/ou relacionada, conexa, auxiliar ou complementar ao mesmo.

**Endereço do registro:** Av. Presidente Riesco 5711, Piso 20. Santiago, Chile.

**Capital subscrito e integralizado:** MUSD 10

**Participação em 2023:** 99%

**Varição ano a ano:** 0,0%

**% dos ativos da matriz:** 0,64376%

**Diretores:** Andrés Bianchi Urdinola Plaza (Executivo LATAM), Andrés del Valle Eitel (Executivo LATAM) e Roberto Alvo Milosawiewitsch (Executivo LATAM).

**CEO:** Andrés del Valle Eitel.

#### LAN Cargo Inversiones S.A. and affiliate

**Name:** Lan Cargo Investments S.A.

**Incorporation:** Joint Stock Corporation established in Chile in 2001.

**Purpose:**

a. To market air transportation in any of its forms, be it for passengers, mail, and/or cargo, and anything directly or indirectly related to that activity within or outside the country, on its own behalf or for third parties.

b. To render services related to the maintenance and repair of its own or third parties' aircraft.

c. Trade and development of activities related to travel, tourism, and lodging.

d. The development and/or participation in all kinds of investments, both in Chile and abroad, in matters directly or indirectly related to aeronautical affairs and/or other business purposes.

e. Development and operation of all other activities derived from and/or related, connected, contributory, or complementary to the company's corporate purpose.

**Paid-in Capital:** THUSD\$159

**Stake in 2023:** 99%

**YOY variation:** 0.0%

**% of Holding's assets:** 0.64376%

**Board Members:** Andres Bianchi Urdinola Plaza (LATAM Executive), Andres del Valle Eitel (LATAM Executive) and Roberto Alvo Milosawiewitsch (LATAM Executive).

**General Manager:** Andrés del Valle Eitel

**Connecta Corporation**

**Constituição:** Corporação constituída nos Estados Unidos.

**Objeto:** Propriedade, locação operacional e sublocação de aeronaves.

**Endereço do registro:** 6500 Nw 22 Street, Miami, Florida, 33122, EUA.

**Capital subscrito e integralizado:** MUSD 1

**Participação em 2023:** 100%

**Variação ano a ano:** 0,0%

**% dos ativos da matriz:** 0,39042%

**CEO:** Andrés Bianchi Urdinola

**Línea Aérea Carguera de Colombia S.A.**  
(subsidiária da LAN Cargo Inversiones)

**Constituição:** Sociedade Anônima constituída na Colômbia.

**Objeto:** Prestar o serviço de transporte público aéreo comercial de carga e correio dentro do território da República da Colômbia, e de e para a Colômbia. Como objeto secundário, a sociedade poderá oferecer serviços de manutenção para si e para terceiros; operar sua escola de operações e oferecer serviços de instrução teórica e prática, e de treinamento para pessoal aeronáutico próprio ou de terceiros em suas diferentes modalidades e especialidades; importar para si ou para terceiros peças de reposição e partes relacionadas com a atividade aeronáutica; oferecer serviços aeroportuários a terceiros; representar ou intermediar empresas aéreas nacionais ou estrangeiras, de passageiros ou de carga, e, em geral, empresas que prestem serviços no setor aeronáutico.

**Endereço do registro:** Av. El Dorado No. 103-08 Entrada 1 - Hangar. Bogotá, Colombia.

**Capital subscrito e integralizado:** MUSD 796

**Participação em 2023:** 81,30%

**Variação ano a ano:** 0,0%

**% dos ativos da matriz:** 0,78611%

**Diretores:** Jorge Nicolas Cortazar Cardoso (Principal), José Mauricio Rodriguez Munera (Principal), Jaime Antonio Gongora Esguerra (Principal), Andrés Bianchi Urdinola (Suplente), Santiago Alvarez Matamoros (Suplente) e Helen Victoria Warner Sanchez (suplente).

**Administração:** Jaime Antonio Gongora Esguerra (principal) e Erika Zarante Bahamon (suplente).

**Inversiones Aéreas S.A.**

**Constituição:** Sociedade Anônima constituída no Peru.

**Objeto:**

**a.** Promover, constituir, organizar, explorar e participar do capital e patrimônio de todo tipo de sociedades comerciais, civis, associações ou empresas industriais, comerciais, de serviços ou de qualquer outra natureza, tanto nacionais quanto estrangeiras, bem como participar de sua administração ou liquidação.

**b.** A aquisição, alienação e, de forma geral, a negociação de todos os tipos de ações, quotas sociais e de quaisquer títulos permitidos por lei.

**c.** A prestação ou contratação de serviços técnicos, consultivos e de assessoria, assim como a celebração de contratos ou acordos para a realização desses fins.

**Endereço do registro:** Av. Santa Cruz 381, Miraflores. Lima, Peru.

**Capital subscrito e integralizado:** MUSD 263.430

**Participação em 2023:** 100%

**Variação ano a ano:** 0,0%

**% dos ativos da matriz:** 0,57005%

**Presidente do Conselho de Administração:** Antonio Olortegui Marky

**Diretores:** Andrés Enrique del Valle, Eitel Ramiro e Diego Alfonsín Balza

**CEO:** Antonio Olortegui Marky

**Prime Cargo SpA (Subsidiária da Lan Cargo S.A.)**

**Constituição:** Sociedade por Ações constituída no Chile em 2023.

**Finalidade:** O objeto exclusivo da sociedade será a realização de atividades de armazenagem de todo tipo de produtos e/ou mercadorias; e, de forma geral, a realização de qualquer outra atividade e/ou negócio relacionado diretamente com, ou complementar às atividades de armazenagem, ou que sejam necessárias e/ou convenientes para o adequado desenvolvimento das mesmas, permitindo à sociedade oferecer soluções integradas de armazenagem.

**Endereço do registro:** Av. Presidente Riesco 5711, Piso 20. Santiago, Chile.

**Capital subscrito e integralizado:** MUSD 912

**Participação em 2023:** 100%

**Variação ano a ano:** 0,0%

**% dos ativos da matriz:** 0,00622%

**Americonsult S.A de C.V. (subsidiária da Lan Cargo S.A.)**

**Constituição:** Sociedade Anônima de Capital Variável constituída no México.

**Objetivo:** Prestar e receber todo tipo de serviços técnicos, administrativos e de consultoria para empresas industriais, comerciais e de serviços; Promover, organizar, administrar, supervisionar, ministrar e direcionar cursos de treinamento de pessoal; Realizar todo tipo de estudos, planos, projetos, trabalhos de pesquisa; Contratar o pessoal profissional e técnico necessário.

**Endereço do registro:** Paseo de la Reforma 284. Piso 17 oficina 17. Ciudad de México, México.

**Capital subscrito e integralizado:** MUSD 5

**Participação em 2023:** 99,80%

**Variação ano a ano:** 0,0%

**% dos ativos da matriz:** -0,03523%

**Administração:** Diana Olivares e Eduardo Opazo

**Americonsult de Guatemala S.A.**  
(subsidiária da Americonsult S.A de C.V.)

**Constituição:** Sociedade Anônima constituída na Guatemala.

**Objeto:** Poderes de representação, mediação, negociação e comercialização; Desenvolver todo tipo de atividades comerciais e industriais; Todo tipo de comércio em geral; Objeto amplo que permite toda classe de operações no país.

**Endereço do registro:** 12 calle 1-25 zona 10 Edificio Géminis 10, Torre Norte Nivel 12. Ciudad de Guatemala, Guatemala.

**Capital subscrito e integralizado:** MUSD 76

**Participação em 2023:** 99,13%

**Variação ano a ano:** 0,0%

**% dos ativos da matriz:** -0,0149%

**Presidente do Conselho de Administração:** Luis Ignacio Sierra Arriola

**Diretores:** Carlos Fernando Pellecer Valenzuela Administração: Carlos Fernando Pellecer Valenzuela

**Americonsult de Costa Rica S.A.**  
(subsidiária da Americonsult S.A. de C.V.)

**Constituição:** Sociedade Anônima constituída na Costa Rica.

**Objeto:** Comércio em geral, indústria, agricultura e pecuária.

**Endereço registro:** Oficentro Torres del Campo, Edificio 1, 2º piso. Barrio Tournón. San José, Costa Rica.

**Capital subscrito e integralizado:** MUSD 20

**Participação em 2023:** 99,80%

**Variação ano a ano:** 0,0%

**% dos ativos da matriz:** 0,00747%

**Administração:** Luis Ignacio Sierra Arriola, Alejandro Fernández Espinoza (Tesoureiro), Luis Miguel Renguel López, Tomás Nassar Pérez e Marjorie Hernández Valverde.

## LATAM AIRLINES PERÚ S.A

**Constituição:** Sociedade anônima constituída no Peru em 1997.

**Objeto:** Prestação de serviços de transporte aéreo de passageiros, carga e correio, a nível nacional e internacional, de acordo com a legislação de aviação civil.

**Endereço do registro:** Av. Santa Cruz 381, Miraflores. Lima, Peru.

**Capital subscrito e integralizado:** MUSD 43.445

**Resultado do exercício:** MUSD (12.725)

**Participação em 2023:** 99,81%

**Variação ano a ano:** 0,0%

**% dos ativos da matriz:** 0,33232%

**Presidente do Conselho de Administração:** Cesar Emilio Rodríguez Larraín Salinas

**Diretores:** César Emilio Rodríguez Larraín Salinas, Ignacio Cueto Plaza (executivo LATAM), Enrique Cueto Plaza (executivo LATAM), Jorge Harten Costa, Andrés Rodríguez Larraín Miró Quesada, Emilio Rodríguez Larraín Miró Quesada e Roberto Alejandro Alvo Milosawlewitsch (executivo LATAM).

**CEO:** Manuel Van Oordt

## LATAM TRAVEL CHILE II S.A.

**Constituição:** Sociedade Anônima constituída no Chile em 2012.

**Objeto:** Exploração, administração e representação de empresas ou negócios, nacionais ou estrangeiros, dedicados a atividades hoteleiras, navais, aéreas e turísticas em geral; intermediação de serviços turísticos como:

a. Reserva de lugares e venda de bilhetes em todos os tipos de transporte nacional e internacional.

b. Reserva, aquisição e venda de alojamento e serviços turísticos, bilhetes ou ingressos para todos os tipos de espetáculos, museus, monumentos e áreas protegidas no país.

c. Organização, promoção e venda de pacotes turísticos, entendidos como o conjunto de serviços turísticos (alimentação, transporte, alojamento, etc.), ajustados ou projetados a pedido do cliente a um preço pré-estabelecido, para operação no território nacional.

d. Transporte turístico aéreo, terrestre, marítimo e fluvial dentro e fora do território nacional.

e. Aluguel e fretamento de aviões, barcos, ônibus, trens e outros meios de transporte para a prestação de serviços turísticos.

f. Comércio de transporte aéreo em qualquer uma de suas formas, seja de passageiros, carga ou correio.

g. Todo o resto relacionado direta ou indiretamente com a prestação dos serviços descritos anteriormente.

**Endereço do registro:** Av. Presidente Riesco 5711, Piso 20. Santiago, Chile.

**Capital subscrito e integralizado:** MUSD 10

**Participação em 2023:** 99,99%

**Variação ano a ano:** 0,0%

**% dos ativos da matriz:** 0,00602%

**Diretores:** Andrés del Valle Eitel (executivo LATAM), Roberto Alvo Milosawlewitsch (executivo LATAM) e Ramiro Alfonsin Balza (executivo LATAM)

**Gerente Geral:** Nicolás Salazar

## LATAM TRAVEL S.R.L

**Constituição:** Sociedade de Responsabilidade Limitada constituída na Bolívia.

**Objeto:** Exploração, administração e representação de empresas ou negócios, nacionais ou estrangeiros, dedicados a atividades hoteleiras, navais, aéreas e turísticas em geral.

**Endereço do registro:** Av. Los Álamos Nº 322, zona La Florida. La Paz, Bolívia.

**Capital subscrito e integralizado:** MUSD 0

**Participação em 2023:** 100%

**Variação ano a ano:** 0,0%

**% dos ativos da matriz:** 0,00063%

**Diretores:** Julio Quintanilla Quiroga e Sergio Antelmo.

## LAN PAX GROUP S.A.

**Constituição:** Constituída como sociedade anônima fechada em 2001.

**Objeto:** Realizar investimentos em toda sorte de bens, sejam móveis ou imóveis, corpóreos ou incorpóreos. Dentro de seu escopo, a sociedade poderá formar todo tipo de sociedades, de qualquer espécie; adquirir direitos em sociedades já formadas, administrá-las, modificá-las, liquidá-las. Em geral, poderá adquirir e alienar todo tipo de bens e explorá-los, seja por conta própria ou de terceiros, assim como realizar todo tipo de atos e celebrar todo tipo de contratos que sejam pertinentes aos seus objetivos. Exercer o desenvolvimento e exploração de toda outra atividade derivada do objeto social e/ou relacionadas, conexas, auxiliares ou complementares do mesmo.

**Endereço do registro:** Av. Presidente Riesco 5711, Piso 20. Santiago, Chile.

**Capital subscrito e integralizado:** MUSD 16.925

**Resultado do ano:** MUSD 14.167

**Participação em 2023:** 99,99%

**Varição ano a ano:** 0,0%

**% dos ativos da matriz:** - 9,15814%

**Diretores:** Andrés del Valle Eitel (executivo LATAM), Roberto Alvo Milosawlewitsch (executivo LATAM) e Felipe Pumarino (executivo LATAM).

**CEO:** Andrés del Valle Eitel (executivo LATAM).

#### SOCIEDADES FILIAIS DA LAN PAX GROUP S.A. E PARTICIPAÇÕES

##### Inversora Cordillera S.A. e filiais

**Nome:** Inversora Cordillera S.A

**Constituição:** Sociedade Anônima constituída na Argentina.

**Objeto:** Realizar investimentos por conta própria ou de terceiros, ou em associação com terceiros, em outras sociedades por ações, independentemente de seu objeto, constituídas ou a serem constituídas, dentro ou fora do território da República Argentina, através da aquisição, constituição ou alienação de participações, ações, quotas, títulos, opções, obrigações negociáveis, conversíveis ou não, outros títulos mobiliários ou outras formas de investimento permitidas de acordo com as normas vigentes em cada momento, seja para mantê-las em carteira ou aliená-las total ou parcialmente, conforme o caso. Para isso, a sociedade poderá realizar todas as operações que não forem proibidas por lei para cumprir seu objeto e terá plena

capacidade jurídica para adquirir direitos, contrair obrigações e praticar atos não proibidos pelas leis ou pelo estatuto.

**Endereço do registro:** Suipacha 1111 Piso 18, [1008]. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.

**Capital subscrito e integralizado:** MUSD 14.845

**Participação em 2023:** 99,95%

**Varição ano a ano:** 0,0%

**% dos ativos da matriz:** - 0,01419%

**Diretores:** Manuel Maria Benites, Jorge Luis Perez Alati, Rosario Altgelt.

**Administração:** Manuel María Benites, Jorge Luis Perez Alati, Jerónimo Cortés e Diego Potenza.

##### Atlantic Aviation Investments LLC

**Constituição:** Sociedade de Responsabilidade Limitada constituída nos Estados Unidos.

**Objeto:** Qualquer negócio legal que a empresa possa realizar.

**Endereço do registro:** 2711 Centerville Suite 400 Wilmington, DE 19808. Delaware, EUA.

**Capital subscrito e integralizado:** MUSD 1

**Participação em 2023:** 99%

**Varição ano a ano:** 0,0%

**% dos ativos da matriz:** 0,07807%

**Diretores:** Andrés del Valle Eitel

**Administração:** Andrés del Valle (executivo LATAM)

##### LATAM Airlines Ecuador S.A. (anteriormente Aerolane Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.)

**Constituição:** Sociedade Anônima constituída no Equador.

**Objeto:** Transporte aéreo de passageiros, carga e correio de forma combinada ou exclusiva de carga.

**Endereço do registro:** Conector de Alpachaca S/N Secundaria oficina LATAM latitud 0, escritórios administrativos em conjunto com o Edifício de bombeiros de Quiport. Quito, Equador.

**Capital subscrito e integralizado:** MUSD 34.100

**Participação em 2023:** 100%

**Varição ano a ano:** 0,0%

**% dos ativos da matriz:** 0,14446%

**Diretores:** Xavier Rivera e Mariela Anchundia

**CEO:** Mariela Anchundia

##### Holdco Ecuador S.A.

**Constituição:** Sociedade Anônima constituída no Chile em 2014.

**Objeto:** Realizar todo tipo de investimentos com fins lucrativos em bens móveis ou imóveis, tanto no Chile quanto no exterior.

**Endereço do registro:** Av. Presidente Riesco 5711, Piso 20. Santiago, Chile.

**Capital subscrito e integralizado:** MUSD 507

**Participação em 2023:** 54,79076%

**Varição ano a ano:** 0,0%

**% dos ativos da matriz:** 0,00641%

**Diretores:** Andrés del Valle, Manuel Van Oordt e Felipe Pumarino.

**CEO:** Ramiro Alfonsín Balza (executivo LATAM).

##### Aerovias de Integración Regional S.A. – Aires S.A. e/ou LATAM AIRLINES Colombia S.A.

**Constituição:** Sociedade Anônima constituída na Colômbia.

**Objeto:** A empresa tem como objeto a exploração de serviços de transporte aéreo comercial, nacional ou internacional, em qualquer de suas modalidades, incluindo a celebração e execução de contratos de transporte de passageiros, mercadorias, bagagens, correio e carga em geral, de acordo com as permissões operacionais emitidas pela Unidade Administrativa Especial da Aeronáutica Civil, ou pela entidade que, no futuro, a substitua, cumprindo integralmente as disposições do Código de Comércio, os Regulamentos Aeronáuticos da Colômbia e qualquer outra legislação aplicável. Além disso, prestar serviços de manutenção e adaptação de equipamentos relacionados à exploração de serviços de transporte aéreo, tanto no país quanto no exterior. Para cumprir seu objeto social, a empresa poderá, entre outras atividades:

a. Executar a revisão, inspeção, manutenção e/ou reparação de aeronaves próprias e de terceiros, bem como de suas peças de reposição e acessórios, por meio dos Oficinas de Reparação Aeronáuticos da Companhia, realizando as capacitações necessárias para esse fim.

b. Organizar, constituir e investir em empresas de transporte comercial na Colômbia ou no exterior, para explorar industrial ou comercialmente a atividade econômica que constitui seu objeto; portanto, a empresa poderá adquirir, por qualquer título, aeronaves, peças de reposição, partes e acessórios de todos os tipos necessários para o transporte público e aéreo, vendê-los, montar e explorar oficinas para reparação e manutenção de aeronaves.



**c.** Celebrar contratos de locação, fretamento, codeshare, arrendamento ou qualquer outro relacionado a aeronaves para exercer seu objeto.

**d.** Explorar linhas regulares de transporte aéreo de passageiros, carga, correios e valores, bem como o veículo que permita coordenar o desenvolvimento da gestão social.

**e.** Integrar-se com empresas iguais, similares ou complementares para explorar sua atividade.

**f.** Aceitar representações nacionais ou estrangeiras de serviços do mesmo ramo ou de ramos complementares.

**g.** Adquirir bens móveis e imóveis para o desenvolvimento de seus fins sociais, erguer estas instalações ou prédios, como armazéns, depósitos, escritórios etc., vendê-los ou hipotecá-los.

**h.** Realizar importações e exportações, bem como todas as operações de comércio exterior necessárias.

**i.** Receber empréstimos a juros e dar garantias pessoais reais e bancárias, tanto para si quanto para terceiros.

**j.** Celebrar toda sorte de operações com títulos valores, bem como a compra e venda de obrigações adquiridas por terceiros quando tiverem como efeito o benefício econômico ou patrimonial da companhia, e obter empréstimos por meio de títulos representativos de obrigações.

**k.** Contratar com terceiros a administração e exploração dos negócios que organizar para alcançar seus fins sociais.

**l.** Celebrar contratos de sociedades e adquirir ações ou participações nas já constituídas, sejam nacionais ou estrangeiras; fazer aportes a umas e outras.

**m.** Fundir-se com outras sociedades e associar-se com entidades iguais para promover o desenvolvimento do transporte aéreo ou outros fins gremiais.

**n.** Promover, assistir tecnicamente, financiar ou administrar empresas ou sociedades relacionadas com o objeto social.

**ñ.** Celebrar ou executar todo tipo de contratos civis ou comerciais, industriais ou financeiros que sejam necessários ou convenientes para alcançar seus próprios fins.

**o.** Celebrar negócios e realizar atividades que busquem clientela, e obter das autoridades competentes as autorizações e licenças necessárias para a prestação de seus serviços.

**p.** Desenvolver e explorar outras atividades derivadas do objeto social e/ou relacionadas, conexas, auxiliares ou complementares do mesmo, incluindo a prestação de serviços turísticos em qualquer modalidade permitida por lei, tais como agências de viagens.

**q.** Ocupar-se de todo negócio ou atividade lícita, seja ou não comercial, desde que relacionado com seu objeto social ou que permita a exploração mais racional do serviço público a ser prestado.

**r.** Realizar investimentos de qualquer tipo para empregar os fundos e reservas constituídos de acordo com a lei ou os presentes estatutos.

**s.** Prestar serviços de escala em aeroportos e/ou serviços de assistência em terra para chegada, permanência e saída de aeronaves, pessoas, carga e descarga de mercadorias ou bagagens, bem como para o manuseio, despacho operacional de voos, ou manutenção de tráfego e outras facilidades de assistência a aeronaves próprias e/ou de terceiros, atendimento no balcão a clientes próprios e de terceiros, incluindo, mas não se limitando a operadores nacionais e internacionais.

**Endereço do registro:** Av. El Dorado No. 103-08 Entrada 1 - Hangar. Bogotá, Colômbia.

**Capital subscrito e integralizado:** MUSD 3.389

**Participação em 2023:** 99,2%

**Variação ano a ano:** 0,01404%

**% dos ativos da matriz:** 0,07586%

**Diretores:** Jorge Nicolas Cortazar Cardoso (principal), Jaime Antonio Gongora Esguerra (principal), José Mauricio Rodríguez Munera (principal), Gabriel Vallejo López (suplente), Helen Victoria Warner Sanchez (suplente) e Santiago Alvarez Matamoros (suplente).

**Administração:** Erika Zarante Bahamon (Representante Legal Principal) e Jaime Antonio Gongora Esguerra (Representante Legal Suplente).

**LAN Argentina S.A. (subsidiária da Inversora Cordillera S.A.)**

**Constituição:** Sociedade Anônima constituída na Argentina.

**Objeto:** Realizar, por conta própria ou de terceiros, de forma independente ou associada a terceiros, no país ou no exterior, as seguintes atividades:

**a. Aeronáutica:** Em todas as suas manifestações, transporte aéreo regular e/ou não regular (charter contratado e táxi aéreo), interno e internacional de pessoas e mercadorias, correspondência, clearing, trabalhos e serviços aéreos em geral como concessão pública ou privada; explorar serviços públicos, escola de pilotagem e treinamento de pessoal relacionado à aviação, projeto, engenharia, pesquisa, montagem-fabricação, importação e/ou exportação de todos os tipos de aeronaves e suas partes, equipamentos, acessórios e materiais para aviação, bem como fornecer serviços de manutenção e assistência técnica para os mesmos.

**b. Comerciais:** Através da compra, venda, troca, locação, em todas as suas modalidades, leasing, aluguel, importação e exportação de todos os tipos de bens, fornecimento e cessão de aeronaves, suas partes e componentes, acessórios, materiais

e suprimentos, intermediação na formalização de seguros que cubram os riscos dos serviços contratados e realização de toda sorte de operações comerciais que normalmente ocorrem nos aeroportos.

**c. Turismo:** Através da criação, desenvolvimento e exploração de centros turísticos e imóveis destinados ao alojamento de pessoas, bem como a atividade turística em todas as suas formas, incluindo aluguel de automóveis e sistemas de reservas turísticas.

**d. Serviços:** Através da prestação de serviços de manutenção e assistência técnica para aeronaves, equipamentos, acessórios e materiais para aviação, serviços de reserva computadorizada, transporte de pessoas e/ou mercadorias e/ou correspondências, por terra ou água, como acessório do transporte aéreo e/ou integrando um transporte combinado com este, bem como toda sorte de assistência a atividades de aviação, como fornecimento de alimentos e/ou itens de uso a bordo.

**e. Mandatos:** Cumprir mandatos e comissões.

**f. Financeiras:** Realizar qualquer tipo de operações financeiras em geral, excluindo aquelas previstas na Lei de Entidades Financeiras e todas as outras que exijam concurso público.

**g. Representações:** de pessoas nacionais e estrangeiras relacionadas com as atividades pertinentes ao seu objeto social.

**h. Investimento:** Constituir e participar de sociedades por ações, promover sua formação, investindo nelas o capital necessário para esse fim, e prestar-lhes serviços dentro dos limites estabelecidos. Para tais fins, a Sociedade tem plena capacidade jurídica para adquirir direitos, assumir obrigações e exercer os atos que não sejam proibidos pelas leis e por este Estatuto.

**Endereço do registro:** Cerrito 866, 2º Andar, [1010]. Cidade Autônoma de Buenos Aires, Argentina.

**Capital subscrito e integralizado:** MUSD 7.159

**Participação em 2023:** 94,95770%

**Varição ano a ano:** - 0,03760%

**% dos ativos da matriz:** 0,03965%

**Diretores:** Manuel Maria Benites, Jorge Luis Perez Alati e Rosario Altgelt.

**Administração:** Manuel María Benites, Jorge Luis Perez Alati, Jerónimo Cortes e Diego Potenza.

#### TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.

**Constituição:** Constituída como Sociedade Anônima em 1997.

**Objeto:** Seu objetivo social é fornecer serviços de capacitação e outros serviços relacionados ao anterior.

**Endereço do registro:** Av. Cesar Lavín Toro 2198 Pudahuel. Santiago, Chile.

**Capital subscrito e integralizado:** MUSD 609 Resultado do exercício: MUSD 165

**Participação em 2023:** 100%

**Varição ano a ano:** 0,0%

**% dos ativos da matriz:** 0,00241%

**Diretores:** Sebastián Acuto (executivo LATAM), Ramiro Alfonsín Balza (executivo LATAM) e Hernán Pasmán (executivo LATAM).

**CEO:** Jorge Sturla (executivo LATAM).

#### JARLETUL S.A

**Constituição:** Sociedade Anônima constituída no Uruguai em 2017.

**Objeto:** Seu objetivo social é a exploração, administração e representação de empresas ou negócios, nacionais ou estrangeiros, dedicados a atividades hoteleiras, navais, aéreas e turísticas em geral.

**Endereço do registro:** Aeropuerto de Carrasco RUTA 101. Canelones, Uruguay.

**Capital subscrito e pago:** MUSD 0

**Resultado do exercício:** MUSD 8 Participação em 2023: 100%

**Varição ano a ano:** 0,0%

**% dos ativos da matriz:** - 0,00740%

**Presidente do Conselho de Administração:** Disponível

**Diretores:** Fernando Augusto Carneiro de Carvalho e Patricia Mendoza Mallo

#### PROFESIONAL AIRLINE SERVICES INC.

**Constituição:** Empresa constituída nos Estados Unidos em 1994.

**Objeto:** Serviços de fornecimento de pessoal de aeroporto para o grupo LATAM.

**Endereço do registro:** 6500 NW 22nd Street, Miami, Florida, 33122, EUA.

**Capital subscrito e integralizado:** MUSD 63

**Resultado do exercício:** MUSD 1.520

**Participação em 2023:** 100%

**Varição ano a ano:** 0,0%

**% dos ativos da matriz:** 0,03155%

**Tesoureiro:** Eduardo Opazo

**Presidente:** Antonio Orlandini

#### LATAM FINANCE LIMITED

**Constituição:** Sociedade constituída nas Ilhas Cayman em 2016.

**Objeto:** Seu objetivo é a emissão de títulos securitizados.

**Endereço do registro:** Ilhas Cayman

**Capital subscrito e integralizado:** MUSD 0

**Resultado do exercício:** MUSD -1 Participação em 2023: 100%

**Varição ano a ano:** 0,0%

**% dos ativos da matriz:** - 1,42158%

**Presidente do Conselho de Administração:** Não se aplica.

**Diretores:** Andrés del Valle Eitel, Ramiro Alfonsín Balza e Joaquín Arias Acuña.

#### PEUCO FINANCE LIMITED

**Constituição:** Sociedade Anônima constituída nas Ilhas Cayman em 2015.

**Objeto:** Seu objetivo é participar de operações de financiamento com outras empresas do grupo LATAM.

**Endereço do registro:** Ilhas Cayman

**Capital subscrito e integralizado:** MUSD 0 Resultado do exercício: MUSD 0

**Participação em 2023:** 100%

**Varição ano a ano:** 0,0%

**% dos ativos da matriz:** 0,0%

**Presidente do Conselho de Administração:** Não se aplica.

**Diretores:** Andrés del Valle Eitel e Joaquín Arias Acuña.

#### LATAM TRAVEL S.A.

**Constituição:** Sociedade Anônima constituída na Argentina.

**Objeto:** Realizar, por conta própria ou de terceiros e/ou associada a terceiros, no país e/ou no exterior, as seguintes atividades e operações:

**a. Comerciais:** Realizar, intervir, desenvolver ou desenhar todo tipo de operações e atividades que envolvam a venda de passagens aéreas, terrestres, fluviais e marítimas, tanto no âmbito nacional quanto no estrangeiro, ou qualquer outro serviço relacionado à indústria do turismo em geral. Os serviços mencionados anteriormente podem ser executados por conta e ordem de terceiros, por mandato, comissão, utilizando os sistemas ou métodos considerados convenientes para esse fim, sejam esses métodos manuais, mecânicos, eletrônicos, telefônicos, pela Internet ou por qualquer outra classe ou tecnologia considerada adequada para o efeito. A Sociedade pode realizar atividades simultâneas ou relacionadas ao objeto descrito, como compra e venda, importação, exportação e reexportação, licenciamento e representação de todos os tipos de bens, serviços, "know-how" e tecnologia, direta ou indiretamente ligados ao objeto descrito; comercialização de tecnologia criada ou licenciada pela empresa, ou de patente adquirida ou administrada por ela; desenvolvimento, distribuição, promoção e comercialização de todo tipo de conteúdo para meios de comunicação de qualquer natureza.

**b. Turísticas:** Realização de atividades relacionadas à indústria

do turismo e hotelaria, atuando como operador responsável ou como agente de viagens, preparando programas de intercâmbio, turismo, excursões e passeios; intermediação, reserva e locação de serviços de transporte nacional e internacional, venda de passagens, intermediação na contratação de serviços hoteleiros nacionais e internacionais, reserva de hotéis, motéis, apartamentos turísticos e outras instalações turísticas; organização de viagens e turismo individuais ou em grupo, excursões ou similares nacionais ou internacionais; recepção e assistência a turistas durante suas viagens e estadias no país, prestação de serviços de guias turísticos e despacho de bagagens; representação de outras agências de viagens, empresas ou instituições turísticas, nacionais ou estrangeiras, para prestar serviços em seu nome.

**c. Mandatário:** Aceitando, desempenhando e concedendo representações, concessões, comissões, agências e mandatos em geral.

**d. Consultoria:** Prestação de serviços de consultoria, assessoria e administração relacionados à organização, instalação, atendimento, desenvolvimento, suporte e promoção de empresas relacionadas à atividade aeroportuária, sem limitar-se a essa atividade, nos campos administrativo, industrial, comercial, técnico, publicitário, prestados por profissionais com título habilitante conforme as respectivas regulamentações, e fornecimento de sistemas de organização e administração, cuidado, manutenção e vigilância e pessoal qualificado e especialmente treinado necessário para realizar essas tarefas.

**e. Financeiras:** Participação em outras sociedades já existentes ou a serem criadas, seja por meio da aquisição de ações em sociedades constituídas ou pela constituição de sociedades, concedendo e obtendo créditos, empréstimos, adiantamentos de dinheiro com ou sem garantia real ou pessoal; fornecimento de garantias e fianças a favor de terceiros a título gratuito ou oneroso; aplicação de seus fundos em moeda estrangeira, ouro ou divisas, ou em depósitos bancários de qualquer tipo. Para esse fim, a empresa tem plena capacidade jurídica para exercer todos os atos que não sejam proibidos por lei ou estatuto,

inclusive contrair empréstimos de forma pública ou privada por meio da emissão de debêntures e obrigações negociáveis e a realização de todos os tipos de operações financeiras, exceto as compreendidas na Lei 21.526 e qualquer outra que exija concurso público.

**Endereço do registro:** Cerrito 866, 2° Piso, [1010]. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.

**Capital subscrito e integralizado:** MUSD 4.432

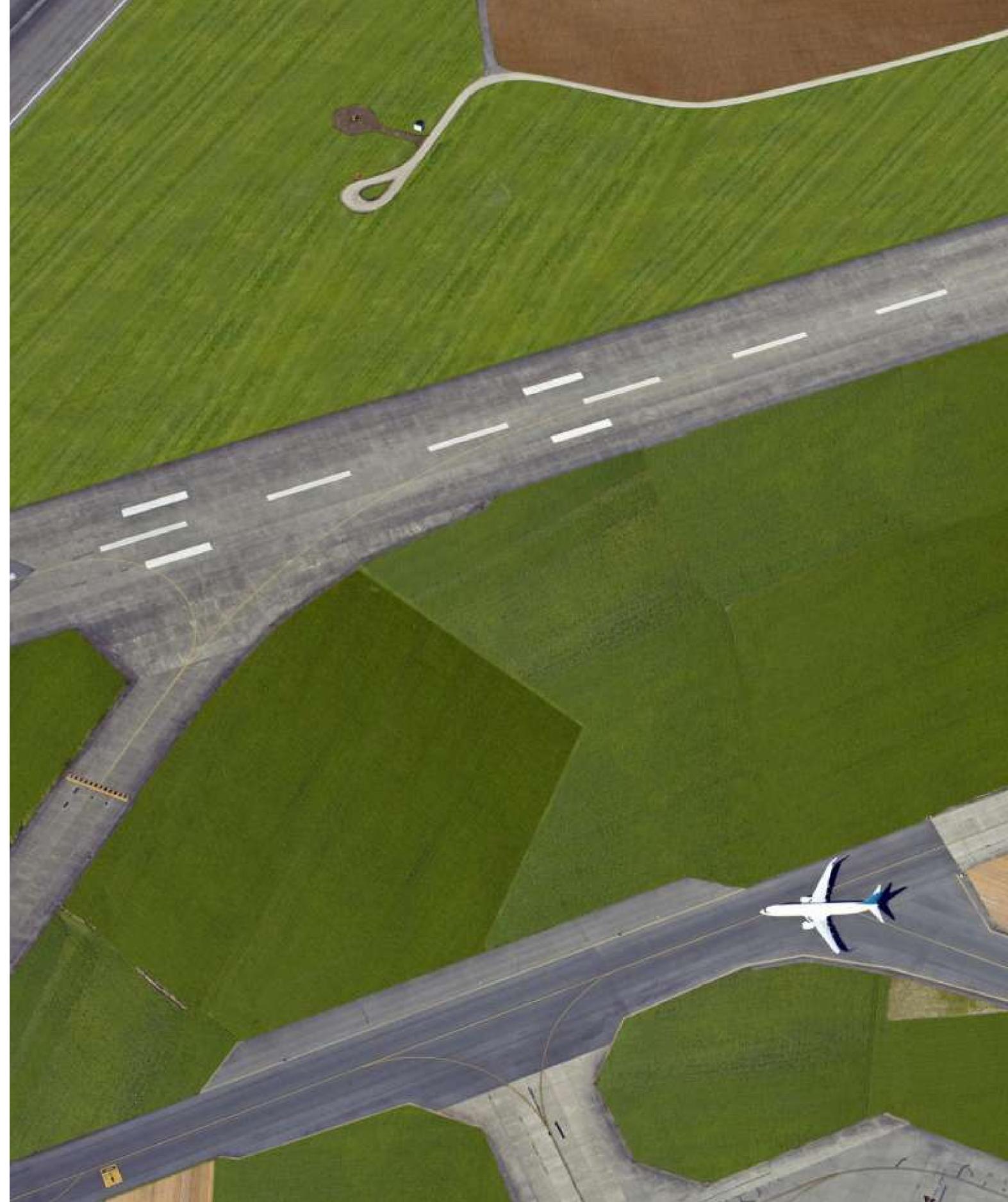
**Participação em 2023:** 100%

**Variação ano a ano:** 0,0%

**% dos ativos da matriz:** 0,02041%

**Diretor:** Jerónimo Cortes

**Administração:** Jerónimo Cortés e Diego Potenza.



## LAN CARGO S.A. E FILIAIS

	Em 31 de Dezembro 2023	Em 31 de Dezembro 2022
	MUSD	MUSD
<b>Balanco Financeiro</b>		
<b>ATIVOS</b>		
Total de ativos circulantes	196.254	187.148
Total de ativos não circulantes	506.572	415.766
<b>Ativos totais</b>	<b>702.826</b>	<b>602.914</b>
<b>PASSIVOS E PATRIMÔNIO</b>		
<b>PASSIVOS</b>		
Total de passivos circulantes	284.256	283.435
Total de passivos não circulantes	66.157	275.650
<b>Passivos totais</b>	<b>350.413</b>	<b>559.085</b>
<b>PATRIMÔNIO</b>		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	194.360	104.535
Participações de não controladores	158.053	(60.706)
<b>Patrimônio total</b>	<b>352.413</b>	<b>43.829</b>
<b>Total patrimônio e passivos</b>	<b>702.826</b>	<b>602.914</b>

**Demonstração do Resultados Consolidados por Função**

Receitas de atividades ordinárias	1.012.966	2.136.257
Custo de vendas	(952.392)	(2.068.992)
Lucro (Perda) bruta	60.574	67.265
Lucro (Perda) de atividades operacionais	52.179	(11.120)
Lucro (Perda) antes de impostos	36.679	(57.858)
Despesas por imposto sobre o lucro	(12.866)	3.215
<b>LUCRO (PERDA) O EXERCÍCIO</b>	<b>23.813</b>	<b>(54.643)</b>
Lucro (Perda) atribuível aos proprietários da controladora	24.441	(53.459)
Lucro (Perda) atribuível a participações de não controladores	(628)	(1.184)
<b>Lucro (Perda) do exercício</b>	<b>23.813</b>	<b>(54.643)</b>

**Demonstrações do Resultado Abrangente Consolidado**

	Em 31 de Dezembro 2023	Em 31 de Dezembro 2022
	MUSD	MUSD
<b>LUCRO (PERDA) DO EXERCÍCIO</b>	<b>23.813</b>	<b>(54.643)</b>
Total de outro resultado abrangente não classificado como resultado do exercício antes de impostos	17.939	(2.274)
Total de outro resultado abrangente classificado como resultado do exercício antes de imposto	(261)	(21)
Demais componentes de outro resultado abrangente antes de impostos	17.678	(2.295)
Imposto sobre o lucro acumulado de demais componentes de outro resultado abrangente não classificado como resultado do exercício	751	567
<b>Total resultado abrangente</b>	<b>18.429</b>	<b>(56.371)</b>
<b>Resultado abrangente atribuível ao:</b>		
Resultado abrangente atribuível aos proprietários da controladora	17.519	(55.187)
Resultado abrangente atribuível a participações de não controladores	343	(1.184)
<b>RESULTADO ABRANGENTE TOTAL</b>	<b>17.862</b>	<b>(56.371)</b>

**Demonstração do Fluxo de Caixa Consolidado - Método Direto**

Fluxo de caixa líquido decorrente de atividades operacionais	6.329	15.353
Fluxo de caixa líquido utilizado em atividades de investimento	(68)	(7.977)
<b>Fluxo de caixa líquido decorrente de (utilizado em) atividades de financiamento</b>	<b>(9.231)</b>	<b>(8.353)</b>
Aumento líquido (redução em caixa) e equivalentes de caixa, antes do efeito de variações da taxa de câmbio	(2.969)	(976)
<b>CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FIM DO EXERCÍCIO</b>	<b>42.676</b>	<b>45.209</b>

	Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora MUSD	Participações de não controladora MUSD	Patrimônio total MUSD
<b>Demonstração de Mutações do Patrimônio Consolidado</b>			
<b>ANO 2023</b>			
<b>Patrimônio 1 de janeiro de 2023</b>	<b>104.535</b>	<b>(60.706)</b>	<b>43.829</b>
<b>Mutações de patrimônio</b>			
<b>Resultado abrangente</b>			
Lucro (perda)	24.441	(628)	23.813
Outro resultado abrangente	(5.666)	(285)	(5.951)
Total resultado abrangente	18.775	(913)	17.862
Aumento (redução) por transferências e outras mutações	72.306	218.416	290.722
<b>Saldos finais do exercício atual de 31 de dezembro de 2023</b>	<b>195.616</b>	<b>156.797</b>	<b>352.413</b>
<b>ANO 2022</b>			
<b>Patrimônio 1 de janeiro de 2022</b>	<b>164.653</b>	<b>(64.519)</b>	<b>100.134</b>
<b>Mutações de patrimônio</b>			
<b>Resultado abrangente</b>			
Lucro (perda)	(53.459)	(1.184)	(54.643)
Outro resultado abrangente	(1.728)	-	(1.728)
Total resultado abrangente	(55.187)	(1.184)	(56.371)
Aumento (redução) por transferências e outras mutações	(4.931)	4.997	66
<b>Saldos finais do exercício atual de 31 de dezembro de 2022</b>	<b>104.535</b>	<b>(60.706)</b>	<b>43.829</b>

**INVERSIONES LAN S.A.**

	Em 31 de Dezembro 2023 MUSD	Em 31 de Dezembro 2022 MUSD
<b>Balanco Financeiro</b>		
<b>ATIVOS</b>		
Total de ativos circulantes	1.156	1.223
Total de ativos não circulantes	83	58
<b>Ativos totais</b>	<b>1.239</b>	<b>1.281</b>
<b>PASSIVOS E PATRIMÔNIO</b>		
<b>PASSIVOS</b>		
Total de passivos circulantes	5	11
Total de passivos não circulantes	45	45
<b>Passivos totais</b>	<b>50</b>	<b>56</b>
<b>PATRIMÔNIO</b>		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	1.189	1.225
Patrimônio total	1.189	1.225
<b>Total patrimônio e passivos</b>	<b>1.239</b>	<b>1.281</b>
<b>Demonstração do Resultados Consolidados por Função</b>		
Lucro (Perda) de atividades operacionais	(28)	7
Lucro (Perda) antes de impostos	(36)	(1)
Despesas por imposto sobre o lucro	-	(13)
Lucro (Perda) do exercício	(36)	(14)
Lucro (Perda) atribuível aos proprietários da controladora	(36)	(14)
Lucro (Perda) do exercício	(36)	(14)

	Em 31 de Dezembro 2023 <i>MUSD</i>	Em 31 de Dezembro 2022 <i>MUSD</i>
<b>Demonstrações do Resultado Abrangente Consolidado</b>		
LUCRO (PERDA) DO EXERCÍCIO	(36)	(14)
Total resultado abrangente	(36)	(14)
<b>Resultado abrangente atribuível:</b>		
Resultado abrangente atribuível aos proprietários da controladora	(36)	(14)
<b>TOTAL RESULTADO ABRANGENTE</b>	<b>(36)</b>	<b>(14)</b>
<b>Demonstração do Fluxo de Caixa Consolidado - Método Direto</b>		
Fluxo de caixa líquido decorrente de atividades operacionais	(9)	10
Fluxo de caixa líquido utilizado em atividades de investimento	5	2
Fluxos de caixa líquido decorrente de (utilizado em) atividades de financiamento	(25)	-
Efeitos da variação na taxa de câmbio sobre o caixa e equivalentes em caixa	(8)	(5)
Aumento líquido de caixa e equivalentes de caixa	(37)	7
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO INÍCIO DO EXERCÍCIO	413	406
<b>CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FIM DO EXERCÍCIO</b>	<b>376</b>	<b>413</b>

	Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora <i>MUSD</i>	Participações de não controladora <i>MUSD</i>	Patrimônio total <i>MUSD</i>
<b>Demonstração de Mutações do Patrimônio Consolidado</b>			
<b>ANO 2023</b>			
Patrimônio 1 de janeiro de 2023	1.225	-	1.225
Total resultado abrangente	(36)	-	(36)
<b>Saldos finais do exercício atual de 31 de dezembro de 2023</b>	<b>1.189</b>	<b>-</b>	<b>1.189</b>
<b>ANO 2022</b>			
Patrimônio 1 de janeiro de 2022	1.239	-	1.239
Total resultado abrangente	(14)	-	(14)
<b>Saldos finais do exercício atual de 31 de dezembro de 2022</b>	<b>1.225</b>	<b>-</b>	<b>1.225</b>

## LAN PAX GROUP E FILIAIS

	Em 31 de Dezembro 2023	Em 31 de Dezembro 2022
	MUSD	MUSD
<b>Balanco Financeiro</b>		
<b>ASSETS</b>		
Total de ativos circulantes	288.471	193.479
Total de ativos não circulantes	198.765	198.753
<b>Ativos totais</b>	<b>487.236</b>	<b>392.232</b>
<b>PASSIVOS E PATRIMÔNIO</b>		
<b>PASSIVOS</b>		
Total de passivos circulantes	1.583.445	1.462.843
Total de passivos não circulantes	252.092	265.125
<b>Passivos totais</b>	<b>1.835.537</b>	<b>1.727.968</b>
<b>PATRIMÔNIO</b>		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	(1.002.254)	(1.342.687)
Participações de não controladores	(346.047)	6.951
<b>Patrimônio total</b>	<b>(1.348.301)</b>	<b>(1.335.736)</b>
<b>Total patrimônio e passivos</b>	<b>487.236</b>	<b>392.232</b>

## Demonstração do Resultados Consolidados por Função

	Em 31 de Dezembro 2023	Em 31 de Dezembro 2022
	MUSD	MUSD
Receitas de atividades ordinárias	777.370	534.979
Lucro (Perda) bruta	75.852	5.249
Lucro (Perda) de atividades operacionais	(47.826)	(135.604)
Lucro (Perda) antes de impostos	8.197	(124.022)
Despesas por imposto sobre o lucro	(683)	2.349
<b>Lucro (Perda) do exercício</b>	<b>7.514</b>	<b>(121.673)</b>
Lucro (Perda) atribuível aos proprietários da controladora	14.167	(120.717)
Lucro (Perda) atribuível a participações de não controladores	(6.653)	(956)
<b>Lucro (Perda) do exercício</b>	<b>7.514</b>	<b>(121.673)</b>

## Demonstrações do Resultado Abrangente Consolidado

LUCRO (PERDA) DO EXERCÍCIO	7.514	(121.673)
Lucro (perda) por diferenças no câmbio de conversão antes de impostos	(27.517)	(15.021)
<b>Resultado abrangente total</b>	<b>(20.003)</b>	<b>(136.694)</b>
<b>Resultado abrangente atribuível ao:</b>		
Resultado abrangente atribuível aos proprietários da controladora	22.660	(126.301)
Resultado abrangente atribuível a participações de não controladores	(42.663)	(10.393)
<b>RESULTADO ABRANGENTE TOTAL</b>	<b>(20.003)</b>	<b>(136.694)</b>

	Em 31 de Dezembro 2023 <i>MUSD</i>	Em 31 de Dezembro 2022 <i>MUSD</i>
<b>Demonstração do Fluxo de Caixa Consolidado - Método Direto</b>		
Fluxo de caixa líquido decorrente de atividades operacionais	93.512	24.595
Fluxo de caixa líquido utilizado em atividades de investimento	(899)	(1.762)
Fluxos de caixa líquido decorrente de (utilizado em) atividades de financiamento	112	(33)
Aumento líquido (redução líquida) de caixa e equivalentes de caixa antes do efeito de variações da taxa de câmbio	92.725	22.800
Efeitos da variação da taxa de câmbio sobre caixa e equivalentes de caixa	(263)	(2.653)
Aumento líquido (redução líquida) de caixa e equivalentes de caixa	92.462	20.150
<b>CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FIM DO EXERCÍCIO</b>	<b>184.150</b>	<b>91.687</b>

	Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora <i>MUSD</i>	Participações de não controladora <i>MUSD</i>	Patrimônio total <i>MUSD</i>
<b>Demonstração de Mutações do Patrimônio Consolidado</b>			
<b>ANO 2023</b>			
Patrimônio em 1 de janeiro de 2023	(1.342.687)	6.951	(1.335.736)
Resultado abrangente total	22.660	(42.663)	(20.003)
Aumento (redução) por transferências e outras movimentações	317.773	(310.335)	7.438
<b>Saldos finais exercício atual 31 de dezembro de 2023</b>	<b>(1.002.254)</b>	<b>(346.047)</b>	<b>(1.348.301)</b>
<b>ANO 2022</b>			
Patrimônio em 1 de janeiro de 2022	(1.219.473)	3.028	(1.216.445)
Resultado abrangente total	(126.301)	(10.393)	(136.694)
Aumento (redução) por transferências e outras movimentações	3.087	14.316	17.403
<b>Saldos finais exercício atual 31 de dezembro de 2022</b>	<b>(1.342.687)</b>	<b>6.951</b>	<b>(1.335.736)</b>

## LATAM FINANCE LIMITED

	Em 31 de Dezembro 2023	Em 31 de Dezembro 2022
	<i>MUSD</i>	<i>MUSD</i>
<b>Balço Financeiro</b>		
<b>ASSETS</b>		
Total de ativos circulantes	114	115
<b>Ativos totais</b>	<b>114</b>	<b>115</b>
<b>PASSIVOS E PATRIMÔNIO</b>		
<b>PASSIVOS</b>		
Total de passivos circulantes	208.621	208.621
Total de passivos não circulantes	-	-
<b>Passivos totais</b>	<b>208.621</b>	<b>208.621</b>
<b>PATRIMÔNIO</b>		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	(208.507)	(208.506)
<b>Patrimônio total</b>	<b>(208.507)</b>	<b>(208.506)</b>
<b>Total patrimônio e passivos</b>	<b>114</b>	<b>115</b>

**Demonstração do Resultados Consolidados por Função**

Lucro (Perda) bruta	-	-
Lucro (Perda) de atividades operacionais	-	(1)
Lucro (Perda) antes de impostos	(1)	169.582
<b>Lucro (Perda) do exercício</b>	<b>(1)</b>	<b>169.582</b>

	Em 31 de Dezembro 2023	Em 31 de Dezembro 2022
	<i>MUSD</i>	<i>MUSD</i>
<b>Demonstração do Resultado Abrangente Consolidado</b>		
LUCRO (PERDA) DO EXERCÍCIO	(1)	169.582
<b>Resultado abrangente total</b>	<b>(1)</b>	<b>169.582</b>

**Demonstração do Fluxo de Caixa Consolidado - Método Direto**

Fluxo de caixa líquido decorrente de atividades operacionais	-	-
Fluxo de caixa líquido utilizado em atividades de investimento	(1)	(1)
Fluxos de caixa líquido decorrente de atividades de financiamento	-	-
Aumento líquido (redução líquida) de caixa e equivalente de caixa	(1)	(1)
<b>CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO INÍCIO DO EXERCÍCIO</b>	<b>115</b>	<b>116</b>
<b>CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FIM DO EXERCÍCIO</b>	<b>114</b>	<b>115</b>

	Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	Participações de não controladora	Patrimônio total
	<i>MUSD</i>	<i>MUSD</i>	<i>MUSD</i>
<b>Demonstração de Mutações do Patrimônio Consolidado</b>			

**ANO 2023**

Patrimônio em 1 de janeiro de 2023	(208.506)	-	(208.506)
Resultado abrangente total	(1)	-	(1)
<b>Saldos finais do exercício atual de 31 de dezembro de 2023</b>	<b>(208.507)</b>	<b>-</b>	<b>(208.507)</b>

**ANO 2022**

Patrimônio em 1 de janeiro de 2022	(378.088)	-	(378.088)
Resultado abrangente total	169.582	-	169.582
<b>Saldos finais do exercício atual de 31 de dezembro de 2022</b>	<b>(208.506)</b>	<b>-</b>	<b>(208.506)</b>

## PROFESSIONAL AIRLINE SERVICES INC

	Em 31 de Dezembro 2023	Em 31 de Dezembro 2022
	<i>MUSD</i>	<i>MUSD</i>
<b>Balanco Financeiro</b>		
<b>ATIVOS</b>		
Total de ativos circulantes	16.931	56.896
<b>Ativos totais</b>	<b>16.931</b>	<b>56.896</b>
<b>PASSIVOS E PATRIMÔNIO</b>		
<b>PASSIVOS</b>		
Total de passivos circulantes	12.303	53.787
<b>Passivos totais</b>	<b>12.303</b>	<b>53.787</b>
<b>PATRIMÔNIO</b>		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	4.628	3.109
<b>Patrimônio total</b>	<b>4.628</b>	<b>3.109</b>
<b>Total patrimônio e passivos</b>	<b>16.931</b>	<b>56.896</b>

**Demonstração do Resultados Consolidados por Função**

Receitas de atividades ordinárias	75.007	64.079
Custo de vendas	(45.009)	(38.208)
Lucro (Perda) bruta	29.998	25.871
Lucro (Perda) de atividades operacionais	1.894	285
Lucro (Perda) antes de impostos	1.894	285
Despesas por imposto sobre o lucro	(374)	(28)
<b>Lucro (Perda) do exercício</b>	<b>1.520</b>	<b>257</b>

**Demonstrações do Resultado Abrangente Consolidado**

	Em 31 de Dezembro 2023	Em 31 de Dezembro 2022
	<i>MUSD</i>	<i>MUSD</i>
LUCRO (PERDA) DO EXERCÍCIO	1.520	257
<b>Resultado abrangente total</b>	<b>1.520</b>	<b>257</b>

**Demonstração do Fluxo de Caixa Consolidado - Método Direto**

Fluxo de caixa líquido decorrente de atividades operacionais	(832)	(1.431)
Aumento líquido (redução líquida) de caixa e equivalentes de caixa antes do efeito de variações da taxa de câmbio	(832)	(1.431)
Aumento líquido (redução líquida) de caixa e equivalentes de caixa	(832)	(1.431)
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO INÍCIO DO EXERCÍCIO	1.452	2.883
<b>CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FIM DO EXERCÍCIO</b>	<b>620</b>	<b>1.452</b>

Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	Patrimônio total
<i>MUSD</i>	<i>MUSD</i>

**Demonstração de Mutações do Patrimônio Consolidado**

<b>ANO 2023</b>		
Patrimônio 1 de janeiro de 2023	3.109	3.109
Resultado abrangente total	1.520	1.520
<b>Saldos finais do exercício atual de 31 de dezembro de 2023</b>	<b>4.629</b>	<b>4.629</b>
<b>ANO 2022</b>		
Patrimônio 1 de janeiro de 2022	2.851	2.851
Resultado abrangente total	258	258
<b>Saldos finais do exercício atual de 31 de dezembro de 2022</b>	<b>3.109</b>	<b>3.109</b>

## HOLDCO I S.A.

	Em 31 de Dezembro 2023 <i>MUSD</i>	Em 31 de Dezembro 2022 <i>ThUS\$</i>
<b>Balço Financeiro</b>		
<b>ATIVOS</b>		
Outros ativos financeiros, não circulantes	351.165	351.165
Ativo por impostos diferidos	422	422
Total de ativos não circulantes	351.587	351.587
<b>Ativos totais</b>	<b>351.587</b>	<b>351.587</b>
<b>PASSIVOS E PATRIMÔNIO</b>		
<b>PASSIVOS</b>		
<b>Passivos circulantes</b>		
Contas a pagar comerciais e outras contas a pagar	6	269
Contas a pagar para entidades relacionadas, circulantes	3.785	2.968
<b>Total Passivos correntes</b>	<b>3.791</b>	<b>3.237</b>
<b>PATRIMÔNIO</b>		
Capital emitido	351.174	351.174
Resultados acumulado	(3.378)	(2.824)
<b>Total patrimônio líquido</b>	<b>347.796</b>	<b>348.350</b>
<b>Total patrimônio e Passivos</b>	<b>351.587</b>	<b>351.587</b>
<b>Demonstração do Resultados Consolidados por Função</b>		
Despesas de administração	(7)	(4)
Outras Despesas Operacionais Diversas	(646)	(511)
Perdas de Atividades Operacionais	(653)	(515)
Diferenças de câmbio	99	18
Perda antes de impostos	(554)	(497)
Imposto de Renda	-	-
<b>PERDA DO EXERCÍCIO</b>	<b>(554)</b>	<b>(497)</b>

	Em 31 de Dezembro 2023 <i>MUSD</i>	Em 31 de Dezembro 2022 <i>MUSD</i>
<b>Demonstrações do Resultado Abrangente Consolidado</b>		
Perda do Exercício	(554)	(497)
<b>Resultado abrangente total</b>	<b>(554)</b>	<b>(497)</b>

**Demonstração do Fluxo de Caixa Consolidado - Método Direto**

Fluxo de caixa líquido decorrente de atividades operacionais	-	-
Classes de recebimento por atividades operacionais		
Recebimentos provenientes das vendas de bens e prestação de serviços	-	1
Pagamentos a fornecedores pelo fornecimento de bens e serviço	-	510
Outros pagos por actividades de operación	-	(511)
Fluxos de caixa líquido de atividades operacionais antes do efeito das mudanças nas taxas de câmbio	-	-
Aumento líquido (redução líquida) de caixa e equivalentes de caixa	-	-
<b>CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO INÍCIO DO EXERCÍCIO</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FIM DO EXERCÍCIO</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

	Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora <i>MUSD</i>	Participações de não controladora <i>MUSD</i>	Patrimônio total <i>MUSD</i>
<b>Demonstração de Mutações do Patrimônio Consolidado</b>			

**ANO 2023**

Patrimônio em 1 de janeiro de 2023	351.174	(2.824)	348.350
Perda do exercício	-	(554)	(554)
<b>Saldo finais do exercício atual de 31 de dezembro de 2023</b>	<b>351.174</b>	<b>(3.378)</b>	<b>347.796</b>

**ANO 2022**

Patrimônio em 1 de janeiro de 2022	351.174	(2.327)	348.847
Perda do exercício	-	(497)	(497)
<b>Saldo finais do exercício atual de 31 de dezembro de 2022</b>	<b>351.174</b>	<b>(2.824)</b>	<b>348.350</b>

## JARLETUL S.A.

	Em 31 de Dezembro 2023 MUSD	Em 31 de Dezembro 2022 MUSD
<b>Balanco Financeiro</b>		
<b>ATIVOS</b>		
Total de ativos circulantes	16	16
Total de ativos não circulantes	-	-
<b>Ativos totais</b>	<b>16</b>	<b>16</b>
<b>PASSIVOS E PATRIMÔNIO</b>		
<b>PASSIVOS</b>		
Total de passivos circulantes	1.101	1.110
<b>Passivos totais</b>	<b>1.101</b>	<b>1.110</b>
<b>PATRIMÔNIO</b>		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	(1.085)	(1.094)
<b>Patrimônio total</b>	<b>(1.085)</b>	<b>(1.094)</b>
<b>Total patrimônio e passivos</b>	<b>16</b>	<b>16</b>

**Demonstração do Resultados Consolidados por Função**

Receitas de atividades ordinárias	-	-
Custo de vendas	-	-
Lucro (Perda) bruta	-	-
Lucro (Perda) de atividades operacionais	7	(2)
Lucro (Perda) antes de impostos	8	(2)
Despesas por imposto sobre o lucro	-	-
<b>LUCRO (PERDA) O EXERCÍCIO</b>	<b>8</b>	<b>(2)</b>

**Demonstrações do Resultado Abrangente Consolidado**

	Em 31 de Dezembro 2023 MUSD	Em 31 de Dezembro 2022 MUSD
LUCRO (PERDA) DO EXERCÍCIO	8	(2)
<b>Total resultado abrangente</b>	<b>8</b>	<b>(2)</b>

**Demonstração do Fluxo de Caixa Consolidado - Método Direto**

Fluxo de caixa líquido decorrente de atividades operacionais	(6)	(7)
Aumento líquido (redução líquida) de caixa e equivalentes de caixa antes do efeito da variação da taxa de câmbio	(7)	(7)
Aumento líquido (redução líquida) de caixa e equivalentes de caixa	(7)	(7)
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO INÍCIO DO EXERCÍCIO	15	22
<b>CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FIM DO EXERCÍCIO</b>	<b>8</b>	<b>15</b>

	Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora MUSD	Participações de não controladora MUSD	Patrimônio total MUSD
<b>Demonstração de Mutações do Patrimônio Consolidado</b>			
<b>ANO 2023</b>			
Patrimônio 1 de janeiro de 2023	(1.094)	-	(1.094)
Resultado abrangente total	8	-	8
<b>Saldos finais do exercício atual de 31 de dezembro de 2023</b>	<b>(1.086)</b>	<b>-</b>	<b>(1.086)</b>
<b>ANO 2022</b>			
Patrimônio 1 de janeiro de 2022	(1.092)	-	(1.092)
Resultado abrangente total	(2)	-	(2)
<b>Saldos finais do exercício atual de 31 de dezembro de 2022</b>	<b>(1.094)</b>	<b>-</b>	<b>(1.094)</b>

## LATAM AIRLINES PERÚ S.A.

	Em 31 de Dezembro 2023	Em 31 de Dezembro 2022
	MUSD	MUSD
<b>Balço Financeiro</b>		
<b>ATIVOS</b>		
Total de ativos circulantes	312.628	305.288
Total de ativos não circulantes	21.853	30.485
<b>Ativos totais</b>	<b>334.481</b>	<b>335.773</b>
<b>PASSIVOS E PATRIMÔNIO</b>		
<b>PASSIVOS</b>		
Total de passivos circulantes	281.208	276.875
Total de passivos não circulantes	4.437	4.303
<b>Passivos totais</b>	<b>285.645</b>	<b>281.178</b>
<b>PATRIMÔNIO</b>		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	48.836	54.595
<b>Patrimônio total</b>	<b>48.836</b>	<b>54.595</b>
<b>Total patrimônio e passivos</b>	<b>334.481</b>	<b>335.773</b>

## Demonstração do Resultados Consolidados por Função

Receitas de atividades ordinárias	1.404.081	1.257.865
Custo de vendas	(1.271.863)	(1.165.039)
Lucro (Perda) bruta	132.218	92.826
Lucro (Perda) de atividades operacionais	3.711	4.774
Lucro (Perda) antes de impostos	(4.341)	(12.400)
Despesas por imposto sobre o lucro	(325)	(325)
<b>Lucro (Perda) do exercício</b>	<b>(4.666)</b>	<b>(12.725)</b>
Lucro (Perda) atribuível aos proprietários da controladora	(4.666)	(12.725)
<b>Lucro (Perda) do exercício</b>	<b>(4.666)</b>	<b>(12.725)</b>

Em 31 de  
Dezembro  
2023  
MUSD

Em 31 de  
Dezembro  
2022  
MUSD

## Demonstrações do Resultado Abrangente Consolidado

LUCRO (PERDA) DO EXERCÍCIO	(4.666)	(12.725)
<b>Resultado abrangente total</b>	<b>(4.666)</b>	<b>(12.725)</b>

## Resultado abrangente atribuível

Resultado abrangente atribuível aos proprietários da controladora	(4.666)	(12.725)
<b>RESULTADO ABRANGENTE TOTAL</b>	<b>(4.666)</b>	<b>(12.725)</b>

## Demonstração do Fluxo de Caixa Consolidado - Método Direto

Fluxo de caixa líquido decorrente de atividades operacionais	43.277	(23.373)
Fluxo de caixa líquido utilizado em atividades de investimento	(1.751)	(3.947)
Fluxos de caixa líquido decorrente de (utilizado em) atividades de financiamento	(91)	1.888
Aumento líquido (redução líquida) de caixa e equivalentes de caixa do efeito variações de taxa de câmbio	41.435	(25.432)
Aumento líquido (redução líquida) de caixa e equivalentes de caixa	41.435	(25.432)
<b>CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FIM DO EXERCÍCIO</b>	<b>97.685</b>	<b>56.250</b>

Patrimônio atribuível  
aos proprietários da  
controladora  
MUSD

Participações  
de não  
controladora  
MUSD

Patrimônio  
total  
MUSD

## Demonstração de Mutações do Patrimônio Consolidado

## ANO 2023

Patrimônio 1 de janeiro de 2023	54.595	-	54.595
Total resultado abrangente	(4.666)	-	(4.666)
Total de transações com acionistas	(1.093)	-	(1.093)
<b>Saldos finais do exercício atual de 31 de dezembro de 2023</b>	<b>48.836</b>	<b>-</b>	<b>48.836</b>

## ANO 2022

Patrimônio 1 de janeiro de 2022	67.321	-	67.321
Total resultado abrangente	(12.725)	-	(12.725)
Total de transações com acionistas	-	-	-
<b>Saldos finais do exercício atual de 31 de dezembro de 2022</b>	<b>54.596</b>	<b>-</b>	<b>54.596</b>

## LATAM TRAVEL CHILE II S.A.

	Em 31 de Dezembro 2023 <i>MUSD</i>	Em 31 de Dezembro 2022 <i>MUSD</i>
<b>Balço Financeiro</b>		
<b>ATIVOS</b>		
Total de ativos circulantes	21	31
Total de ativos não circulantes	336	336
<b>Ativos totais</b>	<b>357</b>	<b>367</b>
<b>PASSIVOS E PATRIMÔNIO</b>		
<b>PASSIVOS</b>		
Total de passivos circulantes	1.240	1.234
<b>Total pasivos</b>	<b>1.240</b>	<b>1.234</b>
<b>PATRIMÔNIO</b>		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	(883)	(867)
<b>Patrimônio total</b>	<b>(883)</b>	<b>(867)</b>
<b>Total patrimônio e passivos</b>	<b>357</b>	<b>367</b>

## Demonstração do Resultados Consolidados por Função

Lucro (Perda) de atividades operacionais	(16)	2
Lucro (Perda) antes de impostos	(16)	2
Despesas por imposto sobre o lucro	-	-
<b>Lucro (Perda) do exercício</b>	<b>(16)</b>	<b>2</b>
Lucro (Perda) atribuível aos proprietários da controladora	(16)	2
<b>Lucro (Perda) do exercício</b>	<b>(16)</b>	<b>2</b>

	Em 31 de Dezembro 2023 <i>MUSD</i>	Em 31 de Dezembro 2022 <i>MUSD</i>
--	---	---

## Demonstrações do Resultado Abrangente Consolidado

LUCRO (PERDA) DO EXERCÍCIO	(16)	2
<b>Resultado abrangente total</b>	<b>(16)</b>	<b>2</b>

## Resultado abrangente atribuível:

Resultado abrangente atribuível aos proprietários da controladora	(16)	2
<b>RESULTADO ABRANGENTE TOTAL</b>	<b>(16)</b>	<b>2</b>

## Demonstração do Fluxo de Caixa Consolidado - Método Direto

Fluxo de caixa líquido decorrente de atividades operacionais	-	(221)
Fluxo de caixa líquido utilizado em atividades de investimento	-	-
Fluxos de caixa líquido decorrente de (utilizado em) atividades de financiamento	-	-
Aumento líquido (redução líquida) de caixa e equivalentes de caixa antes do efeito variações taxa de câmbio	-	(221)
Aumento líquido (redução líquida) de caixa e equivalentes de caixa	-	(221)
<b>CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO INÍCIO DO EXERCÍCIO</b>	<b>20</b>	<b>241</b>
<b>CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FIM DO EXERCÍCIO</b>	<b>20</b>	<b>241</b>

	Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora <i>MUSD</i>	Participações de não controladora <i>MUSD</i>	Patrimônio total <i>MUSD</i>
--	--	--	------------------------------------

## Demonstração de Mutações do Patrimônio Consolidado

<b>ANO 2023</b>			
Patrimônio 1 de janeiro de 2023	(867)	-	(867)
Resultado abrangente total	(16)	-	(16)
<b>Saldos finais do exercício atual de 31 de dezembro de 2023</b>	<b>(883)</b>	<b>-</b>	<b>(883)</b>
<b>ANO 2022</b>			
Patrimônio 1 de janeiro de 2022	(869)	-	(869)
Resultado abrangente total	2	-	2
<b>Saldos finais do exercício atual de 31 de dezembro de 2022</b>	<b>(867)</b>	<b>-</b>	<b>(867)</b>

## LATAM TRAVEL S.A.

	Em 31 de Dezembro 2023	Em 31 de Dezembro 2022
	MUSD	MUSD
<b>Balanco Financeiro</b>		
<b>ATIVOS</b>		
Ativos totais circulantes	3.648.806	1.249.804
Total de ativos não circulantes	118.296	88.494
<b>Ativos totais</b>	<b>3.767.102</b>	<b>1.338.298</b>
<b>PASSIVOS E PATRIMÔNIO</b>		
<b>PASSIVOS</b>		
Total de passivos circulantes	577.202	323.426
Total de passivos não circulantes	709.536	174.158
<b>Passivos totais</b>	<b>1.286.738</b>	<b>497.584</b>
<b>PATRIMÔNIO</b>		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	2.480.364	840.714
Participações de não controladores	-	-
<b>Patrimônio total</b>	<b>2.480.364</b>	<b>840.714</b>
<b>Total patrimônio e passivos</b>	<b>3.767.102</b>	<b>1.338.298</b>

**Demonstração do Resultados Consolidados por Função**

Receitas de atividades ordinárias	2.013.547	372.102
Custo de vendas	(495)	(30.992)
Lucro (Perda) bruta	2.013.052	341.110
Lucro (Perda) de atividades operacionais	1.558.887	181.724
Lucro (Perda) antes de impostos	778.318	(1.133.744)
Despesas por imposto sobre o lucro	-	-
<b>Lucro (Perda) do exercício</b>	<b>778.318</b>	<b>(1.133.744)</b>

**Demonstrações do Resultado Abrangente Consolidado**

	Em 31 de Dezembro 2023	Em 31 de Dezembro 2022
	MUSD	MUSD
LUCRO (PERDA) DO EXERCÍCIO	778.318	(1.133.744)
<b>Resultado abrangente total</b>	<b>778.318</b>	<b>(1.133.744)</b>

**Demonstração do Fluxo de Caixa Consolidado - Método Direto**

Fluxo de caixa líquido decorrente de atividades operacionais	(2.553.495)	(989.812)
Fluxo de caixa líquido utilizado em atividades de investimento	1.364.128	90.526
Fluxos de caixa líquido decorrente de (utilizado em) atividades de financiamento	-	1.411.653
Aumento líquido (redução líquida) de caixa e equivalentes de caixa antes do efeito de variações de taxa de câmbio	(1.189.367)	512.367
Efeitos da variação na taxa de câmbio sobre o caixa e equivalentes de caixa	2.794.378	115.976
<b>CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO INÍCIO DO EXERCÍCIO</b>	<b>793.839</b>	<b>165.496</b>
<b>CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FIM DO EXERCÍCIO</b>	<b>2.398.850</b>	<b>793.839</b>

	Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora MUSD	Patrimônio total MUSD
<b>Demonstração de Mutações do Patrimônio Consolidado</b>		
<b>ANO 2023</b>		
Patrimônio 1 de janeiro de 2023	840.714	840.714
<b>Alterações no patrimônio</b>		
<b>Resultado abrangente</b>		
Lucro (perda)	778.318	778.318
Outro resultado abrangente	-	-
Resultado abrangente total	778.318	778.318
Aumento (redução) por transferências e outras alterações	861.332	861.332
<b>Saldos finais do exercício atual de 31 de dezembro de 2023</b>	<b>2.480.364</b>	<b>2.480.364</b>
<b>ANO 2022</b>		
Patrimônio em 1 de janeiro de 2022	(253.792)	(253.792)
<b>Alterações no patrimônio</b>		
<b>Resultado abrangente</b>		
Lucro (perda)	(1.133.744)	(1.133.744)
Outro resultado abrangente	-	-
Resultado abrangente total	(1.133.744)	(1.133.744)
Aumento (redução) por transferências e outras alterações	2.228.250	2.228.250
<b>Saldos finais do exercício atual de 31 de dezembro de 2022</b>	<b>840.714</b>	<b>840.714</b>

**LATAM TRAVEL S.R.L.**

	Em 31 de Dezembro 2023 MUSD	Em 31 de Dezembro 2022 MUSD
<b>Balço Financeiro</b>		
<b>ATIVOS</b>		
Total de ativos circulantes	64	64
Total de ativos não circulantes	28	28
<b>Ativos totais</b>	<b>92</b>	<b>92</b>
<b>PASSIVOS E PATRIMÔNIO</b>		
<b>PASSIVOS</b>		
Total de passivos circulantes	-	5
<b>Passivos totais</b>	<b>-</b>	<b>5</b>
<b>PATRIMÔNIO</b>		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	92	87
<b>Total patrimônio líquido</b>	<b>92</b>	<b>87</b>
<b>Total patrimônio e passivos</b>	<b>92</b>	<b>92</b>

**Demonstração do Resultados Consolidados por Função**

Receitas de atividades ordinárias	-	-
Lucro (Perda) bruta	-	-
Lucro (Perda) antes de impostos	5	155
<b>Lucro (Perda) do exercício</b>	<b>5</b>	<b>155</b>
Lucro (Perda) atribuível aos proprietários da controladora	5	155
<b>Lucro (Perda) do exercício</b>	<b>5</b>	<b>155</b>

	Em 31 de Dezembro 2023 <i>MUSD</i>	Em 31 de Dezembro 2022 <i>MUSD</i>
<b>Demonstrações do Resultado Abrangente Consolidado</b>		
RECEITA (PERDA) DO EXERCÍCIO	5	155
<b>Resultado abrangente total</b>	<b>5</b>	<b>155</b>
<b>Resultado abrangente atribuível:</b>		
Resultado abrangente atribuível aos proprietários da controladora	5	155
<b>RESULTADO ABRANGENTE TOTAL</b>	<b>5</b>	<b>155</b>

#### Demonstração do Fluxo de Caixa Consolidado - Método Direto

Fluxo de caixa líquido decorrente de atividades operacionais	-	-
Fluxo de caixa líquido utilizado em atividades de investimento	-	-
<b>Aumento líquido (redução líquida) de caixa e equivalentes de caixa</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FIM DO EXERCÍCIO</b>	<b>64</b>	<b>64</b>

	Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora <i>MUSD</i>	Participações de não controladora <i>MUSD</i>	Patrimônio total <i>MUSD</i>
--	--	--	------------------------------------

#### Demonstração de Mutações do Patrimônio Consolidado

##### ANO 2023

Patrimônio em 1 de janeiro de 2023	87	-	87
Resultado abrangente total	5	-	5
<b>Saldos finais do exercício atual de 31 de dezembro de 2023</b>	<b>92</b>	<b>-</b>	<b>92</b>

##### ANO 2022

Patrimônio em 1 de janeiro de 2022	(68)	-	(68)
Resultado abrangente total	155	-	155
<b>Saldos finais do exercício atual de 31 de dezembro de 2022</b>	<b>87</b>	<b>-</b>	<b>87</b>

#### PEUCO FINANCE LIMITED

	Em 31 de Dezembro 2023 <i>MUSD</i>	Em 31 de Dezembro 2022 <i>MUSD</i>
<b>Balanco Financeiro</b>		
<b>ATIVOS</b>		
Total de ativos circulantes	-	-
<b>Ativos totais</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>PASSIVOS E PATRIMÔNIO</b>		
<b>PASSIVOS</b>		
Total de passivos circulantes	-	-
<b>Passivos totais</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Total patrimônio e passivos</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Demonstração de Resultados Consolidado por Função</b>		
Fluxo de caixa líquido decorrente de atividades operacionais	-	-
Fluxo de caixa líquido utilizado em atividades de investimento	-	-
<b>CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FIM DO EXERCÍCIO</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

## TAM S.A. E FILIAIS

	Em 31 de Dezembro 2023	Em 31 de Dezembro 2022
	MUSD	MUSD
<b>Balanco Financeiro</b>		
<b>ATIVOS</b>		
Total de ativos circulantes	2.441.250	1.998.284
Total de ativos não circulantes	1.798.452	1.499.564
<b>Ativos totais</b>	<b>4.239.702</b>	<b>3.497.848</b>
<b>PASSIVOS E PATRIMÔNIO</b>		
<b>PASSIVOS</b>		
Total de passivos circulantes	2.042.204	3.302.692
Total de passivos não circulantes	985.169	928.855
<b>Passivos totais</b>	<b>3.027.373</b>	<b>4.231.547</b>
<b>PATRIMÔNIO</b>		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	1.211.177	(734.514)
Participações de não controladores	1.152	815
<b>Patrimônio total</b>	<b>1.212.329</b>	<b>(733.699)</b>
<b>Total patrimônio e passivos</b>	<b>4.239.702</b>	<b>3.497.848</b>
<b>Demonstração do Resultados Consolidados por Função</b>		
Receitas de atividades ordinárias	5.794.599	4.255.115
Custo de vendas	(4.587.151)	(3.973.361)
Lucro (Perda) bruta	1.207.448	281.754
Lucro (Perda) de atividades operacionais	631.524	(163.903)
Lucro (Perda) antes de impostos	739.480	(89.464)
Despesas por imposto sobre o lucro	1.303	19.529
<b>Lucro (Perda) do exercício</b>	<b>740.783</b>	<b>(69.935)</b>
Lucro (Perda) atribuível aos proprietários da controladora	740.476	(70.047)
Lucro (Perda) atribuível a participações de não controladores	307	112
<b>Lucro (Perda) do exercício</b>	<b>740.783</b>	<b>(69.935)</b>

## Demonstrações do Resultado Abrangente Consolidado

	Em 31 de Dezembro 2023	Em 31 de Dezembro 2022
	MUSD	MUSD
<b>Demonstrações do Resultado Abrangente Consolidado</b>		
LUCRO (PERDA) DO EXERCÍCIO	740.783	(69.935)
Demais componentes de outro resultado abrangente antes de imposto	796.614	(10.792)
Imposto sobre o lucro acumulado de demais componentes de outro resultado abrangente não classificado como resultado do exercício	8.322	689
Outro resultado abrangente	804.936	(10.103)
<b>Resultado abrangente total</b>	<b>1.545.719</b>	<b>(80.273)</b>
<b>Resultado abrangente atribuível:</b>		
Resultado abrangente atribuível aos proprietários da controladora	1.545.328	(80.281)
Resultado abrangente atribuível a participações de não controladores	391	8
<b>RESULTADO ABRANGENTE TOTAL</b>	<b>1.545.719</b>	<b>(80.273)</b>

## Demonstração do Fluxo de Caixa Consolidado - Método Direto

Fluxo de caixa líquido decorrente de atividades operacionais	364.468	886.301
Fluxo de caixa líquido utilizado em atividades de investimento	(31.311)	36.345
Fluxos de caixa líquido decorrente de (utilizado em) atividades de financiamento	(18.698)	(354.668)
Aumento líquido (redução líquida) de caixa e equivalentes de caixa antes do efeito de variações de taxa de câmbio	314.459	567.978
Efeitos da variação da taxa de câmbio sobre caixa e equivalentes de caixa	35.215	(476.568)
Aumento líquido (redução líquida) de caixa e equivalentes de caixa	349.674	91.410
CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO INÍCIO DO EXERCÍCIO	384.133	225.804
<b>CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FINAL DO EXERCÍCIO</b>	<b>733.807</b>	<b>384.133</b>

	Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	Participações de não controladora	Patrimônio total
	MUSD	MUSD	MUSD
<b>Demonstração de Mutações do Patrimônio Consolidado</b>			
<b>ANO 2023</b>			
Patrimônio em 1 de janeiro de 2023	(734.515)	815	(733.700)
Resultado abrangente total	1.545.335	391	1.545.726
Total de transações com acionistas	400.357	(54)	400.303
<b>Saldos finais do exercício atual de 31 de dezembro de 2023</b>	<b>1.211.177</b>	<b>1.152</b>	<b>1.212.329</b>
<b>ANO 2022</b>			
Patrimônio em 1 de janeiro de 2022	(649.058)	769	(648.289)
Resultado abrangente total	(80.281)	35	(80.246)
Total de transações com acionistas	(5.176)	11	(5.165)
<b>Saldos finais do exercício atual de 31 de dezembro de 2022</b>	<b>(734.515)</b>	<b>815</b>	<b>(733.700)</b>

**TECHNICAL TRAINING LATAM S.A.**

	Em 31 de Dezembro 2023	Em 31 de Dezembro 2022
	MUSD	MUSD
<b>Balço Financeiro</b>		
<b>ATIVOS</b>		
Total de ativos circulantes	977.726	1.103.009
Total de ativos não circulantes	115.135	111.767
<b>Ativos totais</b>	<b>1.092.861</b>	<b>1.214.776</b>
<b>PASSIVOS E PATRIMÔNIO</b>		
<b>PASSIVOS</b>		
Total de passivos circulantes	396.039	684.262
Total de passivos não circulantes	386.878	265.927
<b>Passivos totais</b>	<b>782.917</b>	<b>950.189</b>
<b>PATRIMÔNIO</b>		
Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	309.944	264.587
<b>Patrimônio total</b>	<b>309.944</b>	<b>264.587</b>
<b>Total patrimônio e passivos</b>	<b>1.092.861</b>	<b>1.214.776</b>

**Demonstração do Resultados Consolidados por Função**

Receitas de atividades ordinárias	1.110.860	906.015
Custo de vendas	(955.841)	(818.075)
Lucro (Perda) bruta	155.019	87.940
Lucro (Perda) de atividades operacionais	153.438	69.915
Lucro (Perda) antes de impostos	153.438	69.915
Despesas por imposto sobre o lucro	(44.699)	(60)
<b>Lucro (Perda) do exercício</b>	<b>108.739</b>	<b>69.855</b>
Lucro (Perda) atribuível aos proprietários da controladora	108.739	69.855
<b>Lucro (Perda) do exercício</b>	<b>108.739</b>	<b>69.855</b>

	Em 31 de Dezembro 2023	Em 31 de Dezembro 2022
	<i>MUSD</i>	<i>MUSD</i>
<b>Demonstrações do Resultado Abrangente Consolidado</b>		
LUCRO (PERDA) DO EXERCÍCIO	108.739	(60)
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto	(63.382)	(15.409)
Outro resultado abrangente	(63.382)	(15.409)
<b>Resultado abrangente total</b>	<b>45.357</b>	<b>(15.469)</b>
<b>Resultado abrangente atribuível:</b>		
Resultado abrangente atribuível aos proprietários da controladora	45.357	(15.469)
<b>Resultado abrangente total</b>	<b>45.357</b>	<b>(15.469)</b>
<b>Demonstração do Fluxo de Caixa Consolidado - Método Direto</b>		
Fluxo de caixa líquido decorrente de atividades operacionais	(3.269)	(157.977)
Aumento líquido (redução líquida) de caixa e equivalentes de caixa antes do efeito da variação da taxa de câmbio	(3.269)	(157.977)
Efeitos da variação da taxa de câmbio sobre caixa e equivalentes de caixa	4.489	4.710
Aumento líquido (redução líquida) de caixa e equivalentes de caixa	1.220	(153.267)
CAIXAS E EQUIVALENTES DE CAIXA NO INÍCIO DO EXERCÍCIO	136.469	289.736
<b>CAIXAS E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FINAL DO EXERCÍCIO</b>	<b>137.689</b>	<b>136.469</b>

	Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora	Participações de não controladora	Patrimônio total
	<i>MUSD</i>	<i>MUSD</i>	<i>MUSD</i>
<b>Demonstração de Mutações do Patrimônio Consolidado</b>			
<b>ANO 2023</b>			
Patrimônio em 1 de janeiro de 2023	264.587	-	264.587
Resultado abrangente total	108.739	-	108.739
Total de transações com acionistas	(63.382)	-	(63.382)
<b>Saldos finais do exercício atual de 31 de dezembro de 2023</b>	<b>309.944</b>	<b>-</b>	<b>309.944</b>
<b>ANO 2022</b>			
Patrimônio em 1 de janeiro de 2022	1.298.275	-	1.298.275
Resultado abrangente total	54.446	-	54.446
Total de transações com acionistas	(1.088.134)	-	(1.088.134)
<b>Saldos finais do exercício atual de 31 de dezembro de 2022</b>	<b>264.587</b>	<b>-</b>	<b>264.587</b>

# Análise fundamentada

Análise comparativa e explicação das principais tendências:

## 1. 1. DEMONSTRAÇÃO CONSOLIDADA DA POSIÇÃO FINANCEIRA

A seguir, são apresentados os principais índices financeiros da Demonstração Consolidada da Posição Financeira:

	31-12-2023	31-12-2022
<b>ÍNDICES DE LIQUIDEZ</b>		
Liquidez circulante (vezes) (Ativo circulante em operação / passivo circulante)	0,74	0,69
Razão ácido (vezes) (Recursos disponíveis / passivo circulante)	0,30	0,24
<b>ÍNDICES DE ENDIVIDAMENTO</b>		
Razão de endividamento (vezes): (passivo circulante / patrimônio líquido)	12,63	120,36
(Passivo não circulante / patrimônio líquido)	18,97	191,39
(Passivo circulante + passivo não circulante / patrimônio líquido)	31,60	311,75
Dívida circulante / dívida total (%)	39,98	38,61
Dívida não circulante / dívida total (%)	60,02	61,39
Cobertura de despesas financeiras (R.A.I.I. / despesas financeiras)	2,04	0,00
<b>ÍNDICES DE ATIVIDADE</b>		
Ativos totais	14.667.315	13.211.024
Investimentos	795.787	780.869
Alienações	46.524	56.794
<b>ÍNDICES DE RENTABILIDADE</b>		
Os índices de rentabilidade foram calculados com base no patrimônio e nos resultados atribuíveis aos acionistas majoritários.		
Rentabilidade do patrimônio (Lucro líquido / patrimônio líquido médio)	1,29	31,68
Rentabilidade do ativo (Lucro líquido / ativos médios)	0,04	0,10
Rendimento de ativos operacional (Lucro líquido / ativos operacionais <sup>1</sup> Média)	0,04	0,11
<sup>1</sup> Total de ativos menos impostos diferidos, contas correntes de pessoal, investimentos permanente e temporário.		
Rendimento de dividendos (Dividendos pago / preço de mercado)	0,00	0,00

Em 31 de dezembro de 2023, os ativos totais da Sociedade totalizam MUSD 14.667.315, o que, comparado com 31 de dezembro de 2022, representa um aumento de MUSD 1.456.291 (11,0%).

O ativo circulante da Sociedade aumentou em MUSD 666.938 (18,9%), em comparação com o final do exercício de 2022. Os principais aumentos ocorrem nos seguintes itens: Caixa e equivalentes de caixa em MUSD 498.086 (40,9%), explicado pela variação líquida apresentada na demonstração dos fluxos consolidado da Sociedade; devedores comerciais e outras contas a receber no valor de MUSD 377.801 (37,5%), explicado principalmente pelo aumento nas vendas nos mercados do Brasil, Peru e Chile; Estoques circulantes no valor de MUSD 115.091 (24,1%), associado ao aumento das compras no valor de MUSD 206.285 e estoque em trânsito e outros no valor de MUSD 22.867, compensados por ajustes de estoque, baixas e outros em MUSD 101.398 e pelo ajuste de conversão em MUSD 12.781; Impostos circulante no valor de MUSD 13.997 (42,4%) e ativos não circulantes ou grupos de ativos classificados como mantidos para venda no valor de MUSD 16.254 (18,8%) (principalmente pela vendas de aeronaves e motores). Tudo isso é compensado por uma diminuição em: Outros ativos

financeiros, circulantes no valor de MUSD\$328.696 (65,3%),

explicado principalmente pela compensação de um fundo entregue a um agente como adiantamentos restritos, relacionado à baixa do claim da TAM Linhas Aéreas S.A., pendente de resolução no final do processo de Capítulo 11 e compensado durante 2023; Contas a receber de entidades relacionadas, circulantes em MUSD 19.495 (99,9%); e outros ativos não financeiros circulantes em MUSD\$6.100 (3,2%).

O índice de liquidez da Sociedade mostra um aumento de 0,69 vezes no final do exercício de 2022 para 0,74 vezes no final de dezembro de 2023. Além disso, observa-se um aumento no índice de acidez de 0,24 vezes no exercício de 2022 para 0,30 vezes no final de dezembro de 2023.

O ativo não circulante da Sociedade aumentou em MUSD 789.353 (8,2%) em relação ao final do exercício de 2022. Os principais itens do ativo não circulante que apresentam aumento são: Propriedades, plantas e equipamentos em MUSD 679.469 (8,1%), cuja variação é explicada principalmente pelas adições do exercício em MUSD\$1.954.683 (principalmente adições associadas à manutenção de aeronaves em MUSD

938.381 e novos contratos de ativos por direitos de uso em MUSD 1.016.302) e um aumento na diferença de conversão em MUSD 44.249, compensado pela diminuição devido à depreciação em MUSD 939.040 e outras diminuições em MUSD 380.423; Ativos intangíveis exceto ágio em MUSD 71.600 (6,6%), originados principalmente pelo ajuste de conversão em MUSD 52.478, aumento devido a adições em MUSD 79.144 (associadas a projetos de transformação digital em MUSD 32.484), compensado por uma diminuição em MUSD 59.304 correspondente à amortização do exercício; Outros ativos financeiros não circulantes em MUSD 18.968 (122,2%); Outros ativos não financeiros no valor de MUSD 20.243 (13,6%), originados principalmente por aumentos em depósitos judiciais no valor de MUSD 30.425 e outros pagamentos antecipados em MUSD 3.967, compensados pela diminuição de Imposto sobre vendas em MUSD 14.209 e Contas a receber, não circulantes em MUSD 206 (1,6%). Tudo isso é levemente compensado pela diminuição em Ativos por impostos diferidos no valor de MUSD (1.133) (19,2%).

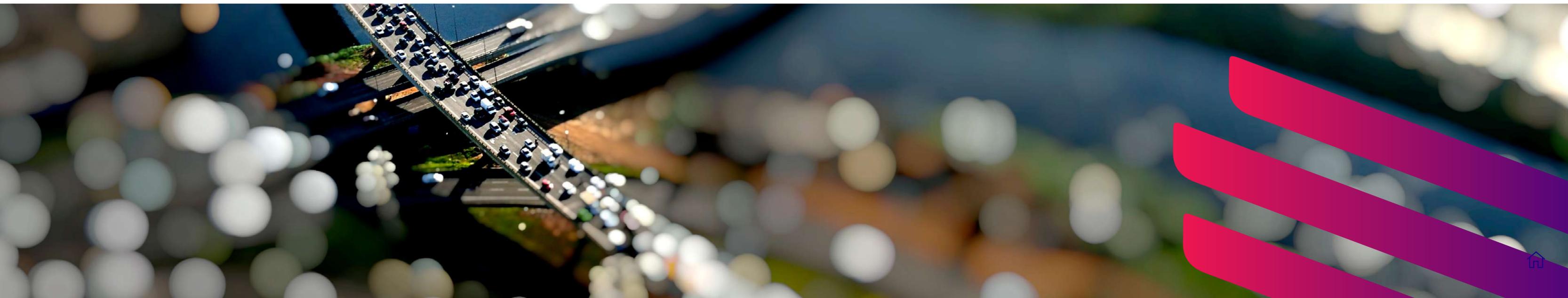
Em 31 de dezembro de 2023, os passivos totais da Sociedade totalizam MUSD 14.229.040, o que, comparado com o valor em 31 de dezembro de 2022, representa um aumento de MUSD

1.048.737 (equivalente a 8,0%).

O passivo circulante da Sociedade aumentou em MUSD 599.440 (11,8%), em relação ao final do exercício de 2022. Os principais aumentos ocorrem em: Contas a pagar comerciais e outras contas a pagar, circulantes em MUSD 137.287 (8,4%), Outros passivos não financeiros, circulantes em MUSD 659.655 (25,0%); Contas a pagar a entidades relacionadas, circulantes em MUSD 7.432; Passivos por impostos, circulantes em MUSD 1.345 (131,1%); E outras provisões, circulantes em MUSD 499 (3,4%). Isso é compensado pela diminuição em Outros passivos financeiros, circulantes em MUSD 206.778 (25,8%).

O índice de endividamento do Passivo circulante da Sociedade em relação ao patrimônio para o exercício é de 12,63 (120,36 em 31 de dezembro de 2022). A incidência do Passivo circulante sobre a dívida total aumentou em 1,37 pontos percentuais, passando de 38,61% no final de 2022 para 39,98% no final do exercício atual.

O Passivo não circulante da Sociedade aumentou em MUSD 449.297 (5,6%), comparado com o valor em 31 de dezembro de 2022. Os principais aumentos ocorrem em Outros passivos



financeiros não circulantes em MUSD 362.630 (6,1%) e Contas a pagar, não circulantes em MUSD 92.303 (28,3%), explicado principalmente pelo aumento na manutenção de aeronaves e motores em MUSD 98.868, compensado por outros efeitos líquidos em MUSD 6.565; Provisões para benefícios dos colaboradores, não circulante, no valor de MUSD 29.130 (31,2%), explicado por um aumento de MUSD 58.436 associado à provisão de serviços circulantes, compensado por uma diminuição de benefícios pagos em MUSD 6.701 e um ajuste de conversão e perda atuarial em MUSD 22.605; e aumento de Passivos por impostos diferidos em MUSD 37.734 (10,9%). Isso é compensado pela diminuição de outros passivos não financeiros, não circulantes, no valor de MUSD 71.272 (17,0%) e outras provisões, não circulantes, no valor de MUSD 1.228 (-0,1%).

Para uma melhor compreensão do aumento total dos Outros passivos financeiros em MUSD 155.852, considerando uma diminuição no passivo financeiro circulante no valor de MUSD 206.778 e um aumento no passivo financeiro não circulante no valor de MUSD 362.630, a seguir é apresentado, excluindo os aumentos de derivativos de cobertura e não cobertura em MUSD 1.544, o seguinte quadro resumo que mostra os movimentos correspondentes a fluxos e não fluxos de caixa:

Obrigações com instituições financeiras	Saldo em 31 de dezembro de 2022 MUSD	Fluxos			Movimentações (fora do fluxo)		Saldo em 31 de dezembro de 2023 MUSD
		Obtenção Capital <sup>1</sup> MUSD	Pago Capital <sup>2</sup> MUSD	Juros MUSD	Juros Acumulados e outros MUSD	Reclassificações <sup>3</sup> MUSD	
Empréstimos bancários	1.385.995	-	(81.952)	(153.791)	189.272	(310.090)	1.029.434
Obrigações garantidas	325.061	-	(19.726)	(20.309)	20.686	(1.790)	303.922
Outras obrigações garantidas	474.304	-	(56.519)	(42.283)	43.037	11.811	430.350
Obrigações junto ao público	1.289.799	-	-	(155.655)	168.694	-	1.302.838
Arrendamentos financeiros	1.088.239	-	(183.374)	(48.272)	58.076	(13.123)	901.546
Outros empréstimos	2.028	-	(434)	-	(70)	(1.420)	104
Passivos por arrendamentos	2.216.454	-	(225.358)	(173.924)	1.150.822	-	2.967.994
<b>Obrigações totais junto a instituições financeiras</b>	<b>6.781.880</b>	<b>-</b>	<b>(567.363)</b>	<b>(594.234)</b>	<b>1.630.517</b>	<b>(314.612)</b>	<b>6.936.188</b>

<sup>1</sup> Durante o exercício de 2023, a Companhia não obteve financiamento. Durante o exercício de 2022, a Companhia obteve MUSD 2.361.875 em valores provenientes de empréstimos de longo prazo e MUSD 4.856.025 em valores provenientes de empréstimos de curto prazo, totalizando MUSD 7.217.900.

<sup>2</sup> Em 31 de dezembro de 2023, os reembolsos de empréstimos totalizaram MUSD 342.005 e os pagamentos de passivos por arrendamentos totalizaram MUSD 225.358, conforme revelado nos fluxos de atividades de financiamento. Em 31 de dezembro de 2022, os reembolsos de empréstimos totalizaram MUSD 8.759.413 e os pagamentos de passivos por arrendamentos totalizaram MUSD 131.917, também revelados nos fluxos de atividades de financiamento.

<sup>3</sup> Como resultado da saída do Capítulo 11, os empréstimos bancários diminuíram principalmente em MUSD 297.161, relacionados à redução do claim da TAM Linhas Aéreas S.A., que estava pendente de resolução na saída do processo do Capítulo 11 e foi compensado durante o ano de 2023 com um fundo entregue a um agente como adiantamentos restritos realizados em novembro de 2022.

O índice de endividamento do Passivo não circulante da Sociedade no exercício sobre o patrimônio é 18,97.

A incidência do Passivo não circulante sobre a dívida total diminuiu em (1,37) pontos percentuais, passando de 61,39% no final de 2022 para 60,02% no final de dezembro de 2023.

O índice de endividamento total sobre o Patrimônio da Sociedade para o final de dezembro de 2023 é 31,60, sendo 280,15 menor do que para o final de dezembro de 2022.

Para 31 de dezembro de 2023, aproximadamente 49% da dívida está em taxa fixa, enquanto a parte restante é indexada a uma taxa de referência baseada na SOFR.

O Patrimônio atribuível aos proprietários da controladora aumentou em MUSD 408.024 (965,1%), passando de MUSD 42.278 em 31 de dezembro de 2022 para um patrimônio de MUSD 450.302 em 31 de dezembro de 2023. Os efeitos principais correspondem a:

#### a) Redução do capital social

Em Assembleia Extraordinária de Acionistas da Sociedade realizada em 20 de abril de 2023, foi decidido o seguinte, o que implica em um movimento líquido entre rubricas do patrimônio e não afeta o total:

i) Uma redução do capital da Sociedade no montante de MUSD 7.501.896, sem alterar o número e características das ações em que se divide, mediante a absorção da totalidade das perdas acumuladas da Sociedade até 31 de dezembro de 2022 por esse mesmo valor;

ii) Outra redução do capital da Sociedade no montante de MUSD 178, também sem alterar o número e características das ações em que se divide, mediante a absorção da conta "Ações próprias em carteira" até 31 de dezembro de 2022, por esse mesmo valor

iii) Dedução do capital integralizado da Sociedade a conta "Custos de emissão e colocação de ações e bônus conversíveis em ações", no valor de MUSD 810.279.

#### b) Aumento de capital e títulos conversíveis

Durante o primeiro semestre de 2023, foi reconhecido o aumento do capital integralizado, originado pela conversão de títulos de classe H e pelo pagamento de créditos por meio dos títulos de classe G, no valor de MUSD 17.401.

Considerando o que foi mencionado nas letras a) e b) anteriores, o saldo do capital social no final de dezembro de 2023 é composto da seguinte forma:

	<b>Capital Integralizado</b>
	<i>MUSD</i>
Saldo inicial em 1º de janeiro de 2023	13.298.486
Títulos Conversível G - colocação durante o período por opção de conversão	17.401
Absorção de Perdas Acumuladas em 31 de dezembro de 2022	(7.501.896)
Absorção de ações próprias em carteira	(178)
Dedução de custos de emissão e colocação de ações e títulos conversíveis em ações	(810.279)
Subtotal	(8.294.952)
<b>Saldo final em 31 de dezembro de 2023</b>	<b>5.003.534</b>

#### c) Outras reservas diversas

Durante o exercício de 2023, o item de Outras reservas diversas aumentou em MUSD 736.491, principalmente devido ao aumento pela capitalização dos custos de emissão e colocação de ações e títulos conversíveis em ações em MUSD 810.279, compensado por MUSD 14.401 de ajuste ao valor justo dos títulos convertidos, Reservas atuariais para planos de Benefícios a colaboradores em MUSD 20.442, Reserva de conversão em MUSD 25.051 e Reservas relacionadas às atividades de cobertura em MUSD (20.651).

#### d) Lucros/Perdas Acumuladas (Resultado acumulado)

Os resultados acumulados incluem MUSD 581.831 de lucros atribuíveis aos proprietários da controladora no exercício e o reverso de MUSD 57.129 relacionado a um dividendo não pago no ano de 2020, MUSD 174.549 correspondentes aos lucros do exercício de 2023 e a absorção das perdas acumuladas em MUSD 7.501.896.

Como resultado do exposto, o Resultado acumulado aumentou de um prejuízo de MUSD 7.501.896 em 31 de dezembro de 2022 para um lucro de MUSD 464.411 em 31 de dezembro de 2023.



## 2. DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS CONSOLIDADOS

Os principais índices financeiros da Demonstração de Resultados Consolidados são apresentados a seguir.

Para os exercícios encerrados em 31 de dezembro	2023	2022
	MUSD	MUSD
<b>Receitas operacionais</b>	<b>11.789.182</b>	<b>9.516.807</b>
Passageiros	10.215.148	7.636.429
Carga	1.425.393	1.726.092
Outros	148.641	154.286
<b>Custos operacionais</b>	<b>(10.619.974)</b>	<b>(9.638.086)</b>
Remunerações	(1.583.337)	(1.266.336)
Combustível	(3.947.220)	(3.882.505)
Comissões	(244.160)	(167.035)
Depreciação e amortização	(1.205.373)	(1.179.512)
Outros aluguéis e taxas de pouso	(1.322.795)	(1.036.158)
Serviços aos passageiros	(271.838)	(184.357)
Aluguel de aeronaves	(91.876)	(202.845)
Manutenção	(601.804)	(582.848)
Outros custos operacionais	(1.351.571)	(1.136.490)
<b>Resultado operacional</b>	<b>1.169.208</b>	<b>(121.279)</b>
<b>Margem operacional</b>	<b>9,9%</b>	<b>-1,3%</b>
Receitas financeiras	125.356	1.052.295
Custos financeiros	(698.231)	(942.403)
Outras receitas/custos <sup>1</sup>	159	1.357.438
<b>Lucro/(Perda) antes de impostos e juros minoritários</b>	<b>596.492</b>	<b>1.346.051</b>
Impostos	(14.942)	(8.914)
Lucro/(Perda) antes de juros minoritários	581.550	1.337.137
<b>Atribuível a:</b>		
Lucro/(Perda) atribuível aos proprietários da controladora	581.831	1.339.210
Lucro/(Perda) atribuível a participações de não controladoras	(281)	(2.073)
<b>Margem líquida</b>	<b>4,9%</b>	<b>14,1%</b>
<b>Taxa efetiva de imposto</b>	<b>-2,5%</b>	<b>0,7%</b>
Total de Ações, básicas	604.437.869.545	96.614.464.231
Lucro/(Perda) básicas por ação (USD)	0,000963	0,013861
Total de Ações, diluídas	604.441.789.335	98.530.451.071
Lucro/(Perda) diluído por ação (USD)	0,000963	0,013592
<b>R.A.I.I.D.A.</b>	<b>2.375.021</b>	<b>2.417.744</b>

<sup>1</sup> Outras receitas / custos consideram os itens Outros ganhos (perdas), Diferenças cambiais e Resultados por unidades de reajuste apresentados nas Demonstrações de Resultados Consolidado por Função.

A Controladora, em 31 de dezembro de 2023, registrou um lucro de MUSD 581.831, representando uma variação negativa de MUSD 757.379 em comparação com o lucro de MUSD 1.339.210 do ano anterior. A margem líquida para o exercício atingiu 4,9% em 2023 e 14,1% durante 2022.

O Resultado operacional de 2023 mostrou um lucro de MUSD 1.169.208, o que, comparado à perda de MUSD 121.279 em 31 de dezembro de 2022, representa uma variação equivalente a 1.064,1%. A margem operacional apresenta uma variação positiva de 11,2 pontos percentuais em relação ao exercício de 2022, atingindo 9,9%, impulsionada principalmente pelo bom desempenho do negócio de passageiros.

As Receitas operacionais em 31 de dezembro de 2023 aumentaram 23,9% em relação ao mesmo período de 2022, alcançando MUSD 11.789.182. Esse aumento se deve em grande parte a um aumento de 33,8% nas Receitas de passageiros, compensado por uma diminuição de 17,4% nas Receitas de carga e 3,7% em Outras receitas. O impacto da valorização do real brasileiro representa maiores Receitas ordinárias de aproximadamente MMUSD 106.

As Receitas de passageiros alcançaram MUSD 10.215.148, representando um aumento de 33,8% em comparação com MUSD 7.636.429 em 31 de dezembro de 2022. Essa variação é devido ao aumento de 23,1% na demanda medida em RPK e 8,6% nos yields em relação ao mesmo período do ano anterior. Além disso, o fator de ocupação também apresenta uma variação positiva de 1,7 pontos percentuais, atingindo 83,1% durante o exercício de 2023. Em termos de capacidade, as operações de passageiros registraram um aumento positivo, com ASK totais atingindo 92% dos níveis de 2019 em 31 de dezembro de 2023, representando o nível mais alto de operações desde o início da pandemia.

O item Outras receitas apresenta uma redução de MUSD 5.645, devido principalmente a menores receitas reconhecidas relacionadas à indenização da Delta Air Lines Inc. associadas à implementação do JBA assinado em 2019, no valor de MUSD

30.408, parcialmente compensado por maiores receitas de vendas de motores spare e rotativos da frota Airbus A350 e Airbus A320 durante 2023.

Em 31 de dezembro de 2023, os Custos operacionais totalizam MUSD 10.619.974, representando um aumento de 10,2% em comparação com o mesmo exercício de 2022, equivalente a MUSD 981.888. Por outro lado, o custo unitário por ASK diminuiu 8,6%. Além disso, o impacto da valorização do real brasileiro neste item representa maiores custos em aproximadamente MMUSD 66. As variações por item são explicadas da seguinte forma:

**a)** Os Salários e benefícios aumentaram MUSD 317.001, principalmente devido a maiores custos de tripulação e pessoal de aeroporto, juntamente com um aumento de 11% no quadro médio durante o ano de 2023.

**b)** O Combustível aumentou 1,7%, equivalente a MUSD 64.715. Este aumento corresponde principalmente a um crescimento de 17,5% no consumo medido em galões, compensado por uma redução de 13,7% nos preços médios sem cobertura. A Companhia reconheceu durante 2023 um lucro de MUSD 15.688 por cobertura de combustível, em comparação com um lucro de MUSD 18.755 obtidos durante o exercício de 2022.

**c)** As Comissões para os agentes mostram um aumento de MUSD 77.125, principalmente devido ao aumento nas operações relacionadas às receitas de passageiros.

**d)** A Depreciação e Amortização aumentou em MUSD 25.861, equivalente a 2,2%, variação que é explicada principalmente pela depreciação do custo de manutenção devido ao aumento de 19 aeronaves em 31 de dezembro de 2023 em comparação com o exercício de 2022, compensado pela renegociação dos contratos de arrendamento operacional de frota após a saída do Capítulo 11.

**e)** Os Outros Aluguéis e Taxas de pouso aumentaram MUSD 286.637, principalmente nos custos de taxas aeroportuárias

e serviços de handling impactados por uma maior operação durante 2023.

**f)** O Serviço aos Passageiros apresenta maiores custos em MUSD 87.481, o que corresponde a uma variação de 47,5%, explicado principalmente pelo aumento nos custos de catering e serviços a bordo devido à suspensão das restrições de entrega de comida presentes nos primeiros meses de 2022 devido à pandemia de COVID-19, além do crescimento na demanda, resultando em um aumento de 18,3% no número de passageiros transportados, principalmente no segmento internacional.

**g)** O Aluguel de Aeronaves apresenta menores custos em MUSD 110.969, devido a uma diminuição no número de aeronaves sob modalidade PBH.

O Aluguel de aeronaves inclui os custos associados aos pagamentos de aluguel com base em horas de voo (PBH) para os contratos que foram modificados incorporando essa estrutura. Para esses contratos que incluem no início do período pagamentos variáveis com base em horas de voo (PBH) e posteriormente passam a ter taxas fixas, foi reconhecido um ativo pelo direito de uso e um passivo de arrendamento por esses valores na data da modificação do contrato. Esses valores continuam a ser amortizados de forma linear durante o prazo do arrendamento a partir da data da modificação do contrato, mesmo que inicialmente tenham um período de pagamentos variáveis. Portanto, e como resultado da aplicação da política contábil de arrendamentos, o resultado do exercício inclui tanto o custo de aluguel pelos pagamentos variáveis (Aluguel de Aeronaves) quanto o custo resultante da amortização do ativo pelo direito de uso incluído na linha de depreciação e o juros do passivo de arrendamento.

**h)** A Manutenção apresenta custos maiores em MUSD 18.956, devido a uma frota média maior e ao aumento da operação durante 2023.

**i)** Outros Custos Operacionais apresentam um aumento de MUSD 215.081, principalmente devido aos maiores custos

variáveis de tripulação, sistemas de reservas, vendas e publicidade, decorrentes do crescimento da operação durante 2023.

As receitas financeiras totalizaram MUSD 125.356, que comparadas aos MUSD 1.052.295 do exercício anterior, representam menores receitas de MUSD 926.939, principalmente devido ao reconhecimento durante 2022 de ajustes de valor justo dos títulos convertidos cuja origem foi dívida financeira de MUSD 420.436 e reduções de dívida financeira de MUSD 491.326.

Os Custos financeiros diminuíram 25,9%, totalizando MUSD 698.231 em 31 de dezembro de 2023, a variação é resultado dos juros reconhecidos durante 2022 associados ao financiamento DIP.

As outras receitas/custos totalizaram um lucro de MUSD 159 em 31 de dezembro de 2023, o que representa um aumento de MUSD 1.357.279 em comparação com o mesmo exercício de 2022. Este impacto se explica principalmente pelo reconhecimento, durante 2022, de um lucro de MUSD 2.550.306 correspondentes ao ajuste ao valor justo dos títulos convertidos, cuja origem eram Contas a Pagar Comerciais e Outras Contas a Pagar, compensado pelos custos das atividades de reestruturação registradas durante o exercício de 2022.

Os principais itens da Demonstração Financeira Consolidada da TAM S.A. e suas Subsidiárias, que resultaram em um lucro de MUSD 50.701 por diferença de câmbio em 31 de dezembro de 2023, são os seguintes: Outros passivos financeiros, com um lucro de MUSD 26.871 originado por empréstimos e leasing financeiros para aquisição de frota denominada em dólares; contas a receber e a pagar líquidas de empresas relacionadas, com um lucro de MUSD 46.531; e contas a receber e a pagar líquidas de terceiros, com uma perda de MUSD 17.532. Os demais itens de ativos e passivos líquidos resultaram em uma perda de MUSD 5.168.

### 3. ANÁLISE E EXPLICAÇÃO DO FLUXO LÍQUIDO CONSOLIDADO PROVENIENTE DAS ATIVIDADES DE OPERAÇÃO, INVESTIMENTO E FINANCIAMENTO

O Fluxo de Atividades Operacionais em 31 de dezembro de 2023 apresenta uma variação positiva de MUSD 2.166.771 em relação ao mesmo exercício do ano anterior, devido à variação positiva nas Cobranças derivadas das vendas de bens e prestação de serviços em MUSD 2.847.843, Outras cobranças por atividades operacionais em MUSD 52.574 e Outras entradas e saídas de caixa no valor de MUSD 109.914. Isso é compensado pelas variações negativas nos Pagamentos a fornecedores pelo fornecimento de bens e serviços, com variações originadas pelos maiores pagamentos realizados em MUSD 576.378; Pagamentos a e em nome dos colaboradores em MUSD 265.360, Impostos sobre lucros pagos em MUSD 4.065.

A variação positiva de MUSD 109.914 em Outras entradas e saídas de caixa do Fluxo de Atividades Operacionais é principalmente originada pela variação de Fundos recebidos associados a adiantamentos restritos em MUSD 47.490, menor fluxo associado a Garantias em MUSD 51.790, depósitos judiciais em MUSD 4.312, Comissões bancárias e impostos em MUSD 3.268 e Garantias de margens de derivativos de cobertura em MUSD 37.648; compensada pela variação negativa de Impostos sobre transações financeiras em MUSD (4.669), Pagamento de prêmios de derivativos em MUSD 24.481 e Derivativos de cobertura em MUSD 5.444.

O Fluxo de Atividades de Investimento apresenta uma variação positiva de MUSD 89.452 em relação ao mesmo exercício do ano anterior, principalmente devido à variação positiva nos Juros recebidos em MUSD 79.618, outros pagamentos para adquirir patrimônio ou instrumentos de dívida de outras entidades em MUSD 331 e Outras entradas (saídas) de caixa em MUSD 52.958. Isso é compensado pelas variações negativas nos valores derivados da venda de propriedades, planta e equipamentos em MUSD 9.853, Compras de ativos intangíveis em MUSD 17.936, Compras de propriedades, planta e equipamentos em MUSD 15.249 e Outros recebimentos pela venda

de patrimônio ou instrumentos de dívida de outras entidades em MUSD 417.

O Fluxo de Atividades de Financiamento apresenta uma variação negativa de MUSD 2.005.170 em relação ao mesmo exercício do ano anterior, explicada principalmente pelas variações negativas nos Pagamentos por mudanças nas participações na propriedade em subsidiárias que não resultam na perda de controle em MUSD 23, Valores provenientes da emissão de ações em MUSD 549.038, Valores provenientes da emissão de outros instrumentos de patrimônio em MUSD \$3.202.790, Valores provenientes de empréstimos de curto prazo em MUSD 4.856.025, Valores provenientes de empréstimos de longo prazo em MUSD 2.361.875, Empréstimos de entidades relacionadas em MUSD 770.522, Juros pagos em MUSD 72.518 e Pagamentos de passivos por arrendamento em MUSD 93.441. Essas variações são compensadas pela variação positiva nos Pagamentos de empréstimos em MUSD 8.417.408, Pagamentos de empréstimos a entidades relacionadas em MUSD 1.008.483 e Outras entradas (saídas) de caixa em MUSD 475.171.

Os fluxos de empréstimos mencionados incluem os seguintes eventos:

**1.** A linha de crédito comprometida "Revolving Credit Facility (RCF)" é garantida com garantias compostas por aeronaves, motores e peças de reposição, e estava totalmente utilizada até 3 de novembro de 2022. Após a saída do Capítulo 11, essa linha foi totalmente quitada e está disponível para uso em 31 de dezembro de 2023.

**2.** Em 14 de março de 2022, um novo texto consolidado e modificado do Contrato de Crédito DIP Existente (o "Novo Contrato de Crédito DIP Consolidado e Modificado") foi apresentado ao Tribunal para aprovação. Este novo contrato (i) refinanciou e substituiu totalmente os Trechos A, B e C existentes no Contrato de Crédito DIP Existente; (ii) tinha uma data de vencimento de acordo com o cronograma que os Devedores previam para emergir do Capítulo 11; e (iii) incluía certas re-

duções nas taxas e juros em comparação com o Contrato de Crédito DIP Existente e a Proposta Inicial de Financiamento DIP Consolidada e Modificada. As obrigações sob o DIP foram garantidas por ativos de propriedade da LATAM e de algumas de suas subsidiárias, incluindo, mas não se limitando a, ações, certos motores e peças de reposição.

Em 8 de abril de 2022, foi assinado um texto consolidado e modificado (o "Contrato de Crédito DIP Consolidado e Modificado") do Contrato de Crédito DIP Original, que modificou e consolidou o contrato e pagou as obrigações pendentes sob o mesmo (ou seja, sob seus Trechos A, B e C). O valor total do Contrato de Crédito DIP Consolidado e Modificado foi de MMUSD 3.700. Este contrato (i) incluiu certas reduções nas taxas e juros em comparação com o Contrato de Crédito DIP Existente; e (ii) tinha uma data de vencimento de acordo com o cronograma que a LATAM previa para emergir do Capítulo 11. Quanto a isso, a data de vencimento programada do Contrato de Crédito DIP Consolidado e Modificado era 8 de agosto de 2022, sujeita a possíveis prorrogações que, em certos casos, tinham como prazo final 30 de novembro de 2022.

Além disso, em 8 de abril de 2022, ocorreu o desembolso inicial ao abrigo do Contrato de Crédito DIP Refundido e Modificado no valor de MMUSD 2.750. Em 28 de abril de 2022, foi assinada uma modificação a este contrato, prorrogando a data de vencimento de 8 de agosto de 2022 para 14 de outubro de 2022.

Em 12 de outubro de 2022, esse Contrato de Crédito DIP Refundido e Modificado foi totalmente repagado com o financiamento DIP-to-Exit, que contemplou um financiamento ponte para títulos sênior garantidos com vencimento em 2027 no valor de MMUSD 750, MMUSD 750 em outro financiamento ponte para títulos sênior garantidos com vencimento em 2029, um financiamento a prazo de MMUSD 750, um financiamento chamado Junior DIP, totalizando MMUSD 1.146, e, por último, uma Linha de Crédito Rotativa de MMUSD 500, a qual não está utilizada. O financiamento DIP-to-exit foi garantido por ativos de propriedade da LATAM e de algumas de suas subsidiárias. Desses, o Junior DIP tinha prioridade subordinada aos demais créditos.

Em 18 de outubro de 2022, os Créditos-Ponte foram parcialmente reembolsados por: i) uma emissão de títulos isentos de registro da U.S. Securities Act de 1933, conforme alterada (a "Lei de Valores"), de acordo com a Regra 144A e o Regulamento S, ambos sob a Lei de Mercados Capitais, com vencimento em 2027 (os "Títulos de 5 Anos"), no valor total de capital de MMUSD 450 e ii) uma emissão de títulos isentos de registro nos termos da Lei de Mercados de Capitais, de acordo com a Regra 144A e o Regulamento S, ambos sob a Lei de Mercado de Capitais, com vencimento em 2029 (os "Títulos de 7 Anos"), no valor total de capital de MMUSD 700.

No contexto da saída da Companhia do Procedimento do Capítulo 11 em 3 de novembro de 2022, os Créditos-Ponte foram totalmente pagos com a entrada de MMUSD 350 correspondentes a um empréstimo incremental do Empréstimo a Prazo B.

Em 3 de novembro de 2022, a empresa e todas as suas subsidiárias emergiram com sucesso do Capítulo 11.

Por fim, o fluxo líquido da Sociedade em 31 de dezembro de 2023, antes do efeito das mudanças na taxa de câmbio, apresenta uma variação positiva de MUSD 251.053 em relação ao mesmo exercício do ano anterior.

### 4. ANÁLISE DE RISCO FINANCEIRO

O objetivo do programa global de gestão de riscos da Sociedade é minimizar os efeitos adversos dos riscos financeiros que afetam a companhia.

#### a) Risco de mercado

Devido à natureza das suas operações, a Sociedade está exposta a fatores de mercado, tais como: (i) risco de preço de combustível, (ii) risco de câmbio (FX) e (iii) risco de taxa de juros.

**(i) Risco de preço de combustível**

Para a execução das suas operações, a Sociedade adquire o combustível denominado Jet Fuel grau 54 USGC, que é afetado pelas oscilações dos preços internacionais dos combustíveis.

Para proteger a exposição ao risco de preço de combustível, a Sociedade opera com instrumentos derivativos (Swaps e Opções) cujos ativos subjacentes podem ser diferentes do Jet Fuel, possibilitando a cobertura do petróleo West Texas Intermediate (“WTI”), do petróleo Brent (“BRENT”) e do óleo destilado Heating Oil (“HO”), que possuem uma alta semelhança com o Jet Fuel e maior liquidez.

Em 31 de dezembro de 2023, a Sociedade reconheceu ganhos de MUSD 15.7 referentes à cobertura de combustível líquido de prêmios nos custos de venda do exercício. Parte das diferenças produzidas pelo menor ou maior valor de mercado desses contratos são reconhecidas como componente das reservas de cobertura no patrimônio líquido da Sociedade. Em 31 de dezembro de 2023, o valor de mercado dos contratos atuais é de MUSD 22.1 (positivo).

**(ii) Risco cambial**

A moeda funcional e de apresentação das demonstrações financeiras da Matriz da Sociedade é o dólar estadunidense, portanto, o risco de cambial Transaccional e de Conversão decorre principalmente das atividades operacionais dos negócios, estratégicas e contábeis da Sociedade que são expressas em uma unidade monetária diferente da moeda funcional.

As Filiais da LATAM também estão expostas ao risco cambial, cujo impacto afeta o Resultado Consolidado da Sociedade.

A maior exposição ao risco cambial da LATAM provém da concentração dos negócios no Brasil, em sua maioria denominados em Real Brasileiro (BRL), sendo ativamente administrados pela Sociedade.

A Sociedade mitiga as exposições ao risco cambial por meio da contratação de instrumentos derivativos ou por meio de coberturas naturais ou execução de operações internas.

Em 31 de dezembro de 2023, a Sociedade mantém MUSD 414.000 em derivativos cambiais vigentes registrados como cobertura.

Em 31 de dezembro de 2023, o valor de mercado das posições de derivativos cambiais de cobertura era de MUSD 1.543 (negativo).

**(iii) Risco da taxa de juros**

A Sociedade está exposta a flutuações nas taxas de juros de mercado que afetam os fluxos de caixa futuros de ativos e passivos financeiros atuais e futuros.

A Sociedade está exposta principalmente à taxa Secured Overnight Financing Rate (“SOFR”) e a outros tipos de taxa de juros de menor relevância, como os Certificados de Depósito Interbancários brasileiros (“CDI”). Devido à cessação da publicação da LIBOR em 30 de junho de 2023, a sociedade iniciou a migração para a adoção da SOFR como taxa alternativa, o que se concretizará em 30 de setembro de 2023 com todos os contratos migrando definitivamente para a taxa SOFR.

Em 31 de dezembro de 2023, 50% (52% em 31 de dezembro de 2022) da dívida é fixa em relação às flutuações nas taxas de juros.

Durante o exercício encerrado em 31 de dezembro de 2023, a Sociedade reconheceu perdas de MUSD 1.810 correspondentes ao reconhecimento no resultado por prêmios pagos e outros itens. Em 31 de dezembro de 2023, a Sociedade não mantém derivativos de taxas de juros vigentes. No final de dezembro de 2022, a Sociedade possuía posições de derivativos de taxas de juros no valor de MUSD 8.816 (positivo).

Em 31 de dezembro de 2023, a Sociedade reconheceu uma

redução no ativo de direito de uso devido ao vencimento de derivativos no valor de MUSD 14.904 associados ao arrendamento de aeronaves. Nesta mesma data, reconheceu-se uma redução nas despesas de depreciação do ativo de direito de uso de MUSD (1.137). Em 31 de dezembro de 2022, a Sociedade reconheceu uma redução nas despesas de depreciação do ativo de direito de uso de MUSD 134 (positivo).

**5. AMBIENTE ECONÔMICO**

A resiliência da recuperação global após a pandemia da COVID-19 e a invasão russa na Ucrânia tem sido maior do que o esperado, especialmente nos Estados Unidos e em outros grandes mercados emergentes. Isso também foi impulsionado pelo apoio fiscal fornecido pela China. No entanto, as projeções para 2024 e 2025 são inferiores à média histórica, devido em parte às elevadas taxas de juros da política monetária para combater a inflação, à retirada do apoio fiscal em um ambiente de forte endividamento que freia a atividade econômica e ao baixo crescimento da produtividade subjacente. Quanto à inflação, observa-se que está diminuindo a um ritmo mais rápido do que o esperado na maioria das regiões. Assim, prevê-se que os riscos para o crescimento global estejam, em geral, equilibrados. Portanto, se a inflação diminuir mais rapidamente, pode haver um relaxamento das condições financeiras. Por outro lado, os impactos geopolíticos podem gerar um aumento nos preços das commodities e perturbações no fornecimento, somados a uma persistência da inflação subjacente que provocaria uma prolongação das condições monetárias restritivas.

O Fundo Monetário Internacional (FMI), em sua última projeção de janeiro, estima que o crescimento global será de 3,1% em 2023, mantendo-se em 2024 e subindo para 3,2% em 2025, números que ainda estão abaixo da média histórica de 3,8% (2000-2019). A inflação global espera-se que caia de 6,8% em 2023 para 5,8% em 2024, e para 4,4% em 2025, esta última com uma revisão em baixa de 0,2 pontos percentuais.

O FMI estima que as economias desenvolvidas enfrentarão uma queda no crescimento projetado, passando de 1,6% em

2023 para 1,5% em 2024, antes de subir para 1,8% em 2025. Espera-se que o crescimento das economias emergentes seja moderado, situando-se em 4,1% tanto em 2023 quanto em 2024, e subindo para 4,2% em 2025. De acordo com o FMI, prevê-se que o crescimento dos Estados Unidos caia de 2,5% em 2023 para 2,1% em 2024 e 1,7% em 2025, impactado principalmente pelos efeitos retardados do endurecimento da política monetária, o ajuste orçamentário gradual e a moderação nos mercados de trabalho. Quanto à zona do euro, espera-se que seu crescimento aumente neste ano, passando de 0,5% em 2023, com a exposição à guerra na Ucrânia, para 0,9% em 2024. Prevê-se que, à medida que os preços da energia se estabilizem e a inflação diminua, o consumo das famílias se fortaleça e contribua para a recuperação econômica.

Para a América Latina e o Caribe, o FMI projeta que o crescimento diminua de 2,5% em 2023 para 1,9% em 2024, antes de aumentar para 2,5% em 2025. Isso corresponde a uma revisão em baixa de 0,4 pontos percentuais para 2024, afetada principalmente pelos efeitos negativos de um ajuste significativo na economia argentina. Para a economia do Brasil, espera-se um crescimento de 1,7% em 2024. Segundo as projeções de outubro do FMI, no Chile, espera-se um nível de crescimento de 1,6% em 2024. No Peru, espera-se um crescimento de 2,7% em 2024, na Colômbia, espera-se um crescimento de 2,0% para 2024, e para o Equador, espera-se um crescimento de 1,8% para 2023.

# Declaração juramentada

Em nossa qualidade de conselheiros, CEO e vice-presidente de finanças da LATAM Airlines Group S.A., declaramos sob juramento a nossa responsabilidade com relação a veracidade de toda a informação contida no Relatório Integrado LATAM 2023.

DocuSigned by:  
IGNACIO JAVIER CUETO PLAZA  
EFC129CF0D1D48B...

**IGNACIO CUETO PLAZA**  
Presidente do Conselho  
de Administração

DocuSigned by:  
Frederico Curado  
0F711BE38636425...

**FREDERICO CURADO**  
Conselheiro

DocuSigned by:  
Michael Neruda  
07669E7BD69146F...

**MICHAEL NERUDA**  
Conselheiro

DocuSigned by:  
ROBERTO ALVO  
2D38377492ED44C...

**ROBERTO ALVO MILOSAWLEWITSCH**  
CEO

DocuSigned by:  
Bornah Moghbel  
6B016B576E84492...

**BORNAH MOGHBEL**  
Vice-Presidente do Conselho  
de Administração

DocuSigned by:  
Antonio Gil-Nevás  
5262F716590B485...

**ANTONIO GIL NIEVAS**  
Conselheiro

DocuSigned by:  
Sonia Villalobos  
7BAB10750BED42B...

**SONIA J. S. VILLALOBOS**  
Conselheira

DocuSigned by:  
Ramiro Alfonsín  
35D427D8AF664FA...

**RAMIRO ALFONSÍN BALZA**  
Vice-presidente de Finanças

DocuSigned by:  
Enrique Cueto Plaza  
E70F7706B34F4DF...

**ENRIQUE CUETO PLAZA**  
Conselheiro

DocuSigned by:  
Bouk van Geloven  
BC3C2CA0BB384F2...

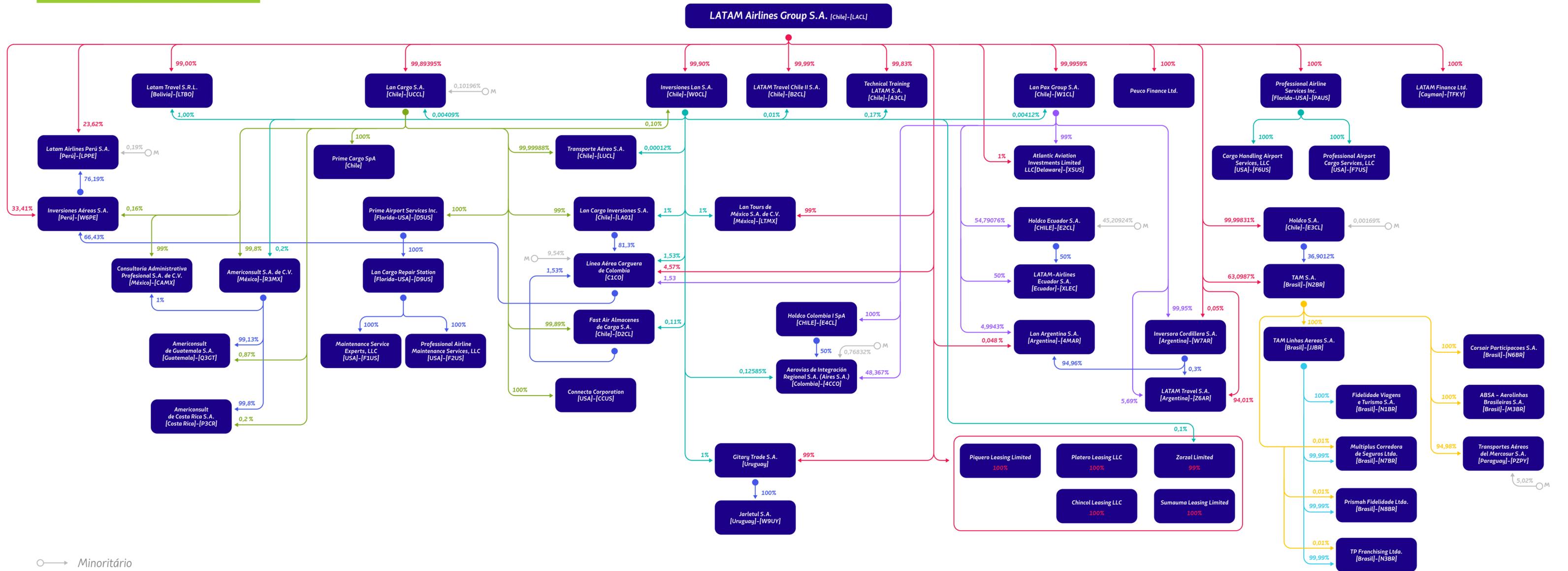
**BOUK VAN GELOVEN**  
Conselheiro

DocuSigned by:  
Alex Wilcox  
4D5E78E946314F6...

**ALEXANDER D. WILCOX**  
Conselheiro

# Estrutura societária

NCG 461: 6.5.1 SUBSIDIÁRIAS E ASSOCIADAS



Minoritário

## CRÉDITOS

### Coordenação

LATAM – Relacionamento com Investidores  
LATAM – Sustentabilidade  
LATAM – Comunicações Externas

### Conteúdo e design

SustainaLab  
Texto: Isidora Barberis Ayala  
Supervisão editorial e indicadores GRI: SustainaLab  
Projeto gráfico: Panal Diseño – Panal.cl  
Diagramação: Panal Diseño – Panal.cl

### Fotografia

Arquivo LATAM

## INFORMAÇÕES CORPORATIVAS

### Escritórios Principais

Avenida Presidente Riesco 5711, piso 19, Las Condes  
Región Metropolitana – Chile  
Tel.: (56) (2) 2565 3844

### Código de ações

LTM CI – Bolsa de Comércio de Santiago  
LTM AY – Bolsa de Valores de Nova York

### Consultas de investidores

Investor Relations | LATAM Airlines Group S.A.  
Avenida Presidente Riesco 5711, piso 20, Las Condes  
Región Metropolitana – Chile  
Tel: (56) (2) 2565 3844  
E-mail: InvestorRelations@latam.com

### Consultas de acionistas

Depósito Central de Valores  
Avenida Los Conquistadores 1730, piso 24, Providencia  
Región Metropolitana – Chile  
Tel: (56) (2) 2393 9003  
E-mail: atencionaccionistas@dvc.cl

### Banco depositário de ADRs

JPMorgan Chase Bank, N.A.  
P.O. Box 64504, St. Paul, MN, 55164- 0504  
Tel.: Geral +1 (800) 990-1135  
Tel.: Fora dos EUA (651) 453-2128  
Tel.: Global Invest Direct (800) 428-4237

### ADR Custodian Bank

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

### Audidores independentes

PricewaterhouseCoopers Consultores Auditores  
y Compañía Li- mitada  
Avenida Andrés Bello 2711, piso 5, Providencia  
Región Metropolitana – Chile  
Tel.: (56) (2) 2940 0000



[www.latamairlinesgroup.net](http://www.latamairlinesgroup.net)

[www.latam.com](http://www.latam.com)

